

Getestete Reifengröße: 225/55 R 17



**Bridgestone** Turanza T005    **Continental** Premium Contact 6    **Cooper** Zeon CS8    **CST** Medallion MD-A1    **Goodyear** Eagle F1 Asymmetric 5    **Hankook** Ventus Prime<sup>3</sup>    **Maxxis** Premitra 5    **Nexen** N'Fera RU1 SUV    **Nokian** Powerproof    **Toyo** Proxes Sport

**Zehn Sommerprofile**



# Der Sommer kann kommen

Es hilft nichts – wir müssen uns mal wieder richtig schmutzig machen. Denn bei uns gehören Geländepfahrungen zum Sommerreifentest dazu

**Zehn neue Sommerreifen für kompakte Allradler treten in unserem Test an. Darunter auch ein Billigmodell aus China**

Foto: A. Sonntag

**D**ie ersten Blümlein sprießen aus den Wiesen, Ostern steht vor der Tür. Es wird also Zeit für Sommerreifen. Wenn neue fällig sind, denkt so mancher Autobesitzer mit Missmut an den nun fälligen Gang zum Reifen- oder Autohändler, um sich dort entweder eine

Ladung Prospekte oder einen Wortschwall über den vermeintlich besten und günstigsten Reifen aufdrücken zu lassen. Dabei sind doch alle rund und schwarz, oder?

Wie gut, dass es – in aller Bescheidenheit – uns gibt. Wir rücken dreimal pro Jahr mit großer

Mannschaft zum Reifentesten aus: einmal Winterreifen, einmal Ganzjahrespneus, einmal Sommerprofile. Jetzt sind die Sommergummis dran – die Blümlein, Sie wissen schon.

Weil wir Abwechslung mögen, wählen wir für die Tests mal eine Reifendimension für kompaktere Allradler aus; im nächsten Jahr sind dann wieder die großen und schweren Autos dran. Dieses Mal also die Kompakten wie Tiguan, Kuga, XI, Q3, RAV4, Sportage, Tucson, Outlander, CX-5, Forester, Qashqai, X-Trail, CR-V, GLA, Renegade, Compass, Yeti, Vitara etc.

Zum diesjährigen Sommerreifentest treten natürlich wie immer namhafte und leider auch teure Markenreifen wie Bridgestone, Continental oder Goodyear an; dazu gesellen sich der finnische Nokian, der amerikanische Cooper und mehrere Asiaten. Schon viele Jahre bekannt

und auch anerkannt sind die Reifen des südkoreanischen Herstellers Hankook sowie solche von Toyo aus Japan. Weniger bekannt dagegen: Nexen und Maxxis. Letztere Marke gehört dem chinesischen Reifenriesen Cheng Shin Tire, der nun schon etliche Jahre auch den europä-

schon Reifenmarkt bedient. Zehnter und Letzter im Testfeld ist der CST, ein ausgesprochener Billigreifen aus China; ein kompletter Reifensatz kostet weniger als die Hälfte des teuersten Kandidaten im Test, ein Produkt der deutschen Marke Continental. CST – dieses Akronym steht für ▶



Schlamm für die Zugkraftmessung gab es reichlich dank viel Regen



Bei dem Wetter zieht man alles an, was dicht ist, egal welche Farbe

– Überraschung – Cheng Shin Tire, also den Mutterkonzern der bei uns schon länger eingeführten Marke Maxxis, die ja ebenfalls an diesem Sommerreifen-test teilnimmt.

Unsere Versuche zeigen, dass es sich sehr wohl lohnt, mehr Geld auszugeben. Der Maxxis kostet zwar 19 Prozent mehr als

der Superbillig-CST aus dem gleichen Konzern, spurt aber ungleich besser. So landet der CST abgeschlagen auf dem letzten Platz, der teurere Maxxis schafft es dagegen auf einen respekta-blen fünften Rang – ohne Sicherheitsmängel. Der Superbilligheimer rutscht vor allem in den Bremsdisziplinen schwer aus.

Auf trockener Fahrbahn braucht er noch halbwegs vertretbare dreieinhalb Meter Zuschlag gegenüber dem Führungsduo von Goodyear und Continental. Aber bei Nässe! Rund 13 Meter zusätzlichen Bremsweg benötigt da der CST. Das ist einfach zu viel und bringt ihm die Note 5 minus ein.

Den Punktekampf an der Spitze machen die teuren Reifen von Goodyear und Continental unter sich aus. Letzterer verspielt den Sieg vor allem durch mäßige Traktion auf schlammigem Untergrund. Nun sind solche Straßenreifen ja generell für solch schwierige Böden im Gelände nicht gerade prädestiniert;



Tiefe Wasserpfütze in der Kurve: Der Reifen muss trotzdem noch haften

**Volle Kraft voraus**

Das deutlich straßenorientierte Profil aller Kandidaten setzt sich da frühzeitig zu. Dennoch gibt es klare Unterschiede, was auch unsere aufwendigen Zugkraftmessungen belegen. Ausgerechnet die beiden billigsten Reifen von Maxxis und CST schlagen sich auf dem rutschigen Untergrund erstaunlich gut. Der Continental entwickelt hier 22 Prozent weniger Zugkraft.

Dafür ist der Conti eben ein ausgesprochener Asphaltspezialist, der dort durchweg gute bis sehr gute Noten erreicht. Herausragend ist sein Grip auf trockener Fahrbahn in schnellen Kurven, was auch seinen Reserven bei Ausweichmanövern zugute kommt. Getoppt wird die Gesamtleistung des Continental nur noch vom Goodyear, der mit noch etwas mehr Aqua-planingsicherheit glänzt, vor allem aber mit erheblich mehr Grip im Gelände auf Schlamm und Geröll.

Ein besonderes Lob für sein gutes Preis-Leistungs-Verhält- ▶

### Traktion Gras

Zugkraft in Newton



Goodyear	9548
Hankook	9462
Nokian	9302
Cooper	8879
CST	8836
Continental	8766
Nexen	8719
Toyo	8524
Maxxis	8068
Bridgestone	7987

Goodyear, Hankook und Nokian kommen auf dem feuchten Gras noch am besten zurecht – wenn man bedenkt, dass es sich um Straßenreifen handelt. Maxxis und Bridgestone fallen dagegen deutlich ab.

### Traktion Kies

Zugkraft in Newton



Hankook	9902
Nexen	9592
Goodyear	9526
Maxxis	9486
Toyo	9242
Cooper	9142
Bridgestone	9061
Nokian	8784
CST	8579
Continental	8440

Der Hankook zieht auf losem Geröll und Schotter spürbar besser als die anderen. Danach folgt ein breites Mittelfeld. Weniger gut klar mit diesem Untergrund kommen Nokian, CST und der Continental.

### Handling Schotter

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Nokian	67,4
Toyo	67,3
Continental	67,2
Maxxis	66,3
Goodyear	65,9
Bridgestone	65,6
Cooper	65,4
Nexen	65,3
CST	65,1
Hankook	65,0

Die Unterschiede auf der Schotterstrecke sind vergleichsweise gering. CST und Hankook fallen hier ein wenig ab, weil sie in den Kurven stärker geradeaus rutschen als die Reifen von Nokian, Toyo und Continental.

### Kreisbahn

Rundenzeit in Sekunden



Continental	15,12
Goodyear	15,13
Maxxis	15,19
Nokian	15,19
Hankook	15,29
Bridgestone	15,47
Nexen	15,50
Toyo	15,54
Cooper	16,00
CST	16,76

Die ersten fünf liegen hier dicht beieinander und zeigen viel Grip in der nassen Kurve. Bis zum Toyo reicht das Mittelfeld. Der Cooper rutscht deutlich mehr geradeaus, das Haftvermögen des CST ist viel zu gering.

### Traktion Sand

Zugkraft in Newton



Hankook	11 003
Nexen	10 922
Bridgestone	10 921
Continental	10 901
Cooper	10 868
Nokian	10 578
Goodyear	10 283
Toyo	10 271
CST	10 231
Maxxis	9512

Oft sind Reifen, die im Schlamm gut sind, dafür schlecht auf Sand. Der Hankook zieht im Sand herausragend gut. CST und vor allem der Maxxis kommen hier nicht so gut voran; aber die waren eben im Schlamm überraschend gut.

### Traktion Schlamm

Zugkraft in Newton



CST	2725
Maxxis	2571
Cooper	2542
Goodyear	2514
Nokian	2425
Hankook	2420
Nexen	2410
Toyo	2407
Bridgestone	2395
Continental	2230

Fieser Schlamm ist ohnehin nicht die Parade-disziplin solcher Straßenreifen. Doch es gibt unter ihnen spürbare Unterschiede. Überraschend liegt hier der CST vorn, der Continental dagegen wie auf Kies hinten.

### Aquaplaning

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h



Maxxis	82,0
Cooper	81,5
CST	81,5
Toyo	81,4
Nokian	81,1
Bridgestone	81,0
Goodyear	80,2
Continental	78,2
Hankook	78,2
Nexen	77,8

Hier liegen alle zehn Kandidaten im Ergebnis so eng beisammen, dass alle zehn die Note 2 erreichen. Wirklich Spitze ist hier keiner, aber auch keiner schlecht. Die Aufschwimmgeschwindigkeiten differieren nur um 4 km/h.

### Kurven-Aquaplaning

Querbeschleunigung in m/s<sup>2</sup>



Maxxis	2,67
Bridgestone	2,60
Goodyear	2,57
Cooper	2,55
CST	2,53
Toyo	2,49
Nokian	2,42
Hankook	2,36
Continental	2,29
Nexen	2,22

Eine plötzlich auftretende Pfütze in einer Kurve wird in dieser Prüfung simuliert. Einen echten Versager gibt es auch hier nicht. Der Maxxis schafft sogar gerade noch die Note 1, und selbst für den Nexen reicht es zur Note 2 minus.

