



Reifentest 235/45 ZR 18

Auf ganz großem Fuß

*18 Zoll große Räder sind im Sommer nichts Ungewöhnliches mehr.
Doch welcher Reifen ist für diese Größe der beste?
Der Test zeigt: Auch günstige Reifen können mithalten.*



Schicke Leichtmetallfelgen sind nach wie vor eines der beliebtesten Extras am Auto. Beim Kauf gilt meist die Devise: Je größer, umso besser. Denn natürlich sieht auch ein VW Passat deutlich sportlicher aus, wenn sich im Radhaus statt der kleinen 16-Zoll-Basisräder ein stämmiger 18-Zöller dreht. Und die Auswahl an Felgen-Designs ist groß – fast so groß wie der Wunsch nach Individuali-

sierung des eigenen Autos. Dank des riesigen Angebotes sollte jeder etwas nach seinem persönlichen Geschmack und passend zum eigenen Geldbeutel finden können. Denn wirtschaftlich gesehen ist die Anschaffung vertretbar: Eine einzelne 18-Zoll-Felge ist im Zubehörhandel schon für unter 100 Euro zu haben, ein Komplettrad mit Reifen für rund 250 Euro.

Die Versuchung, bei der Umrüstung den einen oder anderen Euro am Reifen zu sparen, ist groß, schließlich sind alle Pneu schwarz und rund, den optischen Eindruck bestimmt die Felge.

Welche Reifen die besten für die 18-Zoll-Felgen sind, hat ACE LENKRAD zusammen mit der GTÜ Gesellschaft für technische Überwachung und dem österreichischen Partnerclub ARBÖ anhand von elf verschiedenen Profilen auf einem VW Passat getestet.

Die Reifenpreise variieren dabei pro Satz von 362 Euro für den aus chinesischer Produktion stammenden Maxxis Premitra 5 bis hin zu 774 Euro beim Michelin Primacy 3. Da stellt sich unwillkürlich die Frage, ob der doppelt so teure Michelin auch doppelt so gut ist.

Um das beantworten zu können, müssen die elf verschiedenen Profile aber zunächst die üblichen Tests für Sommerreifen durchlaufen: Die Bremswegmessung auf nasser und trockener Fahrbahn gehört selbstverständlich dazu, ebenso die Beurteilung der Seitenführung und das möglichst sichere Durchpflügen von tiefen Wasserpfützen.

Beim Bremsen auf nasser Straße zeigt der Maxxis auch erste Schwächen: Etwas über 44 Meter braucht der Passat aus Tempo 100 bis zum Stillstand. Der Maxxis bleibt jedoch nicht lange allein: Erst direkt neben dem Schnäpp-

chen kommen auch Semperit, Vredestein und Pirelli zum Stehen. Absolut gesehen kein allzu schlechter Wert, doch andere können es besser: Unter 41 Meter Anhalteweg sind auch im Regen durchaus möglich, wie die Reifen von Hankook und Falken beweisen. Zwischen den Champions im Nassbremsen und den Schlusslichtern sortieren sich die Mar-



FOTOS: TSCHOVIKOV

kenreifen von Continental, Michelin, Hankook, Kumho und Nokian bei rund 42 Meter ein. Der Goodyear braucht 1,5 Meter mehr.

Die Schlappe für die bekannten Marken setzt sich beim Aquaplaning-Test fort: Hier zeigt der Kumho Ecsta PS71 die mit Abstand besten Leistungen, gefolgt vom Semperit Speed Life 2. Alle anderen zeigen gute, aber keineswegs sensationelle Leistungen. Das spiegelt sich auch beim Vergleich des Zwischenergebnisses für unser Extrempärchen Maxxis und Michelin wider: Beide erreichen in der Summe auf nasser Fahrbahn 57 Punkte. Der Michelin ist in Längsrichtung etwas besser, der Maxxis bietet dafür etwas mehr Seitenführung.

Kleines Zwischenfazit nach den Nasstests: Die Spitzenreiter heißen bis jetzt etwas überraschend Falken Azensis FK 510 und Kumho Ecsta PS 71 und stammen bei-

Bereits seit zehn Jahren bringen ACE, ARBÖ und GTÜ gemeinsam Mensch und Maschine an ihre Grenzen, so auch im aktuellen Sommerreifentest für Pkw der Mittelklasse.



Fahrdynamik pur: Spektakuläre Bilder von unserem Reifentest liefert unser kurzer Film auf Youtube. Einfach den oben stehenden QR-Code mit einer geeigneten App scannen.



Mit 280 PS und Allradantrieb stellt der Testwagen sehr hohe Anforderungen an die Bereifung. Auf dem Handling-Parcours aus schnellen und langsamen Kurven sicherte sich der Falken Azenis die Bestzeit

de aus dem mittleren Preissegment. Die teuren Premium-Reifen konnten ihren Preis bis jetzt noch nicht rechtfertigen. Ob sich daran bei den Tests auf trockener Straße etwas ändert?

Zunächst einmal zeigt der Pirelli, dass die Italiener durchaus sehr gute Reifen bauen können, auch wenn im Falle des P Zero das Augenmerk wohl eher auf den

Trockeneigenschaften liegt. Sein Bremsweg von 33,6 Metern auf trockener Straße ist aller Ehren wert und der kürzeste im gesamten Testfeld. Selbst der Conti Premium Contact 6 kann hier nicht ganz mithalten und benötigt rund einen halben Meter mehr. Das Schlusslicht bildet der Vredestein Ultrac Satin mit einer Distanz von 37,4 Metern. Stark: die Leistung

des Maxxis, der mit 34,3 Metern nicht nur seinen hochpreisigen Konkurrenten von Michelin um einen halben Meter ausbremst, sondern sich damit auch am besseren Ende des Testfeldes einsortiert. Der einzige Schwachpunkt des preiswerten Reifens stellt sich erst bei den Handlingversuchen heraus. Während die Profilmischung sehr gelungen scheint,

SOMMERREIFENTEST 2018 – Dimension 235/45 ZR 18

Hersteller Reifentyp	max. Punkte	Continental PremiumContact 6	Falken Azenis FK510	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3	Hankook Ventus S1 evo ²
SICHERHEIT NASS					
Bremsen nass	30	26	28	23	28
Handling nass (Messwert)	5	4	4	3	3
Handling nass (subjektiv)	10	8	9	8	8
Kreisbahn nass	5	4	2	3	3
Aquaplaning längs	20	15	15	14	15
Aquaplaning quer	10	6	8	8	8
Kapitelwertung	80	63	66	59	65
SICHERHEIT TROCKEN					
Bremsen trocken	30	26	22	23	24
Handling trocken (Messwert)	15	11	13	11	11
Handling trocken (subjektiv)	15	11	11	11	11
Kapitelwertung	60	48	46	45	46
UMWELT/WIRTSCHAFTLICHKEIT					
Vorbeifahrgeräusch	10	7	9	8	9
Rollwiderstand	20	18	16	17	15
Kapitelwertung	30	25	25	25	24
SUMME TECHN. EIGENSCHAFTEN	170	136	137	129	135
ca. Preis für 4 Reifen in Euro		740	554	702	642
Bewertung Preis	20	9	13	10	11
GESAMTBEWERTUNG					
Gesamtpunktzahl	190	145	150	139	146
PLATZIERUNG		5	1	8	4
BEWERTUNG		empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert





gibt es in Sachen Unterbau und Konstruktion noch Raum für Verbesserungen. Das Lenkverhalten ist nicht sonderlich präzise, das Verhalten im Grenzbereich nicht immer so eindeutig und vorhersehbar wie gewünscht.

Noch weniger überzeugen kann in dieser Hinsicht nur der Semperit, der für sportliche Fahrweise am wenigsten geeignet er-

scheint. Auch der Kumho fährt sich nicht ganz so exakt. Wenn es weniger auf die Zeit, sondern vielmehr auf das Feedback und die Präzision am Lenkrad ankommt, wissen alle anderen Reifen durchweg zu gefallen.

Wobei gesagt werden muss, dass der für die Handlingversuche genutzte VW Passat mit 280 PS und Allradantrieb in dieser Hin-

sicht sehr hohe Anforderungen an die Bereifung stellt. Die enorme Traktion und eine hohe Spitzenleistung ermöglichen Fahrleistungen auf Sportwagen-Niveau. Bei einem Gewicht von über 1,7 Tonnen mit Messtechnik und zwei Personen an Bord drückt das in den Kurven natürlich mehr als bei einem weniger starken, aber auch leichteren Passat mit nur zwei angetriebenen Rädern. Die absolute Tagesbestzeit sichert sich unter diesen Umständen einer der Geheimtipps: Mit dem Falken Azensis lässt sich der aus einem Slalom und einem Mix aus schnellen und langsamen Kurven bestehende Trocken-Parcours am schnellsten umrunden. In Verbindung mit einem, zumindest im Neuzustand, sehr leisen Abrollgeräusch und einem nicht zu hohen



Bremstest auf Trockenheit: Immer wieder wird der Passat aus 100 km/h voll gebremst. Am besten verzögert der Pirelli P Zero.

Kumho ECSTA PS71	Maxxis PREMITRA 5	Michelin Primacy 3	Nokian zLINE	Pirelli P ZERO	Semperit Speed-Life 2	Vredestein Ultrac Satin
26	22	25	26	20	21	21
4	3	2	4	5	2	3
8	7	8	8	8	6	8
3	4	2	3	5	2	3
17	14	14	15	14	16	14
9	7	6	7	6	8	8
67	57	57	63	58	55	57
23	25	24	24	27	22	19
12	13	11	13	12	10	13
9	7	10	10	11	7	11
44	45	45	47	50	39	43
9	7	8	7	8	8	8
14	16	17	18	16	20	15
23	23	25	25	24	28	23
134	125	127	135	132	122	123
446	362	774	494	730	562	634
15	17	9	14	9	13	11
149	142	136	149	141	135	134
2	6	9	2	7	10	11
empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert



Beim Aquaplaning überraschte der Kumho Ecsta PS71 mit exzellenten Werten.



Insgesamt gute Leistungen auf dem Nasshandlingskurs, nur kleine Schwächen bei Maxxis, Michelin und Semperit.



Sechs von elf Messungen fanden auf Nässe statt. Die Sommerreifen beeindruckt das kaum: Alle elf Reifen bieten ordentliche Performance und verdienen sich die Bewertung „empfehlenswert“.

Rollwiderstand holt sich der Reifen aus Japan in der Summe der technischen Eigenschaften mit 137 Punkten sogar die Krone des Testsiegers. Continental muss sich, was die reinen Testdisziplinen angeht, mit 136 Punkten und

dem zweiten Platz begnügen, dicht gefolgt von Hankook, Nokian (je 135) und dem südkoreanischen Reifen von Kumho mit 134 Punkten.

Berücksichtigt man zusätzlich den Preis, so schiebt sich der preiswerte Satz Kumho-Reifen, der nach den Preisermittlungen des BRV (Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V.) schon für 450 Euro zu haben ist, am rund 300 Euro teureren Conti vorbei auf Platz zwei. Ganz knapp hinter dem Überraschungssieger von Falken, dem bei einem Durchschnittspreis von 554 Euro der Gesamtsieg auch unter Berücksichtigung

des Preises nicht zu nehmen ist. Werfen wir noch einen letzten Blick auf unser eingangs erwähntes, ungleiches Paar: Der sehr niedrige Preis verschafft dem auch technisch nicht untalentierten Maxxis einen sechsten Platz, weit vor dem teuren Michelin, der auch technisch in keiner Kategorie wirklich glänzen kann und letztlich auf einem neunten Platz landet. In diesem Fall kann man es also niemandem vorwerfen, wenn er mit dem Gedanken spielt, lieber 18-Zoll-Felgen mit Maxxis Premitza als 16-Zoll-Felgen mit Michelin Primacy 3 zu montieren.

Gunnar Beer

HINTERGRUND

So haben wir getestet

SEIT ÜBER ZEHN JAHREN führen ACE, GTÜ Gesellschaft für technische Überwachung und der österreichische Partnerclub ARBÖ gemeinsam Produkt- und Reifentests durch.

Für den aktuellen Sommerreifentest waren Techniker, Tester sowie Foto- und Kamerteam im Herbst 2017 auf der Pirelli-Teststrecke in Italien. Die Messfahrzeuge: zwei VW Passat (TSI 4Motion) der aktuellen Generation, ausgestattet mit modernem GPS-Messequipment, 280 PS und Allradantrieb. Für die Bremswegmessung bei Nässe wurden die Fahrzeuge zehn Mal auf 80 km/h beschleunigt, dann erfolgte eine Vollbremsung bei aktiviertem ABS. Aus den Einzelwerten wurde ein Mittelwert gebildet, dieser hochgerechnet auf Meter bis zum Stillstand aus 100 km/h (extrapoliert). Auf trockener Strecke wurden ebenfalls zehn Vollbremsungen durchgeführt. Die sogenannte Fensterbremsung fand hier zwischen 100 und 10 km/h statt, die Messwerte wurden anschließend ebenfalls extrapoliert. Um die Qualität der Reifen bei Aquaplaning zu prüfen, wurden zwei unterschiedliche Verfahren angewendet:



Zunächst wurde getestet, wann der Reifen anfängt aufzuschwimmen und den Grip zu verlieren. Dafür wurde eine Strecke gleichmäßig mit Wasser geflutet (sieben Millimeter tief) und die Geschwindigkeit aufgezeichnet, ab der der Reifen 15 Prozent Schlupf hat. Gleiche Voraussetzungen herrschten auch in der Disziplin „Aquaplaning quer“, hier wurde allerdings die durchschnittliche Querschleunigung in m/s^2 im Bereich zwischen 60 und 90 km/h ermittelt. Danach ging es auf der nassen Strecke noch auf eine Kreisbahn mit einem Durchmesser von 80 Metern. Hier wurde die Rundenzeit erfasst. Ein Nasshandling-Parcours mit einer Streckenlänge von 1250 Metern sowie einer objektiven Bewertung der Fahrtzeit und subjektive



Bewertung des Fahrverhaltens durch den Autor rundeten die Versuche auf nasser Straße ab. Das Trockenhandling fand auf einer Strecke mit 1410 Metern statt. Auch hier wurden sowohl die Fahrtzeit als auch die subjektiven Eindrücke des Fahrverhaltens durch den Autor bewertet. Vor jeder Fahrt wurden Luft- und Fahrbahntemperaturen protokolliert. Die Außengeräuschemessung fand nach ECE R117 bei 80 km/h statt. Gemessen wurde die Lautstärke in dB(A). Für den Rollwiderstand wurden die Reifen in eine Maschine eingespannt: Die Last betrug 5258 Newton, der Luftdruck 2,5 bar. Die durchschnittlichen Verkaufspreise hat der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk im Januar 2018 ermittelt.