



**Aquaplaning, quer:** Bei der Fahrt durch ein Kreis-Segment mit acht Millimetern Wassertiefe ermitteln wir, bei welchem Tempo der Wagen wie weit vom Kurs abkommt.

**Nass-Handling:** Kurve um Kurve dirigieren unsere erfahrenen Testprofis den Ford Focus um den gleichmäßig bewässerten Kurs – so nah an der Haftgrenze wie möglich.

**Nass-Bremsen:** Immer wieder volle Verzögerung aus 100 km/h – einen ganzen Tag lang. Stresstest für Reifen, Auto und Fahrer.



Will man die Qualität von Reifen auf Herz und Nieren prüfen, muss man sie hart rannehmen. Das gilt auch für die zehn Ultra-High-Performance-Profile (UHP), die der ARCD-Partner AUTO ZEITUNG aktuell getestet hat. Neben neun Sommerreifen tritt sogar ein Ganzjahres-Pneu mit Speedindex Y (bis 300 km/h) an. Aber die Fähigkeit zu extremer Höchstgeschwindigkeit ist nicht alles, um im Test zu bestehen und eine Empfehlung zu erhalten.

### Vorteile für ARCD-Mitglieder



In bundesweit rund 80 Niederlassungen des ARCD-Vorteilspartners DRIVER erhalten Clubmitglieder attraktive Rabatte. Nachlass gibt es sowohl beim Kauf neuer Reifen als auch auf Werkstattleistungen wie etwa Reifenwechsel, Wartung und Inspektion. Detaillierte Informationen und die Liste der teilnehmenden Niederlassungen finden Sie unter [www.arcd.de/driver](http://www.arcd.de/driver).

# Knappes Rennen

Von Martin Urbanke

## Beim diesjährigen Sommerreifentest geht es an der Spitze eng zu



Unser Testwagen ist der Ende letzten Sommers frisch überarbeitete Ford Focus ST, dessen bulliger 2,3-Liter-Vierzylinder dank Twincscroll-Turbolader 206 kW/280 PS leistet und zwischen 3000 und 4000 Touren ein maximales Drehmoment von 420 Nm stemmt. Damit sprintet der Fronttriebler in 5,7 Sekunden auf 100 km/h und rennt 250 km/h. Der Grundpreis liegt bei 43 400 Euro (Automatik: 45 400 Euro).

ßend das Fahrvergnügen mit dem 206 kW/280 PS starken Kompakten auch sein mag: Es stehen die Reifen, auf denen er rollt, im Mittelpunkt. Neben dem seit seinem Debüt extrem erfolgreichen Bridgestone Potenza Sport und dem längst fest im Segment der Sportreifen etablierten Pirelli P Zero treten auch die Neuerscheinungen von Continental, Goodyear und Michelin zum Test an. Die sind Ihnen zu teuer? Wie wäre es dann mit einem UHP-Gummi von Giti, Falken, Kumho oder Nexen? Checken wir mal, ob diese Reifen als preiswerte Alternative taugen. Und weil derzeit alle Welt über Ganzjahresreifen spricht, haben wir mit dem

Michelin CrossClimate 2 einen der aktuellsten und performantesten Vertreter dieser Gattung mit in den Test genommen. Auch dieses Universal-Talent ist bis 300 km/h freigegeben und weckt damit unsere Neugier, wie es um seine dynamischen Tugenden bestellt ist. Wir erwarten zwar nicht unbedingt, dass der Ganzjahres-Reifen das Zeug hat, diesen Test zu gewinnen, aber wie groß sind denn die Kompromisse, die man mit einem solchen Reifentyp eingehen muss? Um das zu beantworten, lassen wir den winterfesten Michelin mitlaufen – aber außerhalb der Wertung. Ansonsten müssten wir der Fairness halber auch mit den

Sommer-Spezialisten in den Schnee, und da würden sie allesamt kläglich versagen.

### Extrem hohe Leistungsdichte

Widmen wir uns also lieber dem artgerechten Umgang mit Sommerreifen und prüfen deren Performance auf griffigem, trockenem Asphalt. Schon nach den Bremsversuchen aus 100 km/h zeigt sich eine enorm hohe Leistungsdichte unter den zehn Testkandidaten: Zwischen dem Conti, der mit 31,6 Metern den kürzesten Bremsweg markiert, und dem Giti, der mit 35,4 Metern am hinteren Ende des Feldes rangiert, liegen somit nicht einmal vier

Meter Differenz, was einer Restgeschwindigkeit von noch vertretbaren 32,8 km/h entspricht. Da haben wir in der Vergangenheit schon weit größere Unterschiede erlebt. Der Ganzjahres-Reifen, der konstruktiv bedingt mit weicheren Profilblöcken und einer elastischeren Gummimischung antritt, bleibt mit zusätzlichen 30 Zentimeter Bremsweg immer noch erstaunlich nah dran. Auch bei den dynamischen Fahrversuchen im Handling-Test folgt der Allseason den Sommer-Spezialisten mit geringem Abstand und schiebt sich im Slalom-Test sogar zwischen die Sommer-Pneus. Dabei gefällt er mit einem durchweg gutmütigen, berechenba-

Fotos: Frank Ratering

### So testen wir

**1 EINKAUF** Um absolut unabhängig testen zu können, haben wir für diesen Test 120 Reifen im Handel gekauft – genau so, wie Sie es als Verbraucher tun würden. Zusätzlich haben wir uns von Goodyear vier Sätze Referenzreifen in den jeweiligen Testdisziplinen stellen lassen, die aber nicht in die Wertung eingehen, sondern dazu dienen, Veränderungen an den Streckenbedingungen während der Testprozedur (etwa Sonneneinstrahlung, Gummiabrieb) feststellen und berücksichtigen zu können.

**2 DOKUMENTATION** Sämtliche Prüfverfahren zeichnen wir mit hochsensiblen Messgeräten auf und können die Resultate so lückenlos dokumentieren, abrufen und auswerten. Das ermöglicht es dem Fahrer, sich voll und ganz auf Piste und Fahrzeug zu konzentrieren und dabei wichtige Erkenntnisse für die subjektive Beurteilung zu sammeln.

**3 NÄSSE** Regenfeuchte Straßen stellen höchste Anforderungen an die Pneus, da man selbst als „Normalfahrer“ auf Nässe viel eher in die Gelegenheit kommt, an die Haftungsgrenzen der Gummis zu stoßen. Dann sind großzügige Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, beim Bremsen sowie ein fehlerverzeihendes Fahrverhalten ausschlaggebend. Eine hohe Dynamik wiegt indes nicht so schwer.

**4 TROCKEN** Auch bei trockenen Bedingungen räumen wir der maximalen Sicherheit eines Profils höchste Priorität ein. Doch die dynamischen Aspekte fallen bei den Testfahrten auf griffigem Asphalt stärker ins Gewicht. Hinzu kommen die Komforteigenschaften sowie die Energie-Effizienz eines Reifens. Nur Produkte, die all diese unterschiedlichen Ansprüche bestmöglich bedienen, haben eine echte Chance, sich schließlich auch den Testsieg zu holen.

ren Fahrverhalten, kann aber naturgemäß nicht mit der Griffigkeit und Präzision der übrigen Wettstreiter konkurrieren. Im Fahrkomfort hingegen schlägt er sich sehr gut und rollt nur geringfügig geräuschvoller ab. Bei der Energieeffizienz hingegen gibt er klar den Ton an und deklariert seine Mitstreiter regelrecht. Unter den Sommerreifen erweist sich der Giti als der größte Spritsparer. Beide Profile fordern in den Nässe-Disziplinen aber ihren Tribut, doch dazu gleich. Conti, Goodyear und Michelin (mit dem Pilot Sport 5) schaffen es, einen geringen Rollwiderstand und optimale Haftungseigenschaften unter einem Hut zu bringen. Am Ende der Trocken-Tests steht der neue Conti vor den Profilen von Goodyear, Bridgestone, Falken, Michelin und Pirelli, die maximal sieben Punkte auseinander liegen. Die Verfolgergruppe führt der Nexen an, dem der Allseason-Michelin, der Giti und der Kumho folgen. Diese Gruppe liegt ihrerseits auch nur maximal neun Punkte auseinander. Noch ist also alles offen – ändert sich das Ranking bei den Fahrversuchen auf beregneter Strecke?

### Bridgestone dominiert bei Nässe

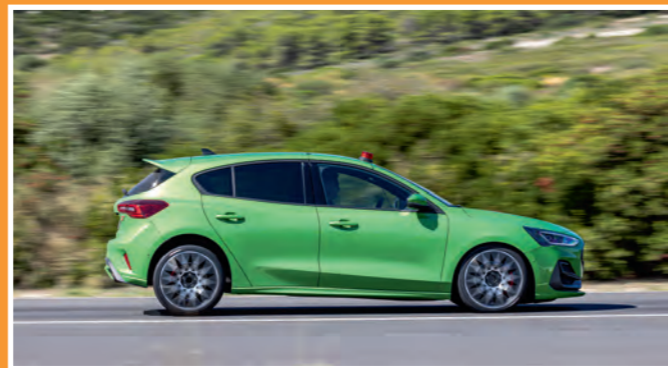
Schließlich herrscht auch im Sommer nicht immer eitel

Sonnenschein. Darum wiederholen wir die Brems-Tests und Handling-Manöver auf konstant bewässerten Pisten, wo für alle Kandidaten die gleichen Bedingungen gelten. Zudem scheuchen wir den giftgrünen Ford durch die Aquaplaning-Becken, um zu sehen, welche Profile besonders viel Wasser verdrängen können und welche womöglich frühzeitig aufschwimmen. Besser, wir testen das auf abgesperrtem Gelände, als dass Ihnen das auf der öffentlichen Straße passiert ... Außerdem fühlen wir der Balance und der möglichen Seitenführung auf nasser Fahrbahn bei der Kreisfahrt auf den Zahn. Nach etlichen Stunden hinter dem Lenkrad steht fest: Der Bridgestone ist auf Nässe nicht zu toppen! Er liefert eine nahezu makellose Vorstellung ab und sammelt 141 von möglichen 150 Wertungspunkten. Im Bremstest muss er sich den Spitzenplatz allerdings mit dem Conti teilen, der ebenfalls nach 38,1 Metern zum Stehen kommt. Nicht zuletzt dadurch zementieren diese beiden Profile ihre Führungsposition und gehen am Schluss punktgleich als doppelte Testsieger aus der gesamten Tortur hervor. Auch den zweiten Platz in diesem Test vergeben wir nach Abschluss der Nässe-Tests doppelt, da Goodyear und Pirelli zusammen mit den Tro-



**Aquaplaning, längs:**  
Über Drehzahlunterschiede an Vorder- und Hinterachse prüfen wir exakt, ab wann die Profile jeweils den Bodenkontakt verlieren.

**Trocken-Bremsen:**  
Dieser Versuch ist noch anstrengender als der gleiche auf Nässe, da die auftretenden Kräfte noch höher sind – mit dem Conti sind es über 1,2 g Verzögerung.



**Boxenstopp:**  
Während des Tests sind rund 500 Räderwechsel fällig.

**Technik:**  
Das GPS-Daten-Tracking hilft dem Tester, der Transponder (links neben dem Innenspiegelfuß) dient der Ortung.



**Updates für die Testreifen**

**Continental:** Freigabe bis 360 km/h, mehr Grip, erkennbar am Speedsymbol in Klammern (Y). **Giti:** ab Herbst 2022 neue Mischung mit fünf bis neun Prozent besserem Nassgriff und etwa drei Prozent kürzerem Trocken-Bremsweg. **Kumho:** ab DOT 2522 Laufflächenmischung mit höherem Grip. **Bridgestone, Falken, Goodyear, Michelin, Nexen** und **Pirelli:** ohne Änderungen.

cken-Punkten auf die gleiche Anzahl kommen. Hier ist es der Pirelli, der bei Nässe ein paar Pünktchen aufholen kann, weil er selbst bei widrigen Bedingungen noch mit Präzision und Agilität für sportliche Fahreigenschaften sorgt. Der Goodyear seinerseits wirkt im Regen etwas weniger dynamisch, gleicht dies aber mit seiner absolut trittsicheren Charakteristik aus. Und als wäre die Spitzengruppe nicht schon dicht genug besetzt, schiebt sich der Michelin Pilot Sport 5 nach Abschluss der Nässe-Prüfungen auf den dritten Rang – mit lediglich einem Punkt Abstand. Er ist vielleicht nicht so stark auf der Rundstrecke wie sein noch sportlicher ausgerichteter Marken-Kollege Michelin Pilot Sport 4S, doch dafür holt er bei Regenwetter fast exakt die gleiche Punktzahl

wie im Trockenen und etabliert sich somit als extrem ausgewogener und breitbandiger Reifen. Der Falken verliert bei Nässe zwar den direkten Anschluss, schlägt sich aber sehr achtbar und erringt damit ebenfalls eine Empfehlung. Außerdem ist er Preis-Leistungs-Sieger, da er die meisten Punkte pro Euro sammelt. Seine teils noch günstigeren Mitstreiter geraten bei Regen zwar auch nicht unbedingt ins Schwimmen, fordern aber doch deutliche Abstriche. So entspricht die Restgeschwindigkeit des Giti beim Bremsstest (46,6 m) gegenüber der von Bridgestone und Conti über 40 km/h. Immerhin kann der Pneu aus chinesischer Produktion dafür mit der höchsten Aquaplaning-Sicherheit auftrumpfen. Die beiden Koreaner Kumho und Nexen liefern ordentliche Resultate, setzen aber keine Akzente.

Und der Ganzjahres-Reifen? Er fällt bei Nässe recht klar zurück. Seine V-förmige Profilgestaltung verleiht ihm auf Schnee zwar den nötigen Grip, hemmt aber die Wasser-Verdrängung, was sich im Aquaplaning zeigt. Zudem fordert der Kompromiss aus kaltelastischer Mischung sowie der notwendigen Profil-Steifigkeit für Stabilität bei hohen Tempi und dem niedrigen Rollwiderstand seinen Tribut. Auf Nässe ist der Allseason daher nicht konkurrenzfähig.

**Fazit**

Dieser Test teilt das Feld in drei Gruppen: Die Spitze markieren Bridgestone und Conti, die punktgleich siegen. Es folgen Goodyear und Pirelli, ebenfalls mit gleichen Punkten, sowie der Michelin, der nur einen Zähler dahinter liegt. Unter den preiswerteren Modellen ragt der Falken hervor, der sich von seinen direkten Rivalen absetzen kann und somit das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Nexen, Kumho und Giti sortieren sich dahinter ein. Der Ganzjahresreifen kann auf Nässe zwar nicht mit den Sommerpneus konkurrieren, doch im Trockenen hält er mit und besticht mit Komfort und Effizienz. Im Winter ist er dafür unschlagbar. Er eignet sich eher für Familienfahrzeuge als Kompaktsporler.

**Test-Ergebnisse: 235/35 ZR/R19**

Marke	Typ	Last-/Geschwindigkeits-Index	EU-Label <sup>1</sup>	Gewicht/Profiltiefe	Preis <sup>2</sup>
<b>Continental</b> <b>AUTO TESTSIEGER</b>	SportContact7 91Y XL	C/A/72	10,0 kg/6,3–6,9 mm	750 Euro	
<b>Bridgestone</b> <b>AUTO TESTSIEGER</b>	Potenza Sport 91Y XL	D/A/72	9,9 kg/6,1–6,5 mm	760 Euro	
<b>Goodyear</b> <b>AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT</b>	Eagle F1 Asymmetric 6 91Y XL	C/A/69	9,5 kg/6,0–6,9 mm	700 Euro	
<b>Pirelli</b> <b>AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT</b>	P Zero PZ4 S.C. 91Y XL	C/A/71	10,4 kg/6,6–7,4 mm	745 Euro	
<b>Michelin</b> <b>AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT</b>	Pilot Sport 5 91Y XL	C/A/72	10,3 kg/5,9–6,4 mm	825 Euro	
<b>Falken</b> <b>AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT</b>	Azenis FK520 91Y XL	C/A/70	10,1 kg/6,0–6,5 mm	595 Euro	
<b>Nexen</b> <b>AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT</b>	N'Fera Sport SU2 91Y XL	E/A/69	9,9 kg/6,4–7,3 mm	565 Euro	
<b>Kumho</b> <b>AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT</b>	Ecsta PS91 SC 91Y XL	D/A/72	10,2 kg/5,0–7,2 mm	540 Euro	
<b>Giti</b> <b>AUTO SPITTSÄR-EMPFEHLUNG</b>	Sport S2 91Y XL	D/A/70	10,5 kg/6,9–7,6 mm	670 Euro	
<b>Michelin</b> <b>AUTO SPITTSÄR-EMPFEHLUNG</b>	CrossClimate 2 91 Y XL, 3PMSF (M+S)	C/B/71	10,2 kg/6,0–6,8 mm	975 Euro	

NASS	Continental		Bridgestone		Goodyear		Pirelli		Michelin		Falken		Nexen		Kumho		Giti		Michelin		
	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	
Aquaplaning, längs	25	79,4 km/h	21	80,3 km/h	22	79,3 km/h	20	79,3 km/h	20	77,1 km/h	18	78,8 km/h	20	80,9 km/h	22	79,8 km/h	21	83,3 km/h	25	75,9 km/h	17
Aquaplaning, quer	10	–	5	–	7	–	6	–	4	–	4	–	6	–	7	–	5	–	10	–	1
Bremsen, 100–0 km/h	40	38,1 m	40	38,1 m	40	40,6 m	31	39,6 m	35	39,9 m	34	40,1 m	33	43,8 m	21	42,0 m	27	46,6 m	12	47,2 m	10
Fahrsicherheit	45	–	37	–	44	–	38	–	40	–	40	–	26	–	25	–	23	–	21	–	22
Handling (1,7 km), Zeit	20	1:09,2 min	16	1:06,5 min	20	1:08,4 min	17	1:06,7 min	19	1:07,9 min	18	1:08,9 min	16	1:09,2 min	16	1:08,8 min	16	1:10,4 min	14	1:11,9 min	12
Kreisbahn (Ø 80 m), Zeit	10	13,45 s	10	13,72 s	8	13,67 s	9	13,41 s	10	13,52 s	10	13,63 s	9	13,95 s	7	13,91 s	8	14,41 s	5	14,58 s	5
		<b>129 Punkte</b>		<b>141 Punkte</b>		<b>121 Punkte</b>		<b>128 Punkte</b>		<b>124 Punkte</b>		<b>110 Punkte</b>		<b>98 Punkte</b>		<b>100 Punkte</b>		<b>87 Punkte</b>		<b>67 Punkte</b>	
TROCKEN	Continental		Bridgestone		Goodyear		Pirelli		Michelin		Falken		Nexen		Kumho		Giti		Michelin		
	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	
Bremsen, 100–0 km/h	40	31,6 m	40	32,6 m	36	33,0 m	34	32,7 m	35	32,5 m	36	32,5 m	36	33,8 m	31	33,4 m	32	35,4 m	25	35,7 m	24
Fahrsicherheit	30	–	28	–	30	–	27	–	29	–	26	–	19	–	19	–	18	–	17	–	15
Handling (3,3 km), Zeit	20	1:38,5 min	20	1:38,4 min	20	1:39,1 min	19	1:40,1 min	18	1:40,1 min	18	1:39,4 min	19	1:41,0 min	17	1:40,8 min	17	1:41,1 min	17	1:42,6 min	16
Komfort	10	–	7	–	8	–	9	–	8	–	8	–	7	–	8	–	7	–	7	–	9
Rollwiderstand, kg/t	25	8,26	17	9,47	8	8,39	16	9,46	8	8,37	16	8,48	13	8,81	13	9,29	10	8,12	18	7,20	25
Slalom, 18 m	15	64,6 km/h	14	65,7 km/h	14	63,2 km/h	12	67,0 km/h	15	64,9 km/h	14	64,4 km/h	13	61,9 km/h	11	58,7 km/h	9	60,8 km/h	10	59,3 km/h	9
Vorbeirröllgeräusch 80 km/h	10	69 dB(A)	8	71 dB(A)	6	67 dB(A)	10	70 dB(A)	7	72 dB(A)	5	69 dB(A)	8	68 dB(A)	9	71 dB(A)	6	69 dB(A)	8	70 dB(A)	7
		<b>134 Punkte</b>		<b>122 Punkte</b>		<b>127 Punkte</b>		<b>120 Punkte</b>		<b>123 Punkte</b>		<b>123 Punkte</b>		<b>108 Punkte</b>		<b>99 Punkte</b>		<b>102 Punkte</b>		<b>105 Punkte</b>	
<b>Gesamtwertung 300</b>		<b>263 Punkte</b>		<b>263 Punkte</b>		<b>248 Punkte</b>		<b>248 Punkte</b>		<b>247 Punkte</b>		<b>233 Punkte</b>		<b>206 Punkte</b>		<b>199 Punkte</b>		<b>189 Punkte</b>		<b>172 Punkte</b>	
PLATZIERUNG	<b>1</b>	Der neue Continental SportContact7 gewinnt mit ausgewogenen Eigenschaften, die den Spagat aus Sportlichkeit und Effizienz sehr überzeugend lösen. Sicher bei Nässe.	<b>1</b>	Überragend auf nasser Straße, tolle Performance im Trockenen – so erringt der Bridgestone Potenza Sport den Testsieg. Etwas teurer als der punktgleiche Conti und schlechter im Rollwiderstand.	<b>2</b>	Rang zwei für die aktuelle, sechste Generation des Goodyear Eagle F1 Asymmetric mit beachtlichem Fahrkomfort brilliert. Kein reiner Racer, aber sehr harmonisch.	<b>2</b>	Einmal mehr kann der Pirelli P Zero, diesmal in der Version PZ4 S.C., sich mit seinen dynamischen Talenten und seinen penibel austarierten Lenkeigenschaften weit vom etablierten Punktgleich mit Goodyear.	<b>3</b>	Dem neuen Michelin Pilot Sport 5 fehlt am Ende nur ein einziger Punkt für Platz zwei. Er schneidet nur im Aquaplaning schwächer ab als die Pneus vor ihm. Niedriger Rollwiderstand, aber hohes Preisniveau.	<b>4</b>	Der Preis-Leistungs-Tipp: Falken Azenis FK520. Obwohl nicht mehr tafrisch, bleibt der fair eingepreiste Pneu im Trockenen in Schlagdistanz zu den Spitzen-Produkten und meistert Nässe ohne Probleme.	<b>5</b>	Glanzpunkte setzt der Nexen N'Fera Sport SU2 nicht, doch er liefert ordentliche Resultate und zeigt keine großen Schwächen. Das ist zu wenig für eine niedrige Preis das stärkste Argument für diesen Pneu.	<b>6</b>	Der Kumho Ecsta PS91 SC macht zwar nichts falsch, ist aber nicht mehr auf der Höhe der Zeit – ein Nachfolger ist in Arbeit. Derzeit jedoch ist der niedrige Preis das stärkste Argument für diesen Pneu.	<b>7</b>	Beste im Aquaplaning, geringer Rollwiderstand. Doch wer sich für den Giti Sport S2 entscheidet, muss in der Nässe-Performance Abstriche hinnehmen. Das jüngste Update soll spürbar mehr Grip bieten.	<b>–</b>	Der Michelin CrossClimate 2 holt die wenigsten Punkte. Doch ein direkter Vergleich mit UHP-Sommerprofilen wäre unfair, darum keine Platzierung. Aber: Er ist tempofest, sehr sparsam und wintertauglich!	

<sup>1</sup> Herstellerangaben: Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch  
<sup>2</sup> durch die Redaktion im Februar 2023 stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage