

**Auto  
BILD** REIFENTEST | 11 Sommerreifen der Dimension 205/55 R 16 V

# PROFILE, die Sie nicht im Regen

Winter ade! Runter mit den Schlechtwetterpuschen, rauf mit den Sommerreifen. Wir haben elf

**BRIDGESTONE**  
RE 720

**CONTINENTAL**  
Premium Contact

**FIRESTONE**  
TZ 200

**FULDA**  
Carat Extremo

**GOODYEAR**  
Eagle NCT 5

**KUMHO**  
Ecsta KH 11



Von Aquaplaning bis Schnelllauf: In elf Testdisziplinen mussten sich die Testkandidaten bewähren. Getestet haben wir alle Reifen auf einem Ford Mondeo – unserem Referenz-Fahrzeug

# stehen lassen

neue Profile für die Mittelklasse getestet. Ergebnis: Nur zwei sind richtig gut

Charles Goodyear entwickelte die Umwandlung von Kautschuk in Gummi, und der schottische Tierarzt John Boyd Dunlop erfand den ersten brauchbaren Luftreifen. Das gehört spätestens seit den zahlreichen Quiz-Shows schon so gut wie zur Allgemeinbildung.

Viel schwieriger ist dagegen die Antwort auf die Frage, wer den besten Sommerreifen für mein Auto baut. Als Hauptgewinn winkt allerdings kein sechsstelliger Geldbetrag, dafür aber das beruhigende Gefühl, auf den Reifen mit den größtmöglichen Sicherheitsreserven unterwegs zu sein.

Wir wollten wissen, welcher aktuelle Sommerreifen die beste Wahl für die Mittelklasse ist. Im Test: elf Typen der Größe 205/55 R 16 V. Bei Sonne, Wind und Wetter müssen sie sich auf unserem Testwagen, einem Ford Mondeo, bewähren. Auf den ersten Blick eine recht üppige Dimensionierung, die für viele Mittelklassefahrzeuge erst als Umrüstalternative in den Fahrzeugpapieren auftaucht. Doch schon heute gilt sie als Standarddimension der Zukunft.

Und der Trend geht noch weiter in die Breite: Reichten beispielsweise für den letzten Fünfer-BMW noch 205er-Reifen der Serie 65, müssen es für das künftige Modell schon 225/55 in 16 Zoll sein. Für unseren Test-Mondeo passte die Testdimension jedenfalls wie angegossen.

## Vollbremsung am Stau-Ende: Hier zählt jeder Zentimeter

Kräftig packen die Bremsen des Mondeo zu, vorausgesetzt, es ist der richtige Reifen montiert. Bei der Vollbremsung aus Tempo 100 liegt schon eine knappe Wagenlänge zwischen dem besten Bremsen (Bridgestone) und der Schlusslaterne von Vredestein. Auf nasser Piste ist der Unterschied noch krasser: Auf Pirelli P7 steht der Testwagen nach 47 Metern, mit Goodyear-Bereifung braucht er sechs Meter mehr.

Knallhart um Sicherheit geht es auch bei den Aquaplaningtests: Je mehr und je schneller ein Reifen das Wasser unter seiner Aufstandsfläche verdrängt, desto größer sind seine Sicherheitsreserven. Pirelli und Fulda haben die Nase vorn, so richtig baden geht dabei aber keiner unserer Kandidaten.

Deutlich krasser fallen dagegen die Unterschiede bei den Preisen aus. Dass am Ende aber auch der günstigste Reifen ganz weit vorn liegt, ist wohl die größte Überraschung. DMS/hk

MICHELIN Pilot Premacy

NOKIAN NRV-i

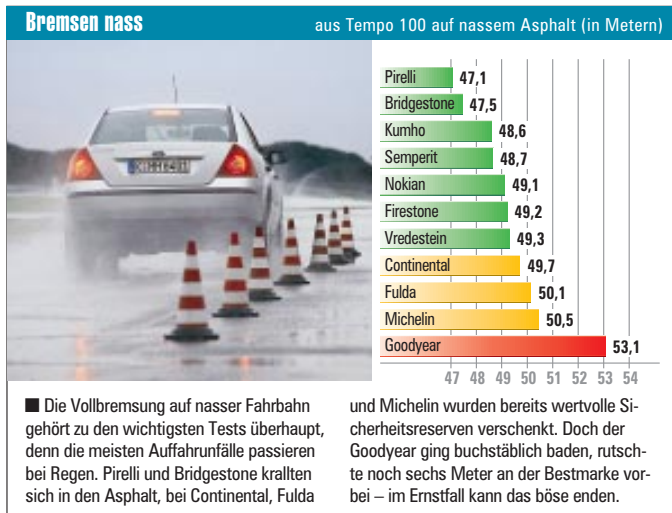
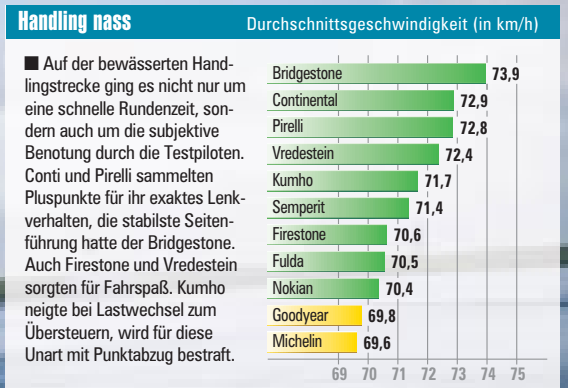
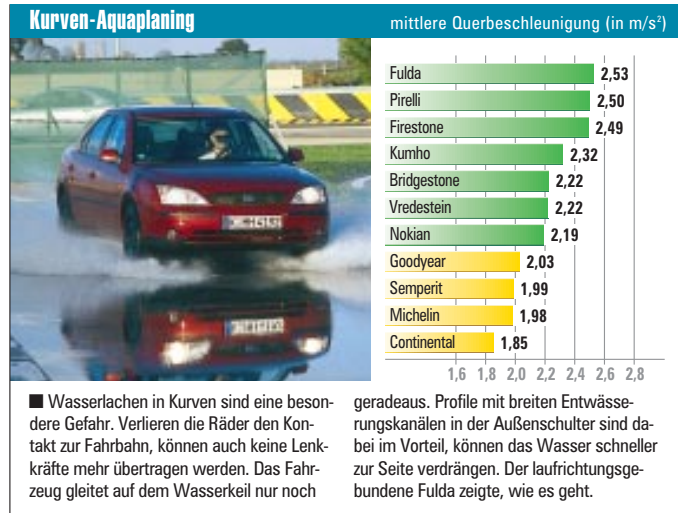
PIRELLI P7

SEMPERIT Direction Sport

VREDESTEIN Sportrac 2



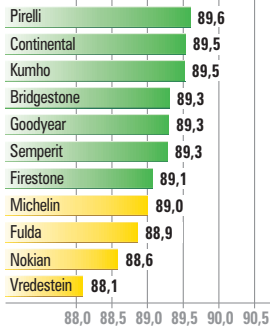




## Handling trocken Durchschnittsgeschwindigkeit (in km/h)



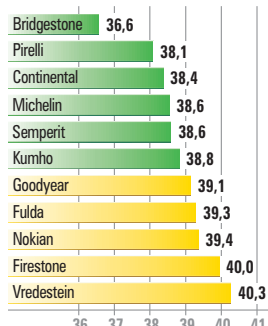
Das Fahrverhalten auf trockener Piste zählt zu den Königsdisziplinen im Reifentest. Gummimischung, Profil und vor allem der Aufbau der Karkasse müssen nicht nur für schnelle Rundenzeiten taugen, sondern auch für eine gute Rückmeldung von der Piste sorgen. Conti und Pirelli passten am besten zur Lenkcharakteristik des Mondeo, beim Vredestein mangelte es an der Seitenführung.



## Bremsen trocken aus Tempo 100 auf Asphalt (in Metern)

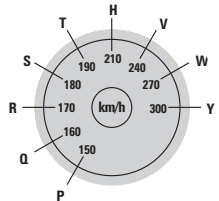


Bei der Vollbremsung auf trockenem Asphalt zählen nur knallharte Zahlen. Der klare Vorteil von Bridgestone mit weit über einem Meter Abstand zur Konkurrenz ist fantastisch, er kassiert dafür als Einziger die Traumnote „sehr gut“. Das Verfolgerfeld zeigte dagegen Geschlossenheit, der Vredestein versenkte unter dem Strich aber eine knappe Wagenlänge Bremsweg.



## Speedindex V, W, Y: Wo liegt das Limit?

Hinter Größenbezeichnung und Lastindex befindet sich auf jedem Reifen zusätzlich ein Großbuchstabe, der so genannte Speedindex. Er zeigt an, bis zu welcher Höchstgeschwindigkeit der Reifen zugelassen ist. Höhere Indizes sind problemlos verwendbar.



## Wer ist eigentlich Newcomer Kumho?

Kumho (Sitz in Seoul/Korea-Süd) ist der zehntgrößte Reifenhersteller weltweit, die Europa-Zentrale befindet sich in Frankfurt. In Korea und chinesischen Werken stellt Kumho von Pkw- bis zu großen Baumaschinenreifen eine breite Produktpalette her, mit Asiana Airlines gehört sogar eine Fluggesellschaft zum Konzern. Um international be-



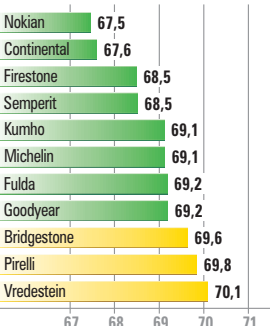
kannt zu werden, setzt Kumho auf Motorsport. In der neuen europäischen Formel-3-Meisterschaft werden die Koreaner Exklusiv-Ausrüster sein. Kumho-Reifen werden nicht nur auf koreanischen Autos, sondern auch auf europäischen Modellen montiert. So ist Kumho Erstausrüster beim VW Polo. Die Marktanteile sind in Deutschland zwar noch gering, man sucht aber mit Fulda, Semperit oder Hankook den direkten Vergleich.

Fotos: D. Möller-Somring, Werk (2)

## Vorbeifahr-Geräusch bei Tempo 80 (in dB [A])



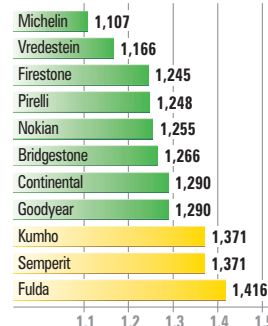
Zwei Mikrofone registrieren jeden Laut der Reifen, der beim Aufschlagen der Profilblöcke auf der Piste entsteht. Das menschliche Ohr nimmt dabei eine Anhebung um drei Dezibel (A) als Verdoppelung der Lautstärke wahr. Der Vredestein ist also fast doppelt so laut wie der Flüsterreifen von Nokian. Für die Fahrzeuginsassen sind die Geräusch-Unterschiede allerdings deutlich geringer.



## Rollwiderstand durchschnittlicher Rollwiderstandsbeiwert (CR)



Bei jeder Umdrehung des Rades wird durch die Walkarbeit im Reifen Energie verbraucht, die sich direkt auf den Kraftstoffverbrauch auswirkt. Mit einer Absenkung des Rollwiderstandsbeiwerts um fünf Prozent lässt sich der Spritdurst um etwa ein Prozent drosseln. Mit dem Spritsparmeister von Michelin ließe sich also theoretisch der Verbrauch um fünf Prozent im Vergleich zum Fulda reduzieren.



## Federungs- und Abrollkomfort

Bei der Beurteilung des Abrollkomforts gibt es keine Unterstützung durch Messgeräte, hier zählt nur das „Popometer“ des Testfahrers. Dennoch ließen sich auf den präparierten Komfort- und Holperstrecken deutliche Unterschiede erfahren. Michelin

und Bridgestone schluckten Unebenheiten und Stöße am komfortabelsten. Fulda, Kumho und Semperit ließen weniger Zweifel an der Beschaffenheit der Straße aufkommen, nehmen Fugen und Kanten eher mit sportlicher Härte.



## Gelten die Ergebnisse auch für andere Größen?

Die Testergebnisse lassen sich auch auf Reifen anderer Dimensionen übertragen, sofern es sich um Reifen gleichen Typs der gleichen Marke handelt. Allerdings nur in den benachbarten Größen. Beispiel: Die Reifen der Größe 195/55 R 16, 215/55 R 16 sowie 205/60 R 15 und 205/50 R 17 werden bei gleichem Geschwindigkeitsindex annähernd die gleichen Leistungen liefern.



Sommerreifen 205/55 R 16 V: alle Testergebnisse auf einen Blick														
Marke	Nässe					Trockenheit					So haben wir bewertet			
	Aquaplaning	Kurven-Aquaplaning	Handling	Kreisbahn	Bremsen	Durchschnitt	Handling	Bremsen	Federungs-/Abrollkomfort	Vorbeifahrgeräusch	Rollwiderstand	Durchschnitt	Schnellauf bestanden	
Benotungsanteil in %	15	15	30	10	30	Durchschnitt	30	30	15	15	10	Durchschnitt	Schnellauf bestanden	
<b>Pirelli P7</b> ca. 145 Euro	1	1	1-	1-	1	1	1	2+	2	3+	2	2+	ja	<b>Stärken:</b> perfekte Nässeeigenschaften in Kombination mit überzeugenden Handlingqualitäten auf trockener Piste machen den Pirelli zum Testsieger <b>Schwächen:</b> leicht erhöhtes Vorbeifahrgeräusch <b>Auto Bild</b>
<b>Bridgestone RE 720</b> ca. 130 Euro	2-	2	1	1	1	1-	2	1	2+	3+	2	2+	ja	<b>Stärken:</b> hervorragende Handlungseigenschaften auf nasser Piste, sehr gute Seitenführung, kürzester Bremsweg auf trockener Fahrbahn <b>Schwächen:</b> leichte Aquaplaningschwäche, erhöhtes Abrollgeräusch <b>Auto Bild</b>
<b>Continental Premium Contact</b> ca. 140 Euro	2-	3	1-	1	3+	2	1	2	3+	1	2-	2+	ja	<b>Stärken:</b> überzeugende Handlungseigenschaften auf nasser wie trockener Fahrbahn, gute Lenkpräzision, leise Abrollgeräusche, kurzer Trockenbremsweg <b>Schwächen:</b> langer Bremsweg bei Nässe, leichte Aquaplaningschwäche <b>empfehlenswert (2+)</b>
<b>Kumho Ecsta KH 11</b> ca. 95 Euro	1	2+	2-	2	2	2	1-	2	3+	2	3	2	ja	<b>Stärken:</b> ausgewogener Reifen ohne Schwächen in sicherheitsrelevanten Bereichen, sicheres Fahrverhalten auf trockener Fahrbahn, niedriger Preis <b>Schwächen:</b> hoher Rollwiderstand und leichte Komfortbeeinträchtigung <b>empfehlenswert (2)</b>
<b>Semperit Direction Sport</b> ca. 110 Euro	2-	3	2	2	2	2-	2	2	3+	2+	3	2	ja	<b>Stärken:</b> ausgewogene, sichere Handlungseigenschaften auf nasser und trockener Piste, gute Bremsverzögerung, leise Abrollgeräusche <b>Schwächen:</b> wenig Aquaplaningreserven, hoher Rollwiderstand <b>empfehlenswert (2)</b>
<b>Firestone TZ 200</b> ca. 100 Euro	2	1	2-	2-	2-	2	2-	3-	3+	2+	2	3+	ja	<b>Stärken:</b> große Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, ausgewogenes Fahrverhalten auf nasser und trockener Piste, sehr leise Abrollgeräusche <b>Schwächen:</b> lange Bremswege auf trockener Bahn, mäßiger Abrollkomfort <b>empfehlenswert (2-)</b>
<b>Fulda Carat Extremo</b> ca. 95 Euro	1	1	2-	2-	3	2	3+	3	3	2	3-	3+	ja	<b>Stärken:</b> sehr große Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, sicheres Fahrverhalten auf nasser Fahrbahn, leises Vorbeifahrgeräusch, niedriger Preis <b>Schwächen:</b> lange Nass- und Trockenbremswege, hoher Rollwiderstand <b>empfehlenswert (2-)</b>
<b>Michelin Pilot Ppemacy</b> ca. 140 Euro	1-	3	3	2-	3	3+	3+	2	2+	2	1	2	ja	<b>Stärken:</b> ausgewogener Reifen mit guter Bremsverzögerung auf trockener Straße, sehr niedriger Rollwiderstand, leises Abrollgeräusch, guter Komfort <b>Schwächen:</b> lange Nassbremswege, wenig Aquaplaning-Reserven in Kurven <b>empfehlenswert (2-)</b>
<b>Nokian NRV-i</b> ca. 115 Euro	3+	2	2-	2	2-	2-	3+	3	2	1	2	2-	ja	<b>Stärken:</b> sicheres Fahrverhalten mit guter Seitenführung und hoher Lenkpräzision auf nasser Piste, leises Abrollgeräusch, guter Abrollkomfort <b>Schwächen:</b> langer Trockenbremsweg, leichte Übersteuerungstendenz <b>empfehlenswert (2-)</b>
<b>Vredestein Sportrac 2</b> ca. 120 Euro	2	2	2+	1-	2-	2	3	3-	2	3	1-	3+	ja	<b>Stärken:</b> gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, sichere Seitenführung auf nasser Fahrbahn, niedriger Rollwiderstand, guter Fahrkomfort <b>Schwächen:</b> mangelnde Lenkpräzision, längster Trockenbremsweg <b>empfehlenswert (2-)</b>
<b>Goodyear Eagle NCT5</b> ca. 140 Euro	2	3+	3	3	4-	3-	2	3+	2-	2	2-	2-	ja	<b>Stärken:</b> ausgewogenes Fahrverhalten auf trockener Bahn, leises Abrollgeräusch mit gutem Fahrkomfort <b>Schwächen:</b> mangelnde Seitenführung und längster Bremsweg auf nasser Fahrbahn, langer Trockenbremsweg <b>bedingt empfehlenswert (3+)</b>

Notenschnitt: 1 bis 2 3 4 bis 5

**DAS FAZIT** Dierk Möller-Sonntag sieht Pirelli und Bridgestone vorn

Nach Tausenden von Testkilometern können sich am Ende zwei Reifen vom Verfolgerfeld absetzen: der Pirelli P7 und der Bridgestone RE 720. Mit tollen Bremsleistungen und vorbildlicher Nässe- taug-

lichkeit fahren sie den sicheren Sieg nach Hause. Dicht dahinter folgt Conti Premium Contact vor dem eigentlichen Überraschkandidaten dieses Reifentests, dem Kumho Ecsta KH 11. Der bei uns wenig bekannte

Newcomer aus Korea zeigt in keinem der sicherheitsrelevanten Tests eine Schwäche, bietet seine gute Leistung zum Schnäppchen-Preis. Und davon kann so mancher teurer Markenhersteller momentan nur träumen.

**Über 650 Radwechsel: Reifentesten ist auch Schwerstarbeit**

**Vom Ballon zum Super-Breitreifen**

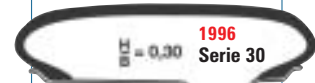
Mit den ständig wachsenden Anforderungen an die Reifen wandelte sich unter anderem auch ihr Querschnitt. Hatte der Ballonreifen von 1924 noch ein ausgeglichenes Verhältnis von Höhe zu Breite, geriet die Reifenflanke über die Jahre immer flacher, die Lauffläche breiter und die Reifenschulter runder.



1924 Ballon H/B = 0,98



1971 Serie 60 H/B = 0,60



1996 Serie 30 H/B = 0,30

**Dunlop zieht zurück**

Ursprünglich war auch die Teilnahme des brandneuen Dunlop SP Sport 01 an unserem Sommerreifen-Test vorgesehen. Als jedoch unser Mondeo mit den ersten Sport-01-Reifen bereits über unsere Teststrecken sprintete, zogen die Hanauer Reifenbauer plötzlich die Handbremse. Der Grund: Mischungsprobleme zum Produktionsbeginn. Schade, auf dem Handlingkurs machte der 01 nämlich eine gute Figur. Aber auch Gutes lässt sich ja noch verbessern.



Fotos: Dierk Möller-Sonntag