



1,90

AUTO

ZEITUNG

NEUHEITEN

GENFER SALON



FORD KUGA



TOYOTA IQ



MERCEDES SL 63 AMG



VOLVO XC60



AUDI A4 AVANT

WAS KÖNNEN FORD FOCUS & OPEL ZAFIRA?

ERSTER VERGLEICHSTEST



DIESEL-VERGLEICHSTEST



SONDERDRUCK FÜR

Hankook

PERFORMANCE TIRES

Auto
ZEITUNG
SEHR EMPFEHLENSWERT



PEUGEOT 308 RC Z
CITROËN C5



CORVETTE C6

SPRITZIGE MISCHUNG

Welcher Hersteller hat den besten Allroundreifen entwickelt? Sieben neue Pneu in der Dimension 225/45 R 17 Y – geeignet für Kompaktautos wie den VW Golf – müssen gegen neun etablierte Konkurrenten antreten



Er ist sicher, komfortabel und sportlich – der VW Golf vereint all diese Eigenschaften. Doch wie sicher und gut ein Fahrzeug wirklich ist, hängt nicht nur vom Auto allein ab, sondern auch von der gewählten Reifengröße und Reifenmarke: Ist das montierte Modell eher komfortorientiert oder sportlich ausgerichtet, kommen die Pneu auch bei Regen klar, oder sind sie nur für Ausflüge bei schönem Wetter gedacht? Wir gehen diesen Fragen auf den Grund und testen die aktuelle Gummikollektion in der gängigen Konfektionsgröße 225/45 R 17 Y auf einem VW Golf FSI mit 170 PS.

Insgesamt müssen 16 unterschiedliche Fabriken auf der Pirelli-Teststrecke im brasilianischen Sumare ihre Fähigkeiten unter Beweis stellen – darunter sechs Neuheiten von Dunlop, Firestone, Hankook, Nokian, Pirelli und Uniroyal. In zwölf Disziplinen zeigen die Sommerreifen ihre Fähigkeiten. Und dabei haben nicht generell die Trocken- oder Nässe Spezialisten am Ende die Nase vorn, sondern die Pneu, deren Auslegung den besten Kompromiss für alle Bedingungen darstellt. Können die neuen Modelle ihren Kontrahenten neue Vorgaben aufdrücken, oder sind gute Pneu inzwischen so ausgereizt, dass es kein Verbesserungspotenzial mehr gibt?

Klare Unterschiede bei Nässe

Akribisch vorbereitet, also mit dem richtigen Luftdruck ausgestattet und sauberlich beschriftet, warten die 16 Testkandidaten auf den Start der einzelnen Prüfungen. Im einzelnen: Baum Bravuris, BF Goodrich G-force Profiler, Bridgestone Potenza RE 050 A, Continental Sport Contact 3, Dunlop SP Sport Maxx TT, Firestone Firehawk S790, Fulda Carat Excelero, Goodyear Eagle F1 A, Hankook Ventus V12 Evo, Kumho Ecsta, Michelin Pilot Sport 2, Nokian ZG2, Pirelli P Zero, Toyo Proxes T1, Uniroyal Rainsport 2 und Vredestein Ultrac Sessanta. Als erstes werden die Nässe Disziplinen unter die Räder genommen. Dazu wird die Strecke künstlich bewässert, damit alle Kandidaten die gleichen Bedingungen für ihre Prüfungen haben

Fotos: Bernd Ebener

REIFENIMTEST

- BARUM** Bravuris; ca. 460 Euro pro Satz
- BF GOODRICH** G-force Profiler; ca. 452 Euro pro Satz
- BRIDGESTONE** Potenza RE 050 A; ca. 488 Euro pro Satz
- CONTINENTAL** Sport Contact 3; ca. 492 Euro pro Satz

- DUNLOP** SP Sport Maxx TT; ca. 480 Euro pro Satz
- FIRESTONE** Firehawk S790; ca. 488 Euro pro Satz
- FULDA** Carat Excelero; ca. 392 Euro pro Satz
- GOODYEAR** Eagle F1 A; ca. 440 Euro pro Satz
- HANKOOK** Ventus V12 Evo; ca. 440 Euro pro Satz
- KUMHO** Ecsta; ca. 448 Euro pro Satz

- MICHELIN** Pilot Sport 2; ca. 600 Euro pro Satz
- NOKIAN** ZG2; ca. 480 Euro pro Satz
- PIRELLI** P Zero; ca. 560 Euro pro Satz
- TOYO** Proxes T1; ca. 440 Euro pro Satz
- UNIROYAL** Rainsport 2; ca. 540 Euro pro Satz
- VREDESTEIN** Ultrac Sessanta; ca. 478 Euro pro Satz





Beim Handling sind die reinen Rundenzeiten nicht so wichtig wie leicht kontrollierbare Reaktionen. Der schnellste Reifen ist also nicht automatisch der beste im Test



Beim Aquaplaning längs wird ermittelt, bei welchem Tempo der Reifen unkontrollierbar aufschwimmt



Beim Nassbremsen kommt der beste Pneu acht Meter früher zum Stillstand als der schlechteste



Beim Queraquaplaning wird ermittelt, wann und wie die Seitenführung der einzelnen Reifen abreißt

Bei konstanter Wassertiefe müssen die Pneus zunächst ihre Fähigkeiten beim Bremsen unter Beweis stellen. So kann sich beispielsweise der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h auf nasser Straße mit den falschen Reifen um bis zu acht Meter verlängern – eine Distanz, die im Fall eines drohenden Crashes für die Insassen lebenswichtig sein kann. Denn an der Stelle, an der der Golf mit dem Hankook schon steht, hat der mit dem Fulda bereifte Wolfsburg noch eine Restgeschwindigkeit von 40,9 km/h. Dem Koreaner am nächsten kommt der Pirelli mit 40,4 Metern. Auch beim gefürchteten Aquaplaning fördert der Test deutliche Unterschiede zutage. Pirelli und Fulda verdrängen das sechs Millimeter hoch stehende Wasser beim Längsaquaplaning auch noch mit über 80 km/h gut, Uniroyal und Vredestein kommen nah an die 80-km/h-Marke heran, während der Toyo schon Mühe hat, bei 70 km/h nicht den Kontakt zur Fahrbahn zu verlieren. Im Schnitt bewegt sich das Feld im Bereich von 75 km/h. Aber keine Angst, solche Wassertiefen trifft man im normalen Straßenverkehr meist nur in ausgeprägten Spurrillen an, weshalb die Aufschwimmgeschwindigkeit dort in der Regel erheblich höher liegt. Wer aber in einer Kurve unvermittelt in tiefes Wasser gerät, der ist mit dem Continental am besten bereift, und zwar mit Abstand. BF Goodrich, Kumho und Toyo verlieren da schon die Seitenführung, wo der Conti noch nicht einmal spüren lässt, dass er auf Wasser rollt. Doch selbst wenn keine gefluteten Becken den Fahrer vor über raschende Aufgaben stellen, können sich defensiv eingestellte Piloten mit der gewählten Kurvengeschwindigkeit schnell verschätzen und die Haftgrenze überschreiten. Was dann passiert und wie der Golf wieder

unter Kontrolle zu bringen ist, zeigen die Fahrten beim Handling und im Kreis. Geschwindigkeit ist hierbei nicht das ausschlaggebende Kriterium, sondern wie leicht der Golf zu beherrschen ist. Pirelli und Goodyear erzielen beim Handling zwar die schnellsten Zeiten, den sichersten und stabilsten Eindruck hinterlässt aber der Dunlop, während der Kumho und speziell der Vredestein den Golf zu hektischem Ausbrechen mit dem Heck bei Lastwechseln bringen und dem Fahrer feuchte Hände bescheren. Be-

RH-ALURAD

Der Klassiker

> Bei Räderspezialist RH-Alurad findet der Kunde eine ganze Anzahl unterschiedlicher Designs für den VW Golf. In unserem Sommerreifentest benutzen wir das klassische Modell MO Edition. RH-Alurad bietet diese Felge in den Größen 7,5 x 16 bis 8,0 x 18 von 130 bis 198 Euro an.

Die MO Edition-Felge mit zehn Speichen ist der Klassiker bei RH und kostet ab 130 Euro



Extreme Bedingungen für Reifen, Auto und Fahrer beim Trockenhandling



Wer beim Trockenbremsen früh zum Stillstand kommt, macht wichtige Punkte gut

SO TESTEN WIR



Exakte Daten dank elektronischer Messtechnik

AQUAPLANING Sensoren ermitteln die Geschwindigkeit, bei der ein Reifen im Wasserbecken (sechs Millimeter) aufschwimmt. Dieser Test wird bei Geradeausfahrt und in der Kurve durchgeführt.

BREMSEN Mit jedem Reifen wird mehrfach aus 100 km/h bis zum Stillstand maximal verzögert. Dabei werden sowohl die durchschnittliche Verzögerung als auch der Bremsweg ermittelt.

HANDLING Diese gezeigte Fahrt über den trockenen und beregneten Rundkurs erlaubt Rückschlüsse über die maximale Leistungsfähigkeit eines Reifens. Die Zeit sagt jedoch noch nichts über die Beherrschbarkeit des Pneus aus.

FAHR SICHERHEIT Während bei den Disziplinen Handling (nass und trocken), Slalom und auf der Kreisbahn absolute Werte entscheiden, zählen hier die dabei gesammelten Eindrücke. Je gutmütiger und exakter sich ein Pneu manövrieren lässt, desto höher fällt die Beurteilung aus. Denn was soll man mit einem Reifen, dessen Potenzial nur Profis nutzen können?

SLALOM Das ist die gezeigte Fahrt um Pylonen, die in einem Abstand von 18 Metern zueinander aufgebaut sind. Ermittelt wird die durchschnittliche Geschwindigkeit. Außerdem liefert dieser Test wichtige Erkenntnisse über Lenkpräzision und Lastwechselverhalten eines Reifens, die wiederum in die Fahrsicherheit einfließen.

sonders mit dem Vredestein wechselt der VW dabei von deutlichem Untersteuern in schlagartiges Übersteuern.

Conti, Dunlop, Pirelli liegen vorn

Wie schon erwähnt: Für den Gesamtsieg kommt nur der Reifen in Frage, der unter allen Bedingungen vorn mitmischt. Auch bei Trockenheit gehört neben der Fahrsicherheit das Bremsen zu den höchstbepunkteten Wertungen. Den kürzesten Bremsweg erzielt der Golf erneut mit dem Hankook (36,7 Meter). Ihm folgen Bridgestone, Kumho, Pirelli (37,5 Meter) und Nokian (37,8 Meter). Der letzte Platz geht mit 41,4 Meter an den Barum.

Beim Handling demonstriert der Pirelli P Zero, dass er der Spotlichste unter den 16 Kandidaten ist. Mit ihm und dem Dunlop ummündet der VW den Kurs am schnellsten und stellt den Fahrer dabei vor keinerlei Probleme. Beim Pirelli reagiert die Lenkung am zielgenauesten, der Pneu baut viel Seitenführung auf und ist optimal ausbalanciert. Hektische Reaktionen auf Lastwechsel sind für ihn ein Fremdwort. Dies gilt in ähnlicher Weise auch für den Dunlop, der in schnellen Kurven den Golf zu leichten Lastwechselreaktionen bringt. Auch der nur minimal langsamere Conti begeistert. Souverän und sicher stellt er den Kontakt zwischen Fahrzeug und Fahrbahn her. Er liegt in Sachen Fahrsicherheit auf einem Niveau mit dem Pirelli. In dieser Spitzengruppe spielen auch noch der Bridgestone und der Goodyear mit leichten Abstrichen mit. Der Goodyear reagiert stärker auf Lastwechsel, das ausbrechende Heck kündigt sich aber ganz sanft und leicht beherrschbar an. Beim Bridgestone reagiert die Lenkung nicht so direkt wie gewünscht – darum lassen sich die Reaktionen auf Lastwechsel nicht so einfach und genau ausgleichen. Am schwierigsten zu fahren sind Fulda, Nokian und Toyo. Der Fulda ist besonders in engen Kurven ein deutlicher Untersteurer, während in schnellen Kurven das Heck hitzartig ausbricht. Ähnliches gilt auch für den Nokian, hier bereitet ein ausbrechendes Heck echte Schwierigkeiten beim Korrigieren. Seine sonstige Untersteuertendenz ist dafür nicht so ausge-



Beim Slalom sollen Lenkbefehle blitzschnell in Richtungswechsel umgesetzt werden



Bei der Masse der Testreifen müssen die Mechaniker beim Reifenwechsel Schwerstarbeit leisten

prägt wie beim Fulda. Die großen Lenkwinkel hat er gemein mit dem Toyo. Am lautesten rollen der Bridgestone und der Conti ab Goodrich, Michelin und Uniroyal sind am komfortabelsten. Am Ende ist der neue Pirelli der Gewinner – mit Siegen in den Nässe- und Trockenwertungen. Auf dem zweiten Platz landet der Conti vor dem Dunlop. Die übrigen Neuheiten belegen die Plätze vier (Hankook), sieben (Uniroyal), acht (Nokian), elf (Firestone) und 14 (Kumho).

Jürgen Schramek >

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Mehr Informationen zu weiteren Reifentests unter Clickcode REIFEN-0508



TEST-ERGEBNISSE

REIFENGRÖSSE 225/45 R 17 Y



LUFTDRUCK Vor jedem Einsatz wird die Luft im Reifen genau überprüft

BARUM BRAVURIS ca. 460 €¹

BF GOODRICH G-FORCE PROFILER ca. 452 €¹

BRIDGESTONE TURANZA RE 050 A ca. 488 €¹

CONTINENTAL SPORT CONTACT 3 ca. 492 €¹

DUNLOP SP SPORT MAXX TT ca. 480 €¹

FIRESTONE FIREHAWK S790 ca. 488 €¹

FULDA CARAT EXCELERO ca. 392 €¹

GOODYEAR EAGLE F1 A ca. 440 €¹

HANKOOK VENTUS V12 EVO ca. 440 €¹

KUMHO ECSTA ca. 448 €¹

MICHELIN PILOT SPORT 2 ca. 600 €¹

NOKIAN ZG2 ca. 480 €¹

PIRELLI P ZERO ca. 560 €¹

TOYO PROXES T1 ca. 440 €¹

UNIROYAL RAINSPORT 2 ca. 540 €¹

VREDESTEIN ULTRAC SESSANTA ca. 478 €¹

NASS

	WERT	PUNKTE																															
Aquaplaning, längs	25	76,9 km/h	18	75,2 km/h	16	75,6 km/h	17	76,0 km/h	17	73,7 km/h	15	76,4 km/h	18	80,7 km/h	22	74,3 km/h	16	78,1 km/h	19	76,7 km/h	18	76,3 km/h	18	75,5 km/h	17	81,4 km/h	23	70,6 km/h	12	79,9 km/h	21	79,5 km/h	21
Aquaplaning, quer	25	-	6	-	3	-	13	-	25	-	10	-	6	-	15	-	7	-	8	-	3	-	8	-	14	-	15	-	3	-	10	-	17
Bremsen 100-0 km/h	40	44,7 m	25	45,2 m	24	43,8 m	27	41,6 m	34	41,8 m	33	45,0 m	24	47,8 m	17	43,2 m	29	39,8 m	40	43,7 m	28	43,6 m	28	42,5 m	31	40,4 m	38	44,3 m	26	43,0 m	30	42,5 m	31
Fahrsicherheit	30	-	20	-	21	-	26	-	26	-	28	-	23	-	21	-	20	-	24	-	13	-	24	-	23	-	27	-	22	-	25	-	6
Handling Zeit s	20	102,1	15	101,1	16	100,6	16	101,5	15	100,6	16	101,5	15	101,9	15	99,3	17	101,7	15	102,8	14	100,4	16	101,6	15	99,5	17	101,7	15	101,0	16	101,6	15
Kreisbahn Zeit s	10	14,6	7	14,3	8	14,1	8	14,0	9	13,9	9	14,1	8	14,2	8	14,0	9	14,0	9	14,5	8	14,3	8	14,1	9	14,1	9	14,6	7	14,1	9	14,0	9

Mit langsamen Zeiten auf der Handlingstrecke und im Kreis sowie seinen kaum voraussehbaren Reaktionen beim Handling (Untersteuern und Übersteuern) enttäuscht der Barum bei Nässe

Sein unausgewogenes Fahrverhalten mit dem stark ausbrechenden Heck bei Lastwechseln im Handling und die Probleme beim Aquaplaning werfen den Goodrich weit zurück

Mit der bewässerten Fahrbahn kann sich der Japaner nicht wirklich anfreunden. Er ist zwar sicher zu fahren, aber beim Aquaplaning und auf der Bremse gibt es Bessere in diesem Testfeld

Der Sport Contact 3 gibt sich keine Blöße und überzeugt beim Queraquaplaning mit dem Bestwert. Könnte er beim Längsaquaplaning noch zulegen, würde ihm der Sieg bei Nässe gehören

Der weiterentwickelte Sportmaxx ist sicher und schnell unterwegs. Beim Queraquaplaning zeigt er deutliche Schwächen. Dafür ist er auf der Kurvenfahrt und bringt den Golf schnell zum Stehen

Der neue Firestone zeigt Schwächen beim Queraquaplaning und gehört auch beim Längsaquaplaning nicht zu den Überfliegern. Die erzielten Zeiten überzeugen wenig. Kein Spezialist auf nasser Fahrbahn

Auf gleichem Niveau wie der Goodyear, aber mit verteilten Rollen. Die Vorteile beim Aquaplaning verspielt der Excelero auf der Bremse. Er ist langsamer, aber eine Spur einfacher zu fahren

Der neue Goodyear gehört bei Nässe zu den Enttäuschungen in diesem Testfeld. Er ist im Handling zwar Schnellster, hat aber beim Aquaplaning unübersehbare Probleme

Beim Bremsen düpiert der Koreaner die gesamte Konkurrenz. Aber er gehört nicht zu den schnellsten Reifen und zeigt Schwächen beim Queraquaplaning. Im Gesamtbild ist er aber bei den Besten

Wasser gehört nicht zu den großen Leidenschaften des Koreaners. Er ermöglicht beim Handling nur die langsamsten Zeiten und rangiert in den Aquaplaningbecken am hinteren Ende des Feldes

Obwohl die Nässe-eigenschaften des Michelin verbessert wurden, reicht es noch nicht für einen Spitzenplatz aus. Beim Aquaplaning, besonders in Kurvenfahrt, steckt noch Verbesserungspotenzial

Der neue Nokian zeigt bei nasser Straße keine besonderen Stärken, aber auch keine gravierenden Schwächen. Er hält sich in allen Disziplinen im ersten Drittel des Testfeldes auf. Auffällig unauffällig

Knapp hinter dem Goodyear belegt der Italiener beim Handling den zweiten Platz. Er ist gutmütig und leicht zu beherrschen. Auch in den anderen Disziplinen zeigt er keine Schwächen. Sieger bei Nässe

Seine indiskutablen Ergebnisse beim Aquaplaning bescheren dem Toyo den vorletzten Platz in der Nässewertung. Er ermöglicht nur langsame Zeiten und gehört auch auf der Bremse zu den Schwächsten

Uniroyal setzt mit dem neuen Reifen nicht mehr ausschließlich auf Nässe. Obwohl er beim Queraquaplaning nicht überzeugen kann, gehört er aber immer noch zu den Top-Reifen im Regen

Der Holländer hat seine Probleme bei Nässe. Er überzeugt beim Aquaplaning und beim Bremsen, sein giftiges Fahrverhalten mit dem kräftig ausbrechenden Heck bei Lastwechseln wirft ihn aber zurück

150 PUNKTE	91 PUNKTE	88 PUNKTE	107 PUNKTE	126 PUNKTE	111 PUNKTE	94 PUNKTE	98 PUNKTE	98 PUNKTE	115 PUNKTE	84 PUNKTE	102 PUNKTE	109 PUNKTE	129 PUNKTE	85 PUNKTE	111 PUNKTE	99 PUNKTE
-------------------	------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	------------------	------------------	-------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	-------------------	------------------

TROCKEN

	WERT	PUNKTE																															
Bremsen 100-0 km/h	40	41,4 m	24	38,9 m	32	37,5 m	37	38,4 m	34	38,2 m	34	38,0 m	35	39,7 m	29	38,4 m	33	36,7 m	39	37,5 m	37	37,9 m	35	37,8 m	36	37,5 m	37	39,5 m	30	39,7 m	29	38,3 m	34
Fahrsicherheit	50	-	24	-	30	-	31	-	35	-	33	-	26	-	21	-	33	-	23	-	22	-	29	-	20	-	35	-	20	-	27	-	29
Handling; Zeit s	20	97,0	17	94,6	20	94,5	20	94,1	20	95,1	19	95,6	19	94,3	20	95,3	19	95,3	19	95,0	19	94,3	20	94,6	20	94,1	20	96,7	17	95,7	18	94,2	20
Komfort	1	0	-	7	-	8	-	7	-	7	-	6	-	5	-	7	-	6	-	7	-	8	-	6	-	6	-	7	-	8	-	6	
Slalom, Abstand 18 m	20	58,8 km/h	16	60,0 km/h	17	60,4 km/h	17	60,2 km/h	17	59,7 km/h	17	58,6 km/h	16	58,7 km/h	17	60,3 km/h	17	58,7 km/h	17	59,6 km/h	17	60,2 km/h	17	60,0 km/h	17	60,0 km/h	17	58,6 km/h	16	59,7 km/h	17	59,5 km/h	17
Vorbreitrollger. 60 km/h	10	70,0 dB(A)	7	69,0 dB(A)	8	70,2 dB(A)	6	70,3 dB(A)	6	68,9 dB(A)	8	69,9 dB(A)	7	69,4 dB(A)	7	69,2 dB(A)	7	68,9 dB(A)	8	70,0 dB(A)	7	68,6 dB(A)	8	68,8 dB(A)	8	68,8 dB(A)	8	69,0 dB(A)	8	69,0 dB(A)	8	68,9 dB(A)	8

Auch im Trockenen hat der Barum gegenüber den Konkurrenten das Nachsehen. Er benötigt den längsten Bremsweg, ist der Langsamste beim Handling und zudem nicht einfach zu fahren

Deutlich besser als bei Nässe präsentiert sich hier der Goodrich. Gute Handling- und Slalom-Zeiten untermauern seine Ausrichtung. Mit besseren Bremswerten wäre er noch weiter vorn

Gewohnt zuverlässig in dieser Disziplin ist der Japaner. Stark auf der Bremse, schnell bei Handling und Slalom, aber nicht so ausbalanciert wie die neuen Konkurrenten. Gut, aber nicht Spitze

Eine ähnlich starke Vorstellung wie schon im Nassen bringt dem Conti auch hier ein Spitzenergebnis. Er ist schnell, bremst gut und bietet genügend Komfort. Lautester im Test

Nahezu identische Leistungen wie der Conti. Bremsweg und Handlingzeiten bringen so gut wie keine Unterschiede an den Tag. Der Dunlop ist bei Lastwechseln unruhiger, beim Abrollen aber leiser

Langsam, unkomfortabel und wegen seiner Reaktionen, mal unter-, mal übersteuernd, nicht einfach zu fahren. So überzeugt der Firestone auch im Trockenen nicht. Zur Spitze fehlt eine Menge

Die schlechten Bremswerte und das schwierige Handling machen dem Fulda auch bei Trockenheit einen Strich durch die Rechnung. Zudem ist er unkomfortabel und poltert

Deutlich besser als auf nassem Geläuf, überzeugt der Goodyear trotzdem nicht. Er ist zwar einfach zu fahren und auch schnell, aber es gibt Bessere. Bei Komfort und Geräuschen im normalen Rahmen

Auf ähnlich hohem Niveau wie bei Nässe, überzeugt der Koreaner auch hier mit den besten Bremswerten. Seine Balance ist nicht so gut wie bei einigen Konkurrenten, daher ist er nicht so einfach zu fahren

Auch im Trockenen gehört der Kumho nicht zu den Besten. Noch gut auf der Bremse, stellt er den Fahrer bei Handling und Slalom mit seinen giftigen Reaktionen auf Lastwechsel vor Probleme

Gute Ergebnisse bei Trockenheit sind für den Michelin nichts Besonderes. So zieht er sich auch hier mit schnellen Handlingzeiten und beim Slalom sowie mit gutem Komfort und ruhigem Abrollgeräusch gut aus der Affäre

Mit dem Nokian lassen sich Strecken jeder Art zwar zügig bewältigen, aber nur mit einem versierten Fahrer. Der Reifen übersteuert bei Lastwechseln deutlich und schiebt unter Last stark über die Vorderräder

Wie schon im Nassen setzt sich der neue Italiener auch auf trockener Straße gegen die Konkurrenten durch. Bis auf den etwas rumpeligen Komfort liegt er in allen Disziplinen mit an der Spitze

Nur der Barum landet im Trockenen hinter dem Toyo. Lange Bremswege und langsame Zeiten sowie ein giftiges Fahrverhalten machen aus dem Japaner einen nicht leicht zu fahrenden Reifen

Im Gegensatz zum Vorgänger ist der Uniroyal zwar ausgeglichener bei Nässe und bei Trockenheit, das zweit schlechteste Bremsergebnis wirft ihn aber zurück. Das kann die Marke besser

Der letztjährige Sieger im POWERCAR-Reifentest muss sich auf dem Golf hinten anstellen. Bei Nässe enttäuschend, kann er auch im Trockenen nicht überzeugen. Für einen Spitzenplatz reicht es nie

150 PUNKTE	95 PUNKTE	115 PUNKTE	118 PUNKTE	119 PUNKTE	119 PUNKTE	109 PUNKTE	98 PUNKTE	117 PUNKTE	112 PUNKTE	109 PUNKTE	117 PUNKTE	107 PUNKTE	123 PUNKTE	98 PUNKTE	107 PUNKTE	114 PUNKTE
-------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	------------------	-------------------	-------------------

GESAMT-BEWERTUNG 300	186 PUNKTE	203 PUNKTE	225 PUNKTE	245 PUNKTE	230 PUNKTE	203 PUNKTE	196 PUNKTE	215 PUNKTE	227 PUNKTE	193 PUNKTE	219 PUNKTE	216 PUNKTE	252 PUNKTE	183 PUNKTE	218 PUNKTE	213 PUNKTE
-----------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

PLATZIERUNG	15	11	5	2	3	11	13	9	4	14	6	8	1	16	7	10
	Der Barum baut nur wenig Seitenführung auf und ist deshalb langsam – und zudem bei den Bremswerten weit hinten	Tieferes Wasser mag der Goodrich überhaupt nicht. Zudem ist er bei Nässe schwierig zu fahren. Im Trockenen liegt er im Mittelfeld	Das schlechte Resultat beim Queraquaplaning verhagelt dem Japaner eine bessere Platzierung. Gut im Trockenen	Seine ausgewogene Performance bei Sonne und Regen beschert dem Conti am Ende den ausgezeichneten zweiten Platz	Der Sport Maxx TT überzeugt im Trockenen. Seine Schwäche beim Queraquaplaning kostet ihn einen noch besseren Gesamtplatz	Der neu entwickelte Japaner bleibt speziell bei Nässe hinter den Erwartungen zurück und auch im Trockenen ohne Glanzpunkt	Auf niedrigem Niveau hangelt sich der Fulda durch den Test. Besonders die schlechten Bremswerte fallen auf	Für einen Neuling ein enttäuschender Platz. Besonders mit tiefem Wasser kommt er nicht klar. Im Trockenen gutes Mittelfeld	Ausgezeichnete Bremsleistungen bringen den Koreaner weit nach vorn. Im Trockenen ist er aber nervös und nicht einfach zu fahren	Tiefes Wasser mag der Kumho gar nicht, und im Trockenen macht er dem Fahrer mit nicht eindeutigen Reaktionen das Leben schwer	Der Franzose hat bei Nässe gegenüber den Vorjahren zugelegt und liegt im Trockenen mit vorn. Sein Problem: das Queraquaplaning	Der Skandinavien ist ein unauffälliger Kandidat, der weder große Schwächen zeigt noch mit besonderen Leistungen überzeugt	Ob Nässe oder Trockenheit: Den Italiener kann nichts schocken. Dank seines hohen Niveaus in nahezu allen Disziplinen verdienter Sieger	Der Japaner beschert seinem Fahrer durchweg Ergebnisse, die hinter denen der Konkurrenz liegen. Besonders schwach bei Nässe	Der neue Uniroyal hat zwar im Trockenen gegenüber den Vorgängern aufgeholt, gleichzeitig aber im Nassen verloren	Nur auf Platz zehn findet sich der Vredestein wieder. Er bietet nichts, was wirklich überzeugt. Probleme auf nasser Piste

¹ Stichprobenartig ermittelte bundesweite Preise für einen Satz Reifen inklusive Mehrwertsteuer zuzüglich Montage