

AUTO

ZEITUNG

ALLE GENF-NEUHEITEN



Audi prologue Avant



Audi A6 Avant



Hyundai Tucson



Honda HR-V



Citroën DS5



Peugeot 208



Skoda Superb



Neuer Sport-Passat CC



EXKLUSIV VW Touran

15 x SUV



AUDI Q3



VW TIGUAN

7 x KOMPAKTE



AUDI A3



VW GOLF VIII

5 x KOMBIS



AUDI A4 AVANT



VW PASSAT ALLTRACK

35 NEUE AUDI & VW

SPORTWAGEN

NEUE



IM TEST

BMW M4
PORSCHE 911 GTS
LEXUS RC-F



NEUER AUDI R8
GEGEN 10 RIVALEN

S.30



GEFAHREN MERCEDES C 63 AMG



NEU McLAREN 675LT



TEST AUDI TT S

STARKER SCHWEDE: IM ERSTEN VERGLEICH VOLVO XC 90 D5 BMW X5 xDrive25d



VERGLEICHSTEST Neuer FORD FOCUS 2.0 TDCi - OPEL ASTRA 2.0 CDTI - VW GOLF 2.0 TDI

A 2,70 €; CH 4,80 sfr; B, L 2,90 €; NL 3,00 €; E, I, P (Cont.), Slow. Rep. 3,50 €; F, SLO 3,60 €; Kan, GR 3,70 €; FIN 4,50 €; N 40,00 nkr; CZ 123 CZK; H 1070 Ft



14 SOMMERREIFEN IM TEST IM FORMAT 225/40 R 18



4 190533 702406 0 6



SO REIFEN TEST

Darf es eine Nummer größer sein? 18 Zoll-Räder sind schick und passen auch auf viele gängige Kompaktwagen. Im Test: 14 aktuelle, sportliche Sommer-Profile in der Dimension 225/40 R 18

Es ist Ende Februar und nicht nur höchste Zeit, die Sommer-Klamotten wieder auszupacken und den nächsten Urlaubstrip zu buchen. Auch über gute Sommer-Reifen sollte man sich informieren, bevor der große Lauf auf die Händler beginnt und keine Termine mehr frei sind. Damit Sie gut beraten sind, haben unsere Testfahrer für diese Saison 14 Reifen zwischen 225 und 465 Euro pro Satz auf Herz und Nieren geprüft – in 13 verschiedenen Disziplinen, auf rund 1200 Testkilometern, bei Trockenheit und Nässe. Denn ein Reifen soll Sie nicht nur bei

strahlendem Sonnenschein sicher an Ihr Ziel bringen, sondern auch dann, wenn es in Strömen regnet. Um Wasser schnell ableiten zu können, ist ein spezielles Profilmuster gefragt. Gefährlich wird's, wenn ein Reifen aufschwimmt. Im sieben bis acht Millimeter hoch mit Wasser gefluteten Aquaplaning-Becken (entspricht Starkregen) passierte das mit dem Vredestein Ultrac Vorti bereits bei knapp 71 km/h. Spitze in dieser Disziplin war der ContiSportContact 5, der erst bei Tempo 80 den Kontakt zum künstlich bewässerten Asphalt verlor. Noch wichtiger ist die Griffigkeit eines Reifens, um im Ernstfall Unfälle durch Bremsengriffe oder schnelle

Richtungsänderungen zu vermeiden – und da zählt die richtige Gummi-Mischung. Überraschend stark war beim Nassbremsen der Pirelli P Zero, der die Konkurrenz deklassierte und diese hervorragende Leistung im Nachttest (siehe Kasten rechts) bestätigte. 50,7 Meter benötigte der Audi-Testwagen Pirelli-bereift aus 100 km/h bis zum Stillstand. Mit dem nächstbesten Reifen Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 waren es 3,8 Meter mehr. Oder anders ausgedrückt: Wenn der A3 auf den Pirelli bereits steht, ist er selbst mit den Goodyear noch gut 26 km/h schnell – wobei der Eagle F1 insgesamt ein Profil mit sehr sicheren Fahreigenschaften aufweist. >



Nachttest zur Kontrolle



Um auch die aktuellen Produktneuheiten testen zu können, sind wir darauf angewiesen, auf Testreifen zurückzugreifen, die wir vor dem Marktstart von der Industrie bekommen. Um potenzielle Manipulationen aufzudecken, führen wir darum vor Veröffentlichung der Ergebnisse einen Nachttest durch, bei dem wir stichprobenartig die Testreifen mit verdeckt im Handel gekauften Reifen vergleichen. Durch Schwankungen in der Produktion können durchaus kleinere Abweichungen vorkommen, wie es etwa beim Dunlop der Fall gewesen ist: So fielen die Bremswege des gekauften Dunlop auf Nässe etwas länger aus als mit dem Testreifen – allerdings lag die Differenz innerhalb der Toleranz. Der nachgekaufte Pirelli (DOT 4914) zeigte beim Nassbrems-Nachttest keine messbare Abweichung, wog aber rund ein Kilo mehr als der ursprünglich angelieferte P Zero (DOT 3314) und schnitt deshalb beim Rollwiderstand schlechter ab. Grund: Eine inzwischen geänderte Unterkonstruktion, die den Herstellungsprozess vereinfachen soll. Die Umstellung hat zwar keinen Einfluss auf die sicherheitsrelevanten Kriterien, erhöht jedoch den Rollwiderstand des Reifens. Der Conti-Pneu zeigte hier zwar leichte Abweichungen, lag aber im Toleranzbereich.



Im Aquaplaning-Becken testen wir, bei welcher Geschwindigkeit der Reifen aufschwimmt

Beim Slalom zählen Tempo und ein stabiles Fahrverhalten bei Lastwechseln

Erst im Grenzbereich spürt man die Stärken und Schwächen eines Reifens

Bei Nässe sind Gummi-Mischung und Profilmuster entscheidend für die Performance

Im Test

- 1 Bridgestone Turanza T001; 440 Euro¹
- 2 Continental ContiSportContact 5; 460 Euro¹
- 3 Cooper Zeon CS Sport; 420 Euro¹
- 4 Dunlop Sport Maxx RT; 425 Euro¹
- 5 Falken Azenis FK453; 355 Euro¹
- 6 Fulda SportControl; 370 Euro¹
- 7 Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2; 430 Euro¹
- 8 Kumho Ecsta PS91; 390 Euro^{1,2}
- 9 Michelin Pilot Sport 3; 465 Euro¹
- 10 Nokian zLine; 415 Euro¹
- 11 Pirelli P Zero; 450 Euro¹
- 12 Vredestein Ultrac Vorti; 385 Euro¹
- 13 Westlake SA07; 225 Euro¹
- 14 Yokohama Advan Sport V105; 390 Euro¹

¹ stichprobenartig ermittelte durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage; ² neuer Reifen: Schätzpreis



Bridgestone Turanza T001 225/40 R 18 92Y XL Preis: 440 Euro ¹ Labelklassen: E/A/70 dB(A) ²	Continental ContiSportContact 5 225/40 R 18 92Y XL Preis: 460 Euro ¹ Labelklassen: E/A/72 dB(A) ²	Cooper Zeon CS Sport 225/40 R 18 92Y XL Preis: 420 Euro ¹ Labelklassen: E/A/70 dB(A) ²	Dunlop Sport Maxx RT 225/40 R 18 92Y XL Preis: 425 Euro ¹ Labelklassen: C/A/68 dB(A) ²	Falken Azenis FK453 225/40 R 18 92Y XL Preis: 355 Euro ¹ Labelklassen: F/B/72 dB(A) ²	Fulda SportControl 225/40 R 18 92Y XL Preis: 370 Euro ¹ Labelklassen: E/B/68 dB(A) ²	Goodyear Eagle F1 Asym. 2 225/40 R 18 92Y XL Preis: 430 Euro ¹ Labelklassen: C/A/70 dB(A) ²	Kumho Ecsta PS91 225/40 R 18 92Y XL Preis: 395 Euro ¹ Labelklassen: F/B/71 dB(A) ²	Michelin Pilot Sport 3 225/40 ZR 18 92Y XL Preis: 465 Euro ¹ Labelklassen: E/A/71 dB(A) ²
--	---	--	--	---	--	---	--	--

Nass

	Wert / Punkte																		
Aquaplaning, längs	25	76,1 km/h	20	80,4 km/h	25	72,7 km/h	17	72,8 km/h	17	76,5 km/h	21	73,5 km/h	18	75,5 km/h	20	76,7 km/h	21	77,8 km/h	22
Aquaplaning, quer	10		4		10		5		5		7		5		5		6		8
Bremsen, 100 - 0 km/h	40	59,1 m	22	58,2 m	24	62,6 m	15	57,1 m	27	59,4 m	21	63,2 m	14	54,5 m	32	61,3 m	17	55,6 m	30
Fahrsicherheit	45		40		42		18		36		35		21		43		29		35
Handling (1535 m), Zeit	20	68,1 s	18	67,8 s	19	70,9 s	15	68,5 s	18	68,7 s	17	70,8 s	15	67,8 s	19	69,0 s	17	68,8 s	17
Kreisbahn, Zeit	10	11,51 s	10	11,57 s	10	11,96 s	9	11,69 s	10	11,68 s	9	12,12 s	8	11,56 s	10	11,69 s	10	11,83 s	9



Minimal eindrehendes Heck, hohe Fahrsicherheit. Der Bridgestone baut viel Traktion auf. Beim Bremsen bloß Mittelmaß

Präzises Umsetzen in Wechsellinien, etwas agiles Heck, schwimmt spät auf. Durchschnittliche Verzögerung mit dem Conti

Zu lange Bremswege, ausgeprägte Tendenz zum Übersteuern, niedrige Kurventempi. Der Cooper hat bei Nässe Probleme

Leichte Traktionsprobleme bremsen den agilen Dunlop etwas ein. Spontane Richtungswechsel, befriedigende Bremsleistung

Gut im Aquaplaning-Becken, akzeptabler Nassgriff für den Falken. Trotzdem: gute Seitenführung, untersteuert spät

Tendenz zum Übersteuern bei Lastwechseln, mangelhafte Verzögerung. Stößt auf Nässe früh ans Limit

Sehr hoher Grenzbereich, starke Seitenführung, gute Verzögerung. Auf nasser Piste ist der Goodyear einer der Besten

Recht spontanes Einlenken, aber nervöses Heck bei Lastwechseln. Die Bremsleistung des Kumho ist unterdurchschnittlich

Ruhiges Fahrverhalten im Grenzbereich mit Tendenz zum Untersteuern beim Michelin. Gute Bremsleistung

150 Punkte	114 Punkte	130 Punkte	79 Punkte	113 Punkte	110 Punkte	81 Punkte	129 Punkte	100 Punkte	121 Punkte
-------------------	-------------------	-------------------	------------------	-------------------	-------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Trocken

	Wert / Punkte																		
Bremsen, 100 - 0 km/h	40	39,4 m	33	37,6 m	38	40,2 m	30	37,4 m	39	38,3 m	36	39,8 m	31	37,5 m	39	38,7 m	35	38,8 m	35
Fahrsicherheit	30		28		24		21		21		26		21		26		23		23
Handling (1362 m), Zeit	20	49,5 s	20	49,9 s	19	50,1 s	19	50,1 s	19	49,7 s	19	50,1 s	19	49,6 s	19	50,0 s	19	49,9 s	19
Komfort	10		7		8		6		7		6		6		8		7		8
Rollwiderstandsindex	25	9,38	20	10,25	14	10,18	14	8,79	24	10,41	13	9,23	21	8,72	25	9,91	16	9,78	17
Slalom, Abstand 18 m	15	65,1 km/h	15	65,1 km/h	15	63,7 km/h	14	65,0 km/h	15	65,2 km/h	15	64,9 km/h	15	65,7 km/h	15	65,1 km/h	15	65,9 km/h	15
Vorbeirollger. 80 km/h	10	72 dB(A)	7	74 dB(A)	5	72 dB(A)	7	71 dB(A)	8	71 dB(A)	8	72 dB(A)	7	71 dB(A)	8	71 dB(A)	8	72 dB(A)	7



Im Grenzbereich ist der Turanza T001 schnell und sicher unterwegs. Direktes Einlenken, geringer Rollwiderstand

Beim Bremsen ist der SportContact 5 stark, im Handling etwas träge, aber sicher. Hoher Rollwiderstand, lautes Abrollen

Der Zeon CS Sport lenkt recht spontan ein, ihm mangelt es aber etwas an Traktion und Griffigkeit beim Bremsen

Kurze Bremswege. Im Handling aber ist der Sport Maxx RT zu wenig agil, untersteuert recht früh. Geringer Rollwiderstand

Der Azenis FK453 ist schnell. Leichtes Übersteuern im Slalom, im Handling stabiles Fahrverhalten, rollt etwas hart ab

Geringer Rollwiderstand, Schwächen beim Bremsen. Die ausgeprägte Untersteuer-Tendenz hemmt den Fulda

Der Eagle F1 verzögert extrem gut, rollt sehr leicht ab und bremst stark. Untersteuern im Grenzbereich, sicheres Handling

Leichtes Eindrehen bei Gaswegnahme mit dem Ecsta PS91, sonst Untersteuern. Recht kurze Bremswege, rollt leise ab

Eine schnelle Runde auf dem Pilot Sport 3, dann lässt die Leistung leicht nach. Rasches Umsetzen in Wechsellinien

150 Punkte	130 Punkte	123 Punkte	111 Punkte	133 Punkte	123 Punkte	120 Punkte	140 Punkte	123 Punkte	124 Punkte
-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Gesamtwertung 300	244 Punkte	253 Punkte	190 Punkte	246 Punkte	233 Punkte	201 Punkte	269 Punkte	223 Punkte	245 Punkte
--------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

PLATZIERUNG	7 Gute Performance des überarbeiteten Bridgestone Turanza T001 auf trockener Strecke, mittelmäßig bei Nässe	3 Ein sehr guter Allrounder ist der SportContact 5 von Continental, trotz leichter Einbußen beim Nassbremsen	13 Auf nasser Piste hat der Cooper Zeon CS Sport sein Limit schnell erreicht. Mäßige Vorstellung bei Trockenheit	4 Ausgewogen im Trocknen, geringer Rollwiderstand. Ist es nass, überzeugt der Sport Maxx RT nicht immer	9 Der Falken Azenis FK453 führt sicher, dürfte aber beim Nassbremsen und im Rollwiderstand noch zulegen	12 Dass der Fulda SportControl schon etwas älter ist, wird am Nässe-Test deutlich. Guter Rollwiderstand	1 Testsieg für den Alleskönner Goodyear Eagle F1 Asymmetrie 2: sicher, schnell und sogar wirtschaftlich	10 Der neue Kumho Ecsta PS91 überzeugt auf trockenem Asphalt, die Nassperformance ist ausbaufähig	6 Mit guten Leistungen in beiden Kapiteln holt sich der angejäherte Michelin Pilot Sport 3 den sechsten Rang
--------------------	--	---	---	--	--	--	--	--	---

¹ Stichprobenartig ermittelte durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage; ² Herstellerangaben

WARME TEMPERATUREN UND PERFEKT PRÄPARIERTE PISTEN SCHAFFEN IDEALE TESTBEDINGUNGEN



Nokian zLine 225/40 R 18 92Y XL Preis: 415 Euro ¹ Labelklassen: E/A/72 dB(A) ²	Pirelli P Zero 225/40 R 18 92Y XL Preis: 450 Euro ¹ Labelklassen: E/A/72 dB(A) ²	Vredestein Ultrac Vorti 225/40 R 18 92Y XL Preis: 385 Euro ¹ Labelklassen: F/B/70 dB(A) ²	Westlake SA07 225/40 R 18 92W XL M+S Preis: 225 Euro ¹ Labelklassen: E/E/71 dB(A) ²	Yokohama Advan Sport V105 225/40 ZR 18 92Y XL Preis: 390 Euro ¹ Labelklassen: F/A/72 dB(A) ²
--	--	---	--	--

Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte
76,0 km/h 20 6	71,9 km/h 16 3	70,8 km/h 15 2	71,7 km/h 16 1	77,0 km/h 21 6
56,9 m 27 36	50,7 m 40 45	59,3 m 22 27	67,9 m 3 16	58,9 m 23 38
68,7 s 17 11,59 s 10	67,1 s 20 11,47 s 10	69,3 s 17 11,70 s 10	70,9 s 15 12,06 s 9	68,2 s 18 11,78 s 9

Dem Nokian mangelt es etwas an Spritzigkeit und Seitenführung. Dennoch recht sicher, die Verzögerung ist okay

Mit Abstand bester Bremsen, schnellster im Handling. Der Pirelli fährt bis in den Grenzbereich wie auf Schienen

Nervöses Heck bei Lastwechseln, mäßige Bremsleistung. Auch im Aquaplaning setzt der Vredestein keine Akzente

Der Westlake reagiert sehr nervös mit dem Heck bei Lastwechseln. Extrem lange Bremswege, frühes Quer-Aquaplaning

Ausgewogenes Handling, gute Seitenführung vorne. Die Bremsleistung auf dem Yokohama Advan Sport V105 ist akzeptabel

116 Punkte **134 Punkte** **93 Punkte** **60 Punkte** **115 Punkte**

Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte	Wert / Punkte
38,1 m 22 49,9 s 19	36,8 m 40 28 49,7 s 19	39,1 m 33 49,2 s 20	41,2 m 26 50,5 s 18	39,1 m 33 49,3 s 20
8,99 23 65,3 km/h 15 72 dB(A) 7	10,47 13 65,0 km/h 15 72 dB(A) 7	10,14 15 65,6 km/h 15 72 dB(A) 7	9,23 21 62,9 km/h 13 71 dB(A) 8	10,95 10 65,4 km/h 15 73 dB(A) 6

Geringer Rollwiderstand und gute Bremsleistung mit dem zLine. Aber: Übersteuern bei Lastwechseln im Handling

Auch auf trockener Piste ist der P Zero beim Verzögern top. Übersteuern erst bei provozierten, starken Lastwechseln

Leichtes Eindrehen am Limit mit dem Heck, hohe Seitenführung vorn. Die Bremsleistung des Ultrac Vorti geht in Ordnung

Schwächen beim Verzögern, sehr frühes Untersteuern, ausgeprägte Lastwechselreaktionen. Geringer Rollwiderstand

Schnelle Zeiten mit dem Advan Sport, kaum Lastwechselreaktionen, satte Straßelage. Der Rollwiderstand ist jedoch sehr hoch

130 Punkte **129 Punkte** **123 Punkte** **111 Punkte** **121 Punkte**

246 Punkte **263 Punkte** **216 Punkte** **171 Punkte** **236 Punkte**

4 Gute Trocken-Performance des Nokian zLine. Geringer Rollw, recht sicheres Handling auf nasser Straße	2 Extrem griffig bei Nässe, sehr ausgewogen auch auf trockener Strecke. Platz zwei für den Pirelli P Zero	11 Solide Trocken-Vorstellung des Vredestein Ultrac Vorti. Der Nassgriff aber ist mehr als ausbaufähig	14 Der geringe Rollwiderstand des Westlake geht zu Lasten der extrem schwachen Nässe-eigenschaften	8 Sicher im Nasshandling, beim Bremsen nur akzeptabel. Bei Trockenheit keine Auffälligkeiten mit dem Yokohama
---	--	---	---	--

Katastrophal war die Performance des im Vergleich besonders günstigen Westlake SA07, der die schlechte Werks-Einstufung auf dem EU-Reifenlabel (E) bestätigte und als einziger im Testfeld das M+S-Symbol auf der Flanke trägt – als Verkaufsargument im US- und asiatischen Markt. Er rollte noch über 50 km/h schnell, wenn das Fahrzeug mit den Pirelli bereits stand. Um an die Leistungen der Hersteller aus Europa, den USA, Japan oder Korea heranreichen zu können, muss Westlake an der Mischung arbeiten. Ein guter Rollwiderstand allein reicht nicht aus, wenn die Defizite in sicherheitsrelevanten Disziplinen derart groß sind.

Leistungsdichte: Sieben Profile mit Empfehlung

Wie hart der Wettbewerb in der Reifenentwicklung ist, zeigt die hohe Leistungsdichte im Mittelfeld der Test-Kandidaten. Mit Dunlop, Michelin, dem noch neuen Nokian und dem Bridgestone Turanza liegen vier Profile innerhalb von drei Punkten – bei maximal 300 zu vergebenden Zählern. Für den jüngst überarbeiteten Turanza T001 reichte es nur knapp für eine Empfehlung, weil er beim Nassbremsen nicht ganz so gut abschnitt wie die Konkurrenz. Der Japaner ist jedoch insgesamt ausgewogen und überzeugt auf trockener Strecke mit sehr hoher Fahrsicherheit.

Den Testsieg holt sich das Allround-Talent von Goodyear, der Eagle F1 Asymmetric 2. Auch dessen Leistung haben wir im Nachtest überprüft, wobei die durchweg sehr guten Ergebnisse bestätigt wurden. Knapp dahinter folgt mit dem Pirelli P Zero der zweite Alleskönner in diesem Test. Allerdings müssen die Italiener durch eine Konstruktions-Änderung Nachteile beim Rollwiderstand in Kauf nehmen (siehe Kasten S. 91).

Platz 3 geht an den Conti SportContact 5 aus Hannover, der auf Nässe nur beim Bremsen nicht ganz vorne mit dabei war und auf trockener Strecke vor allem wegen seines hohen Rollwiderstands Punkte einbüßte. Im Aquaplaning-Test hingegen ließ er alle Wettbewerber hinter sich und überzeigte auf trockenem Asphalt mit konstant kurzen Bremswegen.

Paul Englert

Der Testwagen



Gut 1200 Test-Kilometer legten wir in der von Audi zur Verfügung gestellten A3 Limousine zurück. 1.8 TFSI-Motor, 180 PS, Vorderrad-Antrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Preise ab 30.500 Euro

225/40 R 18

passt z. B. auch auf:

- ALFA ROMEO Giulietta
- AUDI A3, A3 Sportback, A3, Limousine, S3, RS3
- BMW 1er, Z4 (E85/E86)
- CHRYSLER Crossfire
- CITROËN C4, C5
- FORD Focus, Focus CC, C-Max
- HONDA Civic Tourer
- JAGUAR X-Type
- LEXUS IS F
- MERCEDES C-Klasse, CLA, CLK
- PEUGEOT 308 (auch SW/CC)
- RENAULT Mégane (auch als GrandTour, CC und RS)
- SEAT Leon, Leon ST, Exeo, Exeo ST
- SKODA Octavia, Octavia Combi
- TOYOTA GT 86, Avensis
- VOLVO C30, S40, S50, V50, V60, V70
- VW Golf (auch als Variant, Cabrio, GTI, R, Plus), Jetta