

ADAC motorwelt

WIRTSCHAFTSMAGAZIN



SUPER E 10

EUR 88,00

Liter 48,00

Biosprit: Fluch oder Segen?

Er rettet das Klima und zerstört die Natur, er spart CO₂ und kostet mehr Geld. Millionen Autos vertragen ihn nicht. Alles über den geplanten E10-Kraftstoff



Exklusiv: Erste Fotos vom Ford Fiesta 5-Türer Seite 11



ADAC-Check: So gefährlich sind Schulbusse Seite 60



Sommerreifen: 37 neue Modelle im Test Seite 42

Hilfe im Ausland:
So arbeiten die
Notrufstationen des
Clubs Seite 70

ADAC

Die besten Reifen für diese
ADAC hat 37 Modelle in den
175/65 R14 und 195/65 R

Fit für den

»Darf's auch ein bisschen billiger sein?« Die Frage hört man gern – und in letzter Zeit sogar oft beim Reifenhändler. Sind Reifen etwa günstiger geworden? Die bekannten Pneu-Modelle sind jedenfalls nicht. Doch in den letzten Monaten drängen verstärkt neue Marken auf den Markt, die das Angebot nicht nur durch Dumpingpreise, sondern auch mit exotischen Namen bereichern. Tigar, Trayal oder Wanli heißen die Reifen und kommen aus Serbien, Montenegro oder China. Der chinesische Wanli, ein waschechter Sommerreifen ohne Lamellierung, hat allerdings noch nie einen europäischen Frost erlebt – anders lässt sich die M+S-Markierung für die Wintertauglichkeit auf der Reifenflanke nicht erklären.

Die etablierten Hersteller geben den Preiswert-Markt jedoch nicht kampflos her: Günstige Zweit- und Drittmarken, die meist ebenfalls in Billiglohnländern produziert werden, sollen den Neulingen Paroli bieten. Und etwas bekanntere Marken wie Ceat von Pirelli, Barum von Continental oder Sava von Goodyear treten durchaus mit Ambitionen an: Sie wollen den Kunden trotz niedriger Preise die bekannte Konzernqualität bieten.

Der Reifenkäufer hat nun ein Problem: Er weiß nicht, was die Reifen tatsächlich leisten. Rund und schwarz sind sie alle – doch ist das Billigangebot im Ernstfall lebensgefährlich? Und ist der vermeintlich bessere und teurere Markenreifen sein Geld auch wirklich wert?

Die Antworten liefert der ADAC-Reifentest, den wir in Zusammenarbeit mit den europäischen Automobilclubs und der Stiftung Warentest durchführen. Der notwendige Aufwand für einen solchen Test ist enorm – und das fängt schon bei der Beschaffung der Testkandidaten an. Denn im Gegensatz zu anderen Reifentests verschiedener Automagazine werden die

Probanden nicht von der Industrie gestellt, sondern von uns bei verschiedenen Reifenhändlern gekauft. Pro Dimension und Marke benötigen wir nicht nur vier, sondern mindestens 24 Reifen, da Reifen, die zum Beispiel das Trocken-Handling absolviert haben, für andere Prüfungen nicht mehr zu gebrauchen sind. In diesem Jahr kamen bei den 37 getesteten Sommerreifen-Modellen genau 888 Reifen zum Einsatz.

Auf dem Contidrom bei Hannover und dem Bridgestone-Testgelände in der Nähe von Rom müssen sich die Testkandidaten auf trockener Fahrbahn zur Bewertung von Fahrstabilität, Handling-Eigenschaften, Bremsleistung und Geräusch stellen. Auf Nässe werden Bremsleistung, Aqua-planing-Werte in Kurven und bei Geradeausfahrt, Handling-Eigenschaften sowie Seitenführung überprüft. Und mit Konstantfahrten auf der zwei Kilometer langen Ovalstrecke messen wir bei 80, 100 und 130 km/h den Rollwiderstand, der den Kraftstoffverbrauch beeinflusst: Zwischen dem besten und dem schlechtesten Reifen einer Dimension liegt immerhin ein Verbrauchsunterschied von 0,5 l/100 km.

Wichtig ist auch der abschließende Verschleißtest, den europaweit nur der ADAC regelmäßig macht. Denn diese Disziplin ist unser Gegencheck der bisherigen Leistungen. Der Hintergrund: Ein guter Nass-Grip ist im Reifenbau der klassische Zielkonflikt zum geringen Verschleiß. Wenn der Hersteller also die Verschleißfestigkeit vernachlässigt, kann er exzellente Noten auf Nässe einfahren – der Kunde muss die Reifen allerdings nach einer Saison wegwerfen.

Im ADAC-Test erhalten nur die Reifen das Prädikat »besonders empfehlenswert«, die alle Zielkonflikte bestmöglich lösen. Andere, die zwischen Extremen schwanken, werden in unserer Empfehlung abgewertet. Die Zusammenfassung der diesjährigen Ergebnisse finden Sie auf den nächsten Seiten, Detailnoten und weitere Tests unterschiedlicher Dimensi-

Saison: Der Dimensionen 15 getestet

Sommer

onen im Internet. Doch es gibt wieder einiges über die Hintergründe zu berichten.

Dimension 175/65 R 14 T

Bei der kleinen Reifengröße für Kompaktfahrzeuge wie Ford Fiesta, Honda Jazz, Mitsubishi Colt oder Renault Clio präsentieren sich vier Modelle sehr ausgewogen und erreichen das ADAC-Urteil »besonders empfehlenswert«: Neben dem bewährten Continental EcoContact 3 sind es die drei Neuentwicklungen Pirelli Cinturato P4, Fulda EcoControl und Kumho Solus KH17. Der Pirelli knüpft damit an die Erfolgsgeschichte des Vorgängermodells P3000 an, während der Goodyear-Tochter Fulda endlich einmal wieder ein erfolgreicher neuer Wurf gelungen ist. Und die Koreaner haben rasant aufgeholt: War der alte Kumho KH15 in früheren Tests »nicht empfehlenswert«, steht der Solus KH17 jetzt an der Spitze.



Regen von unten auf dem Contidrom bei Hannover: Das Testfahrzeug für die 175er-Reifengröße war ein Ford Fiesta



Trockene Kurvenhatz auf dem Bridgestone-Gelände bei Rom: Mit dem VW Golf prüften wir die 195er



Reifenwechsel im Akkord: Der Testfahrer bleibt dabei im Auto sitzen – um Zeit zu sparen



Sommerreifen 175/65 R 14 T (bis 190 km/h)

ADAC	ADAC-Empfehlung	Gesamtnote	Preis ca. in €	Trocken	Nass	Geräusch	Kraftstoffverbrauch	Verschleiß	Erläuterungen zur Tabelle sowie Gewichtung der Testkriterien und Notengrenzen siehe unten
Pirelli Cinturato P4	***	2,1	53-72	2,3	2,2	3,8	2,2	0,8	+ Sehr ausgewogener Reifen mit Bestnote beim Verschleiß, besonders gut auch auf Nässe -
Continental EcoContact 3	***	2,3	49-70	2,2	2,0	3,0	2,7	2,2	+ Sehr ausgewogen mit Bestnoten auf Nässe und beim Geräuschverhalten, gut auch auf trockener Fahrbahn - Relativ hoher Kraftstoffverbrauch
Fulda EcoControl	***	2,3	39-58	2,2	2,4	3,6	2,1	1,7	+ Sehr ausgewogener Reifen, gut auf trockener und nasser Fahrbahn, geringer Verschleiß -
Kumho Solus KH17	***	2,5	37-49	2,3	2,4	3,5	2,2	2,4	+ Sehr ausgewogener Reifen, gut auf nasser Fahrbahn -
Yokohama C.drive	**	2,4	49-60	1,6	2,3	3,6	2,0	3,2	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn, gut auch auf Nässe - Hoher Verschleiß. Abwertung: Verschleiß
Maloya Crono 465t	**	2,5	36-51	2,1	2,2	3,6	2,4	3,1	+ Besonders gut auf trockener und nasser Fahrbahn - Etwas höherer Kraftstoffverbrauch. Hoher Verschleiß. Abwertung: Verschleiß
Firestone Multihawk	**	2,6	41-72	2,2	2,6	3,5	2,1	2,7	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas höherer Verschleiß
Goodyear DuraGrip	**	2,6	48-71	2,5	2,8	3,6	2,0	2,0	+ Relativ geringer Verschleiß - Etwas schwächer auf trockener Fahrbahn
Dunlop SP 30	**	2,6	47-70	2,1	2,9	3,5	2,0	2,4	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn
Semperit Comfort Life	**	2,6	43-62	2,3	2,5	3,5	1,7	3,2	+ Geringer Kraftstoffverbrauch - Hoher Verschleiß
Hankook Optimo K715	**	2,7	43-60	2,3	2,4	3,9	2,0	3,2	+ Gut auf Nässe - Hoher Verschleiß
Bridgestone B250	**	2,7	49-70	2,1	2,9	3,5	2,2	2,8	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn, etwas höherer Verschleiß
Barum Brillantis	*	2,7	43-63	2,7	3,2	3,5	1,6	1,8	+ Bestnote beim Kraftstoffverbrauch, geringer Verschleiß - Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Vredestein T-Trac Si	*	2,9	39-62	2,2	2,4	4,4	2,4	4,3	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn, gut auch auf Nässe - Sehr hoher Verschleiß, etwas höherer Kraftstoffverbrauch, lautes Außengeräusch. Abwertung: Verschleiß
Sava Perfecta	-	3,2	34-47	2,8	3,8	4,1	2,0	2,4	+ - - Relativ schwach auf trockener und vor allem nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Tigar TG 621	-	3,5	37-47	3,2	4,8	4,6	1,7	1,3	+ Besonders gut beim Kraftstoffverbrauch und beim Verschleiß - Schwach auf trockener und nasser Fahrbahn, lautes Geräuschverhalten. Abwertung: Nass
Avon CR322 Enviro	-	3,7	40-49	2,8	4,6	3,8	2,5	3,3	+ - - Schwach auf nasser Fahrbahn (Bremsen) und auf trockener Fahrbahn, hoher Verschleiß. Abwertung: Nass
Trayal T 400	-	3,9	31-41	4,3	5,0	4,3	2,0	2,2	+ - - Sehr schwach auf trockener Fahrbahn und auf Nässe (Bremsen). Abwertung: Nass

*** besonders empfehlenswert ** empfehlenswert * bedingt empfehlenswert - nicht empfehlenswert

Notengrenzen für das ADAC-Urteil

Die ADAC-Empfehlung basiert auf einer Gesamtnote, die aus den gewichteten Einzelnoten errechnet wurde. Unabhängig von der errechneten Gesamtnote wird ein Reifen im ADAC-Urteil um eine oder mehrere Empfehlungsstufen abgewertet, wenn er in den sicherheitsrelevanten Einzelprüfungen (Trocken, Nass, Verschleiß, Schnelllauf) schlechter als bei seinem errechneten Gesamturteil abschneidet. Ein Beispiel: Auch mit der besten Gesamtnote kann die ADAC-Empfehlung nur »empfehlenswert« lauten, wenn der Reifen etwa auf nasser Fahrbahn mit der Note 2,8 nicht mehr »besonders empfehlenswert« ist. Die jeweiligen Einzelnoten, die in der ADAC-Gesamtempfehlung zu einer Abwertung führen, werden in den Ergebnistabellen **rot** dargestellt.

Reifen mit gleichlautender ADAC-Empfehlung sind entsprechend der besseren ungerundeten Gesamtnote sortiert.

Testkriterien und Gewichtung

Trocken 20%, Nass 40%, Geräusch 10%, Kraftstoffverbrauch 10%, Verschleiß 20%, Schnelllauf (ohne Gewichtung).

	NOTENGRENZEN 175/65 R 14				195/65 R 15			
	besonders empfehlenswert	empfehlenswert	bedingt empfehlenswert	nicht empfehlenswert	besonders empfehlenswert	empfehlenswert	bedingt empfehlenswert	nicht empfehlenswert
GESAMTNOTE	0,6-2,5	2,6-3,0	3,1-3,5	3,6-5,5	0,6-2,5	2,6-3,0	3,1-3,5	3,6-5,5
TROCKEN	0,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5	0,6-2,5	2,6-3,5	3,6-4,5	4,6-5,5
NASS	0,6-2,5	2,6-3,0	3,1-3,5	3,6-5,5	0,6-2,5	2,6-3,0	3,1-4,0	4,1-5,5
VERSCHEISS	0,6-3,0	3,1-4,0	4,1-5,0	5,1-5,5	0,6-3,0	3,1-4,0	4,1-5,0	5,1-5,5
SCHNELLLAUF	bestanden	bestanden	eingeschränkt bestanden	nicht bestanden	bestanden	bestanden	eingeschränkt bestanden	nicht bestanden



Sommerreifen 195/65 R 15 V (bis 240 km/h)

ADAC	ADAC-Empfehlung	Gesamtnote	Preis ca. in €	Trocken	Nass	Geräusch	Kraftstoffverbrauch	Verschleiß	Erläuterungen zur Tabelle sowie Gewichtung der Testkriterien und Notengrenzen siehe Seite 44
Pirelli P6	***	2,3	66–99	1,9	2,1	3,1	2,3	2,6	+ Sehr ausgewogener Reifen, besonders gut auf Nässe, gut auf trockener Fahrbahn -
Bridgestone Turanza ER300	***	2,3	69–106	1,5	2,3	2,8	2,5	2,7	+ Sehr ausgewogener Reifen mit Bestnote auf trockener Fahrbahn, gut auch auf Nässe -
Vredestein Sportrac 3	***	2,4	53–81	1,9	2,0	3,8	2,7	2,7	+ Sehr ausgewogener Reifen mit Bestnote auf Nässe, gut auch auf trockener Fahrbahn - Lautestes Außengeräusch, etwas höherer Kraftstoffverbrauch
Dunlop SP Sport Fastresponse	***	2,5	63–97	1,9	2,4	2,4	2,7	3,0	+ Sehr ausgewogener Reifen, gut auf trockener Fahrbahn - Etwas höherer Kraftstoffverbrauch
Michelin Energy Saver	**	2,1	80–108	1,6	3,0	2,4	1,7	0,8	+ Bestnoten beim Kraftstoffverbrauch und beim Verschleiß, besonders gut auf trockener Fahrbahn - Relativ schwach auf nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Ceat Tornado	**	2,3	65–80	2,0	2,7	2,9	2,3	1,3	+ Besonders gut beim Verschleiß - Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Continental PremiumContact 2	**	2,4	65–98	1,7	2,1	2,8	2,6	3,2	+ Besonders gut auf trockener und nasser Fahrbahn - Hoher Verschleiß. Abwertung: Verschleiß
Maloya Futura Sport V	**	2,4	55–70	2,2	2,1	3,1	2,1	3,1	+ Besonders gut auf Nässe, relativ geringer Kraftstoffverbrauch - Höherer Verschleiß. Abwertung: Verschleiß
Yokohama C.drive	**	2,5	68–87	2,0	2,2	2,7	2,5	3,3	+ Gut auf nasser Fahrbahn - Hoher Verschleiß. Abwertung: Verschleiß
Fulda Carat Progresso	**	2,5	55–80	2,1	2,6	3,1	2,3	2,5	+ - - Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Firestone Firehawk TZ200 FS	**	2,5	54–91	2,0	2,7	2,5	2,4	2,7	+ Leisestes Außengeräusch - Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Goodyear Excellence	**	2,5	59–91	2,4	2,8	2,9	2,6	1,9	+ Relativ geringer Verschleiß - Etwas schwächer auf trockener und nasser Fahrbahn. Abwertung: Nass
Uniroyal rallye 550	**	2,5	57–94	2,2	2,4	2,4	2,5	3,2	+ Leises Innengeräusch - Hoher Verschleiß. Abwertung: Verschleiß
Barum Bravuris 2	**	2,7	59–79	2,5	2,8	2,9	2,0	2,8	+ Relativ geringer Kraftstoffverbrauch - Relativ schwach auf trockener Fahrbahn
Nokian V ¹⁾	**	2,7	75–86	2,2	2,8	2,7	2,8	2,9	+ Leises Innengeräusch - Hoher Kraftstoffverbrauch
Hankook Ventus Prime K105	**	2,8	63–88	2,4	2,9	3,3	2,3	3,1	+ - - Etwas schwächer auf trockener und vor allem nasser Fahrbahn, höherer Verschleiß
BFGoodrich Profiler 2	*	2,5	59–75	2,0	3,2	3,5	1,9	1,3	+ Besonders gut beim Verschleiß, geringer Kraftstoffverbrauch - Schwach auf Nässe. Abwertung: Nass
Toyo Proxes CF1	*	3,1	57–73	2,1	3,6	3,4	2,3	3,1	+ - - Schwach auf Nässe, hoher Verschleiß
Wanli S1095	-	3,7	41–59	2,9	5,5	3,5	2,4	1,6	+ Geringer Verschleiß - Sehr schwach auf Nässe, schwach auch auf trockener Fahrbahn

*** besonders empfehlenswert ** empfehlenswert * bedingt empfehlenswert - nicht empfehlenswert

Rein rechnerisch hätten sich auch der ebenfalls neue Yokohama C.drive und der Maloya Crono 465t ganz vorn platziert. Allerdings erkaufen sich diese Modelle ihre Spitzenresultate auf trockener und nasser Fahrbahn durch einen höheren Verschleiß. Der klassische Zielkonflikt – und deshalb auch unsere Abwertung.

Hinter dem breiten und immer noch empfehlenswerten Mittelfeld platziert sich der bereits angesprochene Brillantis von der Conti-Zweitmarke Barum. Seine Technik kann nicht neuester Stand sein: Der Zielkonflikt zwischen seinen guten Verschleiß- und Kraftstoffverbrauchswerten und dem schlechten Nass-Grip ist nur unbefriedigend gelöst.



Das Contidrom in Jevern bei Hannover aus der Luft: Die einzelnen Testsektionen sind gut zu erkennen, auf der langen Ovalstrecke messen wir den Spritverbrauch der einzelnen Reifen

¹⁾Laut Hersteller ab DOT 4107: Laufflächenmischung geändert



Das Gleiche gilt auch für die anderen Preiswert-Alternativen von Sava, Tigar und Traya. Die mangelhafte Leistung auf Nässe – vor allem beim Bremsen – lassen trotz des geringen Rollwiderstands nur ein Urteil zu: »nicht empfehlenswert«.

Dimension 195/65 R 15 V

Bei den 15-Zöllern für Autos wie Audi A4, BMW 3er, Mazda 6, Opel Astra oder Skoda Octavia sind vier Modelle »besonders empfehlenswert«, weil sie in den sicherheitsrelevanten Disziplinen keine Schwächen zeigten. Ganz vorn: Pirelli P6, Bridgestone Turanza ER300, Vredestein Sportrac 3 und Dunlop SP Sport Fastresponse.

Eine glatte Bauchlandung legte die neueste Entwicklung von Michelin hin, der Energy Saver. Mit Bestnoten bei Kraftstoffverbrauch und Verschleiß macht er seinem Namen zwar alle Ehre und sichert sich damit den fünften Platz, doch die Leistungen auf nasser Fahrbahn sind für ein neues (und teures) Produkt ungenügend. Mit einem gerade noch »empfehlenswert« auf Nässe entgeht er nur knapp der doppelten Abwertung. Doch die Frage muss erlaubt sein, ob ein halber Liter Kraftstoffersparnis gegenüber dem schlechtesten Reifen in dieser Disziplin einen sieben Meter längeren Bremsweg aus 80 km/h tatsächlich rechtfertigt.

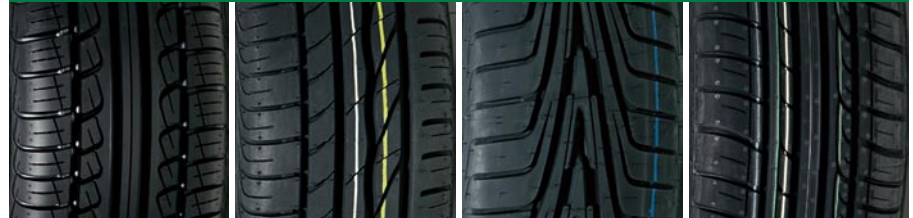
Ein Reifall ist der chinesische Reifen Wanli S1095: schlecht auf trockener Fahrbahn und katastrophal auf Nässe – Finger weg! Bei ihm reden wir nicht von einem

Die vier besten 175er



- Pirelli Cinturato P4:**
 Sehr gut in allen Disziplinen und Bestnote beim Verschleiß
- Continental EcoContact 3:**
 Besonders gute Leistungen auf trockener Fahrbahn und auf Nässe
- Fulda EcoControl:**
 Sehr ausgewogen in allen sicherheitsrelevanten Disziplinen
- Kumho Solus KH17:**
 Löst das problematische Vorgängermodell KH15 erfolgreich ab

Die vier besten 195er



- Pirelli P6:** Bewährtes Modell mit sehr guten Noten auf trockener und nasser Fahrbahn
- Bridgestone Turanza ER300:** Sehr ausgewogen mit Bestnote auf trockener Fahrbahn
- Vredestein Sportrac 3:** Prima auf trockener und nasser Piste, etwas lautes Geräusch
- Dunlop SP Sport Fastresponse:** Sehr ausgewogener Reifen, relativ leises Geräusch

sieben Meter längeren Bremsweg, sondern von ewig langen 20 Metern. Anders ausgedrückt: Kommt ein Fahrzeug vor dem Hindernis zum Stehen, rauschen Sie bei Nässe mit den Wanli-Reifen mit einer Restgeschwindigkeit von 48 km/h hinein.

Fazit: Nicht immer sind die teuersten Reifen die besten – aber Billigreifen sind leider

oft die schlechtesten. Wer die Preise und Noten in unserer Tabelle genau vergleicht, findet einige preiswerte und trotzdem brauchbare Alternativen. THOMAS KROHER ■

Info

INTERNET www.adac.de (Testergebnisse unter »Tests«)
 ADAC-TV/E-PAPER Aktuelles Test-Video unter www.adac.de/tv und www.adac.de/epaper

Das verrät die Beschriftung der Seitenwand

- 1 Modellbezeichnung
- 2 Tubeless: bedeutet schlauchlos. »Tube Type«-Reifen dürften nur mit einem Schlauch montiert werden
- 3 SSR: Self Supporting Runflat. Spezielle Bezeichnung für Pannenauffreien
- 4 DOT: Department of Transportation. Zulassungsnummer für USA-Verkehrsministerium
- 5 DOT-Nummer. Die letzte vierstellige Zahl ist das verschlüsselte Produktionsdatum. »2205« bedeutet: 22. Kalenderwoche 2005

- 6 Kennzeichnung für die Erfüllung der ECE-Vorschriften. Die Zahl hinter dem »E« steht fürs

- Genehmigungsland (»4« bedeutet Niederlande)
- 7 ECE-Genehmigungsnummer
- 8 Reifengröße: »205« ist die Reifenbreite (mm), »55« bezeichnet das Querschnittsverhältnis (die Reifenhöhe beträgt 55 Prozent der Reifenbreite), »R« steht für Radialreifen und »16« ist der Felgendurchmesser (Zoll)
- 9 Name des Herstellers
- 10 »91« definiert als Tragfähigkeitskennzahl die maximale Belastung (615 kg), das Geschwindigkeitssymbol »V« gibt die zulässige Höchstgeschwindigkeit (240 km/h) an

