

# Sommerreifen 2020

Reifentests & Reifentipps



## Inhaltsverzeichnis

<b>Editorial</b> .....	<b>4</b>
<b>Der Reifen</b> .....	<b>5</b>
<b>Sicherheit und Risiken</b> .....	<b>11</b>
<b>Reifen und Umwelt</b> .....	<b>15</b>
<b>Reifentests</b> .....	<b>17</b>
Sommerreifen.....	20
Ganzjahresreifen .....	31
<b>Unterhalt und Zubehör</b> .....	<b>36</b>
<b>Außerdem wichtig</b> .....	<b>39</b>

## Impressum

**Herausgeber:** Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC)

**Verfasser:** ADAC e.V., Bereich Test und Technik

**Titel:** Sommerreifen 2020

**Ausgabe:** 1. Ausgabe

**Bilder:** TCS, www.fotoboutique.ch, ISP Grube, Reifenbuch

**Internet:** [adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/reifen/](http://adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/reifen/)

## Editorial

Die Reifen am Auto haben kein wirklich leichtes Standing: Einerseits müssen sie immer schwerer werdende Fahrzeuge mit wachsenden Antriebsmomenten in allen Lebens- und Fahrsituationen sicher tragen und führen, andererseits wird ihre Arbeit nur selten angemessen gewürdigt. Noch immer erachten manche Autofahrer/-innen die Reifen an ihren Autos als selbstverständlich funktionierende Anbauteile, die sich in einem zugegebenermaßen aufreibenden Geschäft verschleifen. Dafür sind sie ja schließlich da.

Tröstlich mag für die Pkw-Reifen sicherlich sein: Sie schaffen ihre Arbeit nur im Viererteam, getreu dem bekannten Motto: einer für alle, alle für einen. Nur die gute Zusammenarbeit aller Reifen lässt die Leistung jedes einzelnen Reifens voll zur Geltung kommen.

Besondere Bedeutung bekommt das Reifen-team dadurch, dass die meisten der zahlreichen Assistenzsysteme moderner Fahrzeuge auf diese vier Kontaktflächen zwischen Reifen und Fahrbahn angewiesen sind. Insofern haben die Reifen und ihre Qualitäten eine zentrale Bedeutung für die alltägliche Fahrsicherheit. Bei der Fahrdynamik gilt: Die Stärke einer Kette wird definiert durch das schwächste Glied. Dieses sollte nicht die Kontaktfläche zwischen Rad und Straße sein.

Diese Broschüre will die wichtigsten Informationen über Pkw-Reifen für alle Interessierten bereitstellen. Sie basiert auf Veröffentlichungen, die der TCS (Touring Club Schweiz) seit vielen Jahren auf der Grundlage unserer gemeinsamen Reifentests für seine Mitglieder erstellt. Wir dürfen also auf eine hochwertige und umfassende Vorlage zurückgreifen, wofür wir uns an dieser Stelle herzlich bedanken.

Die für sicherlich die meisten Leser/-innen wichtigste Information, die ADAC Reifentestergebnisse, stehen auf den Doppelseiten in der Mitte des Hefts. Hier finden Sie die Ergebnisse der Sommer- und Ganzjahresreifentests, in der

jeweils im Herbst erscheinenden Ausgabe dieses Ratgebers die der Winterreifentests.

So wie die Reifen am Auto im Team arbeiten, so tun es auch die ADAC Reifentester. Seit über 40 Jahren führt die ADAC Abteilung Test und Technik zusammen mit einer großen Zahl von Partnerclubs, darunter TCS und ÖAMTC (Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub) aus ganz Europa immer weiter verfeinerte Tests von Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen durch. Details zu den Testmethoden und -ergebnissen befinden sich in der zweiten Hälfte der Broschüre.

Das Team von Technikern und Ingenieuren des ADAC Reifentests ermittelt die Stärken und Schwächen der Reifen auf den unterschiedlichsten Strecken in ganz Europa. Die Bewertungen am Ende der ADAC Reifentests stellen sicher, dass im Wettbewerb nur ausgewogene Reifen, also Reifen mit vielen Stärken und lediglich wenigen Schwächen, unter die Besten kommen können.

Diese Broschüre umfasst weiterhin den Aufbau und die Bestandteile der Reifen, Kennzeichnungen und ihre jeweilige Bedeutung, gesetzliche und normative Vorschriften, Infos zum pflegerischen Umgang mit Reifen und deren Kauf und vieles mehr.

Zusätzliche Tipps finden Sie natürlich auch auf [adac.de/reifen](http://adac.de/reifen), die ADAC Reifentests auf [adac.de/reifentest](http://adac.de/reifentest)

Immer gute und sichere Fahrt wünscht Ihnen

### Karsten Schulze

Technikpräsident  
des ADAC e.V.



## Der Reifen



*„Der Reifen ist ein wichtiges Sicherheitselement.  
Ihn zu vernachlässigen kann gefährlich sein.“*

Die vier Reifen sind der einzige Kontakt des Fahrzeugs zur Straße. Ihre Aufgabe ist es, in jedem Moment für ein optimales und sicheres Fahrverhalten zu sorgen. Dabei verändern sich Tempo, Unterlage, Topografie, Wetter und Fahrdynamik laufend, zuweilen auch unvermittelt. Reifen müssen sich diesen Veränderungen anpassen und zugleich federn, dämp-

fen, einen guten Geradeauslauf gewährleisten, perfekte Rundlaufeigenschaften an den Tag legen und mit hoher Lebensdauer überzeugen. Damit sie diese vielfältigen und anspruchsvollen Aufgaben erfüllen können, benötigen sie regelmäßige Pflege und sorgfältige Handhabung (mehr dazu ab Seite 36).

### Reifenbestandteile

Wie sich Reifen auf der Straße verhalten, hängt von den verschiedenen Inhaltsstoffen und deren Rezeptur ab. Diese wiederum unterscheiden sich je nach Hersteller, Größe und Art der Reifen.

Ein Reifen besteht üblicherweise aus folgenden Rohstoffen:

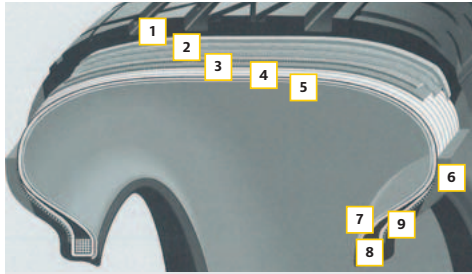
- » **Grundbaustoff:** Gummi (natürlicher oder synthetischer Kautschuk)
- » **Füllstoffe:** Ruß, Silica, Kohlenstoff, Kreide
- » **Festigkeitsträger:** Stahl, Rayon-respektive Naturseide, Nylon
- » **Weichmacher:** Öle und Harze
- » **Vulkanisationschemikalien:** unter anderem Schwefel und Zinkoxid
- » **Chemische Alterungsschutzmittel** gegen Ozoneinwirkung und Materialermüdung



Die verschiedenen Inhaltsstoffe eines Reifens.

## Reifenbauteile

Beim Aufbau des Reifens wird zwischen Laufstreifen und Karkasse unterschieden.



### Der Laufstreifen besteht aus drei Teilen, die jeweils folgende Funktion erfüllen:

- 1 Lauffläche: gewährleistet Straßenhaftung und Wasserverdrängung.
- 2 Gürtelabdeckung: ermöglicht hohe Geschwindigkeiten.
- 3 Stahlcord-Gürtellagen: optimieren Fahrstabilität und Rollwiderstand.

### Die Karkasse setzt sich aus sechs Teilen zusammen, die jeweils folgende Funktion erfüllen:

- 4 Textilcordeinlage: hält den Reifen auch bei hohem Innendruck in Form.
- 5 Innerliner/Innenseele: macht den Reifen luftdicht.
- 6 Seitenwand: schützt vor seitlichen Beschädigungen.
- 7 Kernreiter: begünstigt Fahrstabilität, Lenk- und Komfortverhalten.
- 8 Wulstkern: sorgt für einen festen Sitz auf der Felge.
- 9 Wulstverstärker: unterstützt Fahrstabilität und präzises Lenkverhalten.

## Reifenbezeichnung

Auf der Reifenflanke sind jeweils verschiedene Angaben zu finden. Was sie bedeuten, wird im Folgenden ausgeführt. Die Abbildung zeigt beispielhaft die existierenden Reifenkennzeichnungen. Die Angaben 1 bis 6 werden als Dimensionsangaben bezeichnet (siehe Seite 7).



- 1 Reifenbreite in Millimeter.
- 2 Verhältnis der Flankenhöhe zur Reifenbreite in Prozent. 65 bedeutet, dass – wie im Bild – die Flankenhöhe 65% von 195 mm beträgt. Diese Angabe fehlt bei 80er-Reifen oft, d. h., ohne Angabe beträgt die Flankenhöhe 80%.
- 3 Bauart des Reifens. R steht für die heute üblichen Radialreifen, RF für Run-Flat (siehe Seite 38). (D oder „-“ bezeichnen Diagonalreifen, die heute nur noch in Spezialfällen, z. B. bei Oldtimern, verwendet werden.)
- 4 Felgendurchmesser in Zoll (1" = 2,54 cm).
- 5 Tragfähigkeitsindex (siehe Seite 8).
- 6 Geschwindigkeitsindex (siehe Seite 8) mit möglichen Ergänzungen wie Reinforced oder XL für Extra Load, die einen verstärkten Reifen mit erhöhtem Tragfähigkeitsindex ausweisen.
- 7 Hersteller- und Modellname.
- 8 DOT (Department of Transportation): Angabe gemäß US-Vorschrift, wobei die letzten vier Stellen der Tire Identification Number (TIN) Herstellungsjahr und -woche des Reifens ausweisen. 0809 im Beispiel links bedeutet: hergestellt in der achten Woche des Jahres 2009.
- 9 Die Angabe an dieser Stelle zeigt an, ob es sich um einen Reifen mit oder ohne Schlauch handelt; „tubeless“ ist die Kennzeichnung für einen schlauchlosen Reifen, „tube type“ die für einen Reifen mit Schlauch.
- 10 Das Schneeflockensymbol (amtliche Bezeichnung: Alpine-Symbol) bescheinigt einem modernen Reifen die Mindesttauglichkeit für den Winter. Im Unterschied zu M+S-Reifen erfüllen Reifen mit diesem Symbol vorgegebene Testkriterien auf Schnee. Nur ein Reifen mit dem Schneeflockensymbol wird in Deutschland als echter Winterreifen anerkannt, sofern er nach 2017 gefertigt wurde.
- 11 M+S (Mud + Snow) zeigt an, dass der Reifen ein grobstolliges Profil besitzt. Das

- kann bei einem Offroad-, Winter- oder Ganzjahresreifen der Fall sein. M+S sagt also nichts über die Wintertauglichkeit des Reifens aus, echte Winterreifen sind am Schneeflockensymbol zu erkennen (siehe Nr. 10).
- 12 E steht für das ECE-Prüfzeichen, das die Einhaltung der EU-Norm bestätigt. Die angefügte Zahl bezeichnet das jeweilige Prüfungsland (die 2 im Beispiel links bedeutet Frankreich).
- 13 Die Angabe Run Flat oder Seal gibt an, dass es sich um einen Reifen mit Notlaufeigenschaften handelt. Mehr dazu auf Seite 38.
- 14 Mit den Buchstaben TWI sind die Positionen auf dem Reifenumfang gekennzeichnet, an denen am Grund der Hauptprofilrillen die Verschleißanzeiger zu finden sind. Die Reifenprofiltiefe wird direkt neben diesen Querstegen gemessen. Wenn diese Stege bündig sind mit den Oberflächen der benachbarten Profilblöcke, ist die gesetzliche Mindestprofiltiefe erreicht oder unterschritten. Anstelle der Buchstaben TWI können auch andere (z. B. Firmen-)Symbole stehen. Mehr dazu auf Seite 11.

Weitere Informationen zur Kennzeichnung von Reifen finden Sie auf [adac.de](http://adac.de)

**C-Reifen – Reifen mit der Kennzeichnung C**  
C steht für Commercial und bezeichnet verstärkte Reifen mit mehrlagigem Reifenunterbau (Karkasse) für leichte Lkw, Vans, SUV und Wohnmobile.

C-Reifen sind als Nutzfahrzeugreifen genormt, weichen von vergleichbaren Pkw-Reifen ab und sind auf der Reifenflanke mit C gekennzeichnet, beispielsweise: 215/70 R 15 C 106/104 R. Bei der Nutzung verstärkter Reifen sind die vom Fahrzeug- oder Reifenhersteller empfohlenen Reifenfülldrücke zu beachten. Weitere Details zu C-Reifen finden Sie auf [adac.de](http://adac.de)  
Auch Reifenhändler informieren zu diesem Thema.

## Tragfähigkeitsindex (Lastindex)

Der Tragfähigkeitsindex wird auch Last- oder Loadindex (LI) genannt. Die auf der Reifenflanke angegebene Kennzahl (siehe Seite 6/7, Nr. 5) bezeichnet die höchste zulässige Tragfähigkeit des Reifens bei einem bestimmten Reifendruck (2,5 bar laut Norm).

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
50	190	69	325	88	560	107	975
51	195	70	335	89	580	108	1000
52	200	71	345	90	600	109	1030
53	206	72	355	91	615	110	1060
54	212	73	365	92	630	111	1090
55	218	74	375	93	650	112	1120
56	224	75	387	94	670	113	1150
57	230	76	400	95	690	114	1180
58	236	77	412	96	710	115	1215
59	243	78	425	97	730	116	1250
60	250	79	437	98	750	117	1285
61	257	80	450	99	775	118	1320
62	265	81	462	100	800	119	1360
63	272	82	475	101	825	120	1400
64	280	83	487	102	850	121	1450
65	290	84	500	103	875	122	1500
66	300	85	515	104	900	123	1550
67	307	86	530	105	925	124	1600
68	315	87	545	106	950	125	1650

## Geschwindigkeitsindex

Jeder Reifen ist für eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Diese ist erkennbar an dem Buchstaben (Geschwindigkeits- oder Speedindex) am Ende der Spezifikationsbezeichnung (siehe Seite 6/7, Nr. 6). Die Höchstgeschwindigkeiten sind den Buchstaben wie folgt zugeordnet.

Zulässige Höchstgeschwindigkeit laut Speedindex	Steht statt des R in der Mitte der Dimensionsbezeichnung laut Speedindex
P: 150 km/h	ZR so ist der Reifen für Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 240 km/h geeignet.
Q: 160 km/h	Die genaue Höchstgeschwindigkeit, für die der Reifen ausgelegt ist, steht am Ende der Größenbezeichnung, z. B. 225/45 ZR 17 Y. Weitere
R: 170 km/h	Auskünfte geben die Reifenhersteller oder -händler.
S: 180 km/h	
T: 190 km/h	
H: 210 km/h	
V: 240 km/h	
W: 270 km/h	
Y: 300 km/h	

Die Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs steht in der Zulassungsbescheinigung Teil I im Feld T oder im CoC (Certificate of Conformity, deutsch: EU-Übereinstimmungserklärung). Bei Sommerreifen muss der Geschwindigkeitsindex mindestens der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs entsprechen (siehe weiter unten).

## Vorgeschriebene Reifendimension

Wie oben beschrieben wird ein Pkw-Reifen durch die genannten Angaben und Spezifikationen definiert (siehe Nr. 1 - 6; im Beispiel also ein Reifen der Dimension 195/65 R 15 91 H). Die für Ihr Auto vorgeschriebene Reifendimension finden Sie in den Zeilen 15.1 und 15.2 der zugehörigen Zulassungsbescheinigung Teil I. Weitere mögliche Bereifungen stehen im CoC. Diese Angaben müssen mit der oben erläuterten Beschriftung der Reifen übereinstimmen. Hiervon gibt es nur wenige Ausnahmen, die mit einem Marken- oder Reifenhändler besprochen werden sollten.

## ADAC Tipps

- Verwenden Sie immer vier Reifen des gleichen Modells und Typs.
- Orientieren Sie sich bei der Reifenwahl wenn möglich an den ADAC Reifentests.
- Beachten Sie die Hinweise in der Betriebsanleitung.
- Wenden Sie sich bei Unklarheiten an einen Reifen- oder Vertragshändler.

## Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen



Sommerreifenprofil



Winterreifenprofil



Ganzjahresreifenprofil

Die besten fahrzeugtechnischen Weiterentwicklungen verlieren ihre Bedeutung, wenn die Reifen als Bindeglied zur Straße ungeeignet sind. Deswegen sollten jahreszeitabhängig möglichst immer die passenden Reifen montiert sein.

### Sommerreifen

- » Unterscheiden sich von Winterreifen sowohl in der Profilgestaltung als auch in der Gummimischung. Letztere muss auch bei hohen Außentemperaturen eine optimale Haftung gewährleisten.
- » Die Profilblöcke sind generell größer als bei Winterreifen und besitzen eine höhere Stabilität.

### Winterreifen

- » Erkennbar am Schneeflockensymbol (siehe Seite 6/7, Nr. 10).
- » Müssen auf Schnee, Eis und nasser Fahrbahn gleichermaßen gute Haftung gewährleisten.
- » Weisen im Profil feine Lamellen auf, die auf Eis und Schnee Halt geben.
- » Winterreifen sollten beim Unterschreiten einer Restprofiltiefe von 4 mm möglichst nicht mehr auf Schnee und Schneematsch eingesetzt werden.

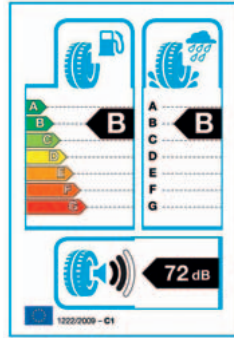
### Ganzjahresreifen

- » Erscheinen besonders geeignet für leichte Fahrzeuge mit geringer Fahrleistung.
- » Bleiben eine Kompromisslösung, selbst wenn sie immer besser werden.
- » Wenig geeignet sind die eher winterauglichen Mischungen für hohe Temperaturen und hohe Auslastungen.

## Reifenlabel

Auch die Europäische Union hat die Bedeutung der Fahrzeugbereifung erkannt und schreibt deshalb den Reifenproduzenten seit November 2012 vor, Verbraucher mittels eines Reifenaufklebers zu informieren. Das EU-Reifenlabel enthält Angaben zum Rollwiderstand, zur Sicherheit beim Bremsen auf nasser Fahrbahn und zum Abrollgeräusch (siehe Abbildung rechts). Der ADAC stellte jedoch regelmäßig fest, dass die von den Herstellern selbst ermittelten Daten und Angaben von den ADAC Testergebnissen abweichen.

Aus Sicht des ADAC können die wenigen Informationen des EU-Reifenlabels für eine grobe Orientierung dienen, an die umfassenden Eigenschaftsbeschreibungen eines echten Reifentests kommen sie nicht heran. Für den vorliegenden Sommerreifenratgeber wurden die Reifen auf insgesamt 13 Eigenschaften getestet. Die Ergebnisse finden Sie übersichtlich zusammengefasst ab Seite 20.



### Vergleich der Testkriterien von EU-Reifenlabel und ADAC Reifentest

Testkriterium		EU-Reifenlabel	ADAC Reifentest
Trocken		Fahrstabilität	✓
		Handling	✓
		Bremsen	✓
Nass		Bremsen – ABS	✓
		Aquaplaning – längs	✓
		Aquaplaning – quer	✓
		Handling	✓
		Kreis-/Seitenführung	✓
Geräusch		Innengeräusch	✓
		Außengeräusch	✓
Verbrauch		Rollwiderstand	✓
		Kraftstoffverbrauch	✓
Verschleiß			✓
Schnelllauf			✓

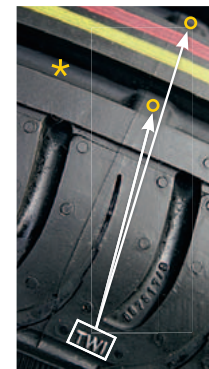
## Sicherheit und Risiken

*„Bei sommerlichen Temperaturen auf trockener Fahrbahn ist der Bremsweg mit Winterreifen deutlich länger als mit Sommerreifen.“*

Eine unzureichende Fahrzeugausrüstung wie Winterreifen im Sommer oder Reifen, die deutlich zu wenig Reifendruck aufweisen, sind ein Sicherheitsrisiko. Die wichtigste gesetzliche Vorschrift für Autoreifen ist die gesetzliche Mindestprofiltiefe von 1,6 mm. Die Bereifung muss grundsätzlich die fahrzeugspezifischen Vorschriften erfüllen.

Der Reifentragfähigkeitsindex und die Felgen-Reifen-Kombination sind in der Zulassungsbescheinigung Teil I und im CoC definiert.

Zudem müssen Reifen die mögliche Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs abdecken. Ausnahmen hiervon betreffen nur mit M+S oder Alpine-Symbol gekennzeichnete Winterreifen. Grundsätzlich gilt: Die Beschriftung des Reifens muss mit den Eintragungen in den Papieren (Zeilen 15.1 und 15.2 in der Zulassungsbescheinigung Teil I) übereinstimmen. Last- und Speedindex der montierten Reifen dürfen höherwertig sein.



- \* Für die Profiltiefe sind nur die inneren Rillen maßgebend.
- TWI (Verschleißanzeiger, kann alternativ auch als Firmenlogo ausgeführt sein): Neben diesen Stegen ist die Profiltiefe zu messen.

### Mindestprofiltiefe

- » Die gesetzliche Mindestprofiltiefe von 1,6 mm darf in den Hauptprofilrillen auf drei Vierteln der Laufflächenbreite nicht unterschritten werden.
- » ADAC Empfehlung: Sommerreifen im Sommer mindestens 3 mm, Winterreifen im Winter mindestens 4 mm Profiltiefe. Mindestprofiltiefe bei Ganzjahresreifen im Wintereinsatz 4 mm und im Sommer 3 mm.
- » Eine zu geringe Profiltiefe kann insbesondere bei und nach starkem Niederschlag Aquaplaning verursachen. Dies kann zum Verlust der Fahrzeugkontrolle und zu schweren Unfällen führen.
- » Eine zu geringe Profiltiefe gefährdet den Versicherungsschutz.
- » Das Reifenprofil immer über die gesamte Laufflächenbreite prüfen nicht nur an der Reifenaußenseite.
- » Bei stark ungleichmäßigem Reifenverschleiß Fahrzeug von Werkstatt überprüfen lassen.

### ADAC Tipp

Eine einfache Messmethode: Stecken Sie eine 1-Euro-Münze ins Reifenprofil. Wenn beim Peilen über die Profilblöcke der Goldrand des Geldstücks in der Profiltrille verschwindet, haben die Reifen für den Sommer gerade noch genügend Profil.



## Reifendruck

Die Luft im Reifen trägt das Fahrzeug. Ein zu geringer Reifendruck ist deswegen gefährlich, wirkt sich negativ auf das Fahrverhalten, den Kraftstoffverbrauch und den Materialverschleiß aus:

- » Brems- und Ausweichmanöver sind schwieriger zu kontrollieren und können zu Unfällen führen. Dies gilt vor allem bei deutlich zu geringem Reifendruck.
  - » Ein verringerter Reifendruck auf einem Vorderrad verschlechtert das Verhalten bei Aquaplaning.
  - » Ein verringerter Reifendruck auf allen vier Reifen erhöht das Aquaplaningrisiko zusätzlich.
  - » Die Fahreigenschaften verschlechtern sich unabhängig davon, ob das Fahrzeug beladen oder leer ist.
- » Fahrdynamiksysteme wie ABS oder ESP sind auf stabile Reifeneigenschaften angewiesen und können den fehlenden Reifendruck nicht kompensieren.
  - » Die mögliche Kurvengeschwindigkeit verringert sich. Das Fahrzeug kann deutlich über- oder untersteuern, je nach betroffener Achse.
  - » Der Kraftstoffverbrauch steigt um bis zu 0,3 l/100 km.
  - » Das Risiko von Reifenschäden und Reifenplatzern steigt, da die Temperaturen und Belastungen den Reifen im Inneren zerstören.
  - » Die Lebensdauer des Reifens verringert sich.

### ADAC Tipps

- Informieren Sie sich in der Bedienungsanleitung Ihres Fahrzeugs über den optimalen Reifendruck.
- Bei vielen Fahrzeugen finden Sie Angaben zum optimalen Reifendruck auch auf einem Aufkleber an der Tankklappe, an der Fahrzeugtür oder im Handschuhfach.
- Überprüfen Sie regelmäßig den Reifendruck am kalten Reifen, am besten alle zwei Wochen.
- Denken Sie auch an das Reserverad.
- Erhöhen Sie bei schwerer Ladung oder schnellen Fahrten den Reifendruck entsprechend den Vorgaben des Fahrzeugherstellers in der Bedienungsanleitung.

## Reifendruck-Kontrollsysteme (RDKS)

Eine nützliche Hilfe sind die seit 1. November 2014 für alle neu zugelassenen Fahrzeuge vorgeschriebenen Reifendruck-Kontrollsysteme. Sie erlauben eine ständige Reifendrucküberwachung auch während der Fahrt, entbinden den/die Fahrer/-in aber nicht völlig von der regelmäßigen Druckprüfung am Ventil. Denn nicht alle RDKS sind in der Lage, einen Luftverlust zuverlässig anzuzeigen, wenn er bei allen Reifen gleichmäßig auftritt. Auch Fehlfunktionen sind nie ausgeschlossen.

Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Arten von Kontrollsystemen, um den Reifendruck zu ermitteln.

Direkt messende Systeme:

- » Drucksensoren befinden sich direkt im Reifeninneren.
- » Daten werden laufend per Funk an einen Empfänger im Fahrzeuginnenraum übermittelt.
- » Druckverlust wird unmittelbar erkannt und gemeldet.

Indirekt messende Systeme:

- » Raddrehzahlen werden mittels Sensoren verglichen.
- » Druckverlust wird erst relativ spät angezeigt.
- » Gleichmäßiger Druckverlust auf allen vier Reifen wird nicht bemerkt.
- » Es werden ohnehin vorhandene Sensoren genutzt, sodass keine zusätzlichen Kosten entstehen.

Direkt messende Systeme haben gegenüber indirekt messenden Systemen den Vorteil, dass sie laufend Werte für alle vier Reifen erheben und am schnellsten vor Druckverlust warnen. Dafür sind indirekt messende Systeme günstiger, warnen aber selbst dann nicht sofort, wenn alle vier Reifen gleichmäßig Luft verlieren.

### Höhere Kosten bei direkt messenden Systemen

Bei einem direkt messenden RDKS erhöhen sich die Materialkosten. Auch der Zeitaufwand beim Reifen- bzw. Räderwechsel steigt bis auf

Doppelte, weil zusätzliche Arbeiten wie Ein- und Ausgangskontrolle sowie der Tausch der Sensoren ausgeführt werden müssen.

### RDKS und Reifen mit Notlaufeigenschaften

Ein direkt oder indirekt messendes Reifendruck-Kontrollsystem ist Voraussetzung für die Verwendung von Reifen mit Notlaufeigenschaften (siehe Seite 38).

Mehr Informationen zu RDKS finden Sie auf [adac.de](http://adac.de)



Beispielanzeige eines indirekt oder direkt messenden Systems.



Beispielanzeige eines direkt messenden Systems.

### ADAC Tipp

Machen Sie sich über das RDKS an Ihrem Auto kundig (Bedienungsanleitung) und informieren Sie vor einem Reifentausch die Werkstatt über die Art des RDKS an Ihrem Auto.

## Winterreifen im Sommer

Auch wenn es in Deutschland nicht verboten ist – wer im Sommer mit Winterreifen fährt, verzichtet auf viel Sicherheit. Denn während das sommerbereifte Auto auf trockener Fahrbahn nach einer Bremsung von 100 auf 0 km/h bereits stillsteht, fährt das Fahrzeug mit Winterreifen noch mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h oder mehr.

Auch bei einer Bremsung auf nasser Fahrbahn von 80 auf 0 km/h ist der Sommerreifen überlegen; das winterbereifte Auto fährt mit noch 31 km/h am stehenden Fahrzeug mit Sommerreifen vorbei. Sommerreifen sind also die Voraussetzung für sicheres Bremsen im Sommer, was nicht zuletzt an der speziellen Gummimischung für höhere Temperaturen liegt. Die Arbeitsbedingungen für Winterreifen verschlechtern sich mit steigenden Umgebungs- und Asphalttemperaturen sowie mit der Fahrzeugbelastung. Mit Winterreifen im Sommer unterwegs zu sein bringt abgesehen davon die folgenden Gefahren und möglichen Nachteile mit sich:

- » Geringere Stabilität der Blöcke der Winterreifenprofile durch die bei hohen Temperaturen weichen Winterreifenmischungen und die kleinteilige Profilgestaltung, dadurch nur begrenzte Übertragung der Kräfte
- » Überwiegend geringere Höchstgeschwindigkeit (siehe unten)
- » Lauteres Abrollgeräusch
- » Höherer Materialverschleiß

Winterreifen mit weniger als 4 mm Restprofiltiefe im Frühjahr weiterzufahren hat Vor- und Nachteile. Einerseits schont es Ressourcen und den Geldbeutel. Andererseits sind die Mischungen für hohe Temperaturen (ca. 20 °C und mehr) nur bedingt geeignet. Zudem steigt mit abnehmendem Profil die Aquaplaningempfindlichkeit. Bei der Durchfahrt durch eine rund 100 m lange Wasserrinne verlieren die abgefahrenen Winterreifen schon bei knapp 65 km/h

den Fahrbahnkontakt. Neue Sommer- oder Ganzjahresreifen verlieren den Fahrbahnkontakt erst bei Geschwindigkeiten über 75 km/h.

### Höchstgeschwindigkeit

Reifen sind jeweils für eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit ausgelegt. Diese zu überschreiten bedeutet ein Sicherheitsrisiko. Diese Höchstgeschwindigkeit wird durch den Geschwindigkeitsindex angegeben (siehe Seite 6/7, Nr. 6) und muss bei Sommerreifen mindestens so hoch sein wie die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs. Für Winterreifen mit M+S-Kennung oder neuerdings Alpine-Symbol gelten in diesem Punkt Ausnahmen. Diese Reifen dürfen einen geringeren Speedindex haben als die Sommerbereifung. Dieser Umstand muss durch einen Hinweisaufkleber im Fahrersichtfeld deutlich erkennbar sein. Außerdem müssen alle Fahrer/-innen die reduzierte Höchstgeschwindigkeit einhalten. Bitte beachten Sie: In einigen europäischen Ländern (z. B. Italien) dürfen im Sommer keine Winterreifen mit reduziertem Speedindex gefahren werden. Weitere Informationen hierzu finden Sie auf [adac.de](http://adac.de)



## Reifen und Umwelt



*„Rollwiderstandsarme Reifen senken den Kraftstoffverbrauch um bis zu 0,5 l/100 km, geräuschoptimierte Reifen machen ein Fahrzeug leiser. Beides kommt der Umwelt zugute.“*

Neben Sicherheit und Fahrverhalten lassen sich mit der richtigen Reifenbeschaffenheit auch Kraftstoffverbrauch und Abrollgeräusche positiv beeinflussen. Gesetzesauflagen halten die Reifenindustrie dazu an, die Entwicklung umweltschonender und rollwiderstandsarmer Reifen weiter voranzutreiben. Ein ausgewogener Reifen zeichnet sich dadurch aus, dass er in allen Disziplinen überzeugt. Bei seinen Reifentests passt der ADAC die Methoden und Beurteilungen laufend den aktuellen Vorgaben und technischen Weiterentwicklungen an.

### Geräuschoptimierte Reifen

Das Abrollgeräusch eines Reifens macht einen großen Teil des Verkehrslärms aus. Deshalb müssen seit 2011 alle Reifen geräuschoptimiert sein, was mit der Kennzeichnung S angegeben wird.

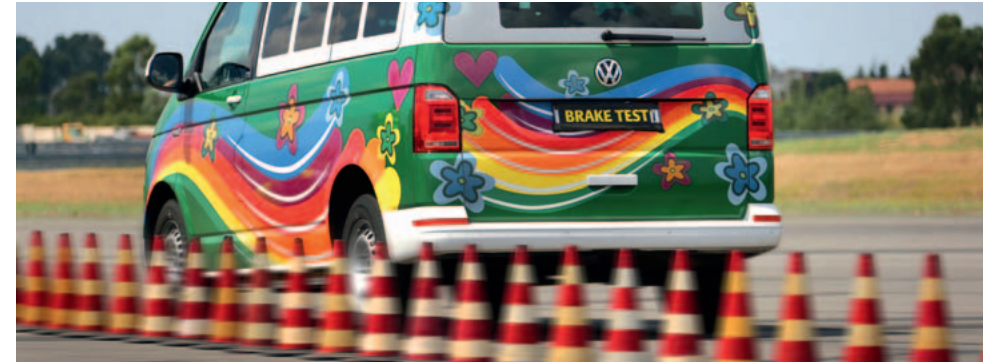


## Kraftstoffverbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Emissionen

Ist ein Fahrzeug mit rollwiderstandsarmen Reifen ausgestattet, verbraucht es bis zu 0,5l/100 km weniger Kraftstoff. Diese Einsparung wirkt sich sowohl auf den Geldbeutel als auch auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Neben aller Nachhaltigkeit sollten die Reifen möglichst ausgewogen sein und keine Defizite in den Kriterien der Fahrsicherheit aufweisen. Ein Reifen muss in allen Testkriterien mit guter Leistung überzeugen und bestmögliche Sicherheit bieten.

Die ADAC Reifentests sind insbesondere auf den Aspekt der Ausgewogenheit ausgelegt. Trotzdem kann mittels der transparenten Darstellung der Einzeleigenschaften eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle Kaufentscheidung getroffen werden.

## Reifentests



*„Nur wer genau und sorgfältig testet, erhält Resultate, die sich auf der Straße bewähren.“*

Für aussagekräftige Testergebnisse bedarf es sorgfältiger Testabläufe, erfahrener Testfahrer/-innen und umfassender Kriterienkataloge. Seit 47 Jahren wird der ADAC in Zusammenarbeit mit dem TCS, dem ÖAMTC sowie rund 20 weiteren Partnern diesem Anspruch gerecht und bietet damit eine unabhängige Entscheidungsgrundlage für den Reifenkauf.

### Testablauf

Bei seinen Reifentests arbeitet der ADAC mit internationalen Partnern zusammen, um Produktschwächen schonungslos aufzudecken. Die Tests werden von einem bis zu zehnköpfigen Team durchgeführt, bis zur Veröffentlichung der Ergebnisse vergehen rund zwölf Monate. Pro Test werden ca. 1.000 Reifen im freien Handel eingekauft. Die Auswahl der Reifenmodelle richtet sich nach den Verhältnissen am Markt. Ziel ist es, die gesamte Preisspanne von der Premiummarke bis hin zur günstigen Budgetmarke abzubilden. Untersucht werden sowohl Aspekte der Sicherheit als auch der Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit.



### » Trockene Fahrbahn

**Bremsen:** Bewertung des Bremswegs mit ABS aus 100 km/h

**Fahrverhalten:** allgemeines Fahrverhalten der Reifen wie z. B. Geradeauslauf, Lenkansprechverhalten, Seitenführung

**Fahrsicherheit:** Fahrverhalten im Grenzbereich wie z. B. Fahrspurwechsel, Kurvenstabilität

### » Nasse Fahrbahn

**Bremsen:** Bewertung des Bremswegs mit ABS aus 80 km/h auf Asphalt- und Betonfahrbahn

**Aquaplaning längs und quer:** Beurteilung der Geschwindigkeit bzw. des Seitenkraftaufbaus beim Auftreten von Aquaplaning. Wassertiefe: 8 bzw. 5 mm

**Handling:** schnellstmögliches Befahren (im Grenzbereich) eines dauerberegneten, kurvenreichen Handlingkurses durch zwei Testfahrer. Messgröße: Rundenzeit und subjektive Beurteilung des Fahrverhaltens

**Kreisfahrt:** schnellstmögliches Befahren einer dauerberegneten Kreisbahn auf Zeit

### » Komfort und Geräusche

**Innengeräusch:** subjektive Beurteilung durch zwei Personen bei Ausrollversuchen eines Fahrzeugs zwischen 130 und 30 km/h auf Asphalt- und Betonfahrbahn

**Außengeräusch:** Geräuschmessung nach ISO 362 auf Asphalt gemäß ISO 10844 beim Vorbeifahren mit 80 km/h mit abgeschaltetem Motor

### » Kraftstoffverbrauch

Bestimmung der tatsächlichen Kraftstoffzuführung bei Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit von 100 km/h (CAN-Bus-Abgriff)

### » Verschleiß

**Konvoifahrten:** mit identischen Fahrzeugen über eine Strecke von ca. 15.000 km pro Reifen. Alle 2.500 km Durchführung einer lasergestützten Vermessung der Profiltiefe über den gesamten Umfang des Reifens

**Prüfstandsmessungen:** Simulierung der Konvoifahrt über eine Strecke von 5.000 km. Laservermessung der Restprofiltiefe alle 1.250 km

**Auswertung:** Hochrechnung der verbleibenden Laufleistung bis zum Erreichen der gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 1,6 mm

### » Schnellauf

In Anlehnung an DIN 78051 Kontrolle der Stabilität der Reifen bei der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit und darüber hinaus auf einem Außentrommelprüfstand



## ADAC Bewertung

Die ADAC Bewertung erfolgt nach diesem Notenschema:

- 0,5 - 1,5 (sehr gut)
- 1,6 - 2,5 (gut)
- 2,6 - 3,5 (befriedigend)
- 3,6 - 4,5 (ausreichend)
- 4,6 - 5,5 (mangelhaft)

Bei der Auswertung der Ergebnisse von ADAC Reifentests wird insbesondere auf die Aus-

Notengrenzen	sehr gut	gut	befriedigend	ausreichend	mangelhaft
ADAC Urteil					
Trocken	0,5 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5
Nass	0,5 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5
Kraftstoffverbrauch	0,5 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5
Verschleiß	0,5 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5

Weitere Informationen zur ADAC Bewertung erhalten Sie ab Seite 28.

Ein Reifen, der das ADAC Urteil „gut“ anstrebt, muss in allen relevanten Kriterien („Trocken“, „Nass“, „Kraftstoffverbrauch“ und „Verschleiß“) mindestens im Notenbereich „gut“ (2,5 oder besser) liegen. Wird in einem Kriterium die untere Notengrenze nicht erreicht (2,6 oder schlechter), kann bestenfalls die Note „befriedigend“ vergeben werden.

Gleiches gilt natürlich auch für die ADAC Urteile „befriedigend“ und „ausreichend“. Das Urteil „befriedigend“ kann nur erreicht werden, wenn die Noten in den Kriterien „Trocken“, „Nass“, „Kraftstoffverbrauch“ und „Verschleiß“ nicht schlechter sind als 3,5, bei Ganzjahresreifen gilt dies zudem für die Kriterien „Schnee“ und „Eis“. Da der ADAC für zukünftige Reifentests von einem Anstieg des Leistungspotenzials der Reifen ausgeht, wurde die Note „sehr gut“ bisher nicht vergeben. Damit können die Bewertungsmaßstäbe für die Sommer- und Winterreifentests bis auf Weiteres erhalten bleiben.

**Nachfolgend finden Sie die Sommerreifentests 2020, 2019, 2018 und 2017 sowie die Ganzjahresreifentests.** Weitere Reifentests erhalten Sie auf [adac.de](http://adac.de)

gewogenheit des Reifens geachtet. Damit soll sichergestellt werden, dass nur Reifen ein gutes ADAC Urteil erhalten, die in allen Kriterien bestimmte, durchaus anspruchsvolle Mindestanforderungen erfüllen. Den meisten Autofahrern/-fahrerinnen nutzen Reifen mit hervorragenden Einzeleigenschaften wenig, wenn diese gleichzeitig in anderen Kriterien signifikante Schwächen aufweisen. Aus diesem Grund müssen für die Erreichung eines guten ADAC Urteils Mindestnoten in den wichtigsten Überkriterien erreicht werden.

## Testkriterien und ihre Gewichtungen für Sommerreifen

<b>Trocken</b>	<b>20%</b>
Fahrstabilität	35%
Handling	35%
Bremsen	30%
<b>Nass</b>	<b>40%</b>
Bremsen – ABS	30%
Aquaplaning – längs	20%
Aquaplaning – quer	10%
Handling	30%
Kreis-/Seitenführung	10%
<b>Geräusch</b>	<b>10%</b>
Innengeräusch	50%
Außengeräusch	50%
<b>Kraftstoffverbrauch</b>	<b>10%</b>
<b>Verschleiß</b>	<b>20%</b>
<b>Schnellauf</b>	<b>bestanden</b>
Gesamtnote	100%

## Sommerreifentest 2020: 225/40 R 18 92 Y

Reifenmodell	Gew.	Continental ContiPremium-Contact 6	Michelin Pilot Sport 4	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 5	Maxxis Victra Sport 5	Nexen N'Fera Sport	Sava Intensa UHP 2	Vredestein Ultrac Vorti	Falken Azenis FK510	Bridgestone Potenza S001	Kumho Ecsta PS71	Nokian Powerproof	Pirelli P Zero	Toyo Proxes Sport	Hankook Ventus S1 evo3	Cooper Zeon CS-Sport	Rotalla Setula S-Pace RU01
Angabe Reifenlabel		C/A/72	C/A/71	E/A/71	E/A/72	E/A/71	C/A/67	E/B/70	E/A/69	E/A/72	E/A/72	C/A/69	E/A/72	E/A/71	C/A/72	E/A/70	C/B/69
Trocken	20%	2,4	1,9	1,7	2,0	2,2	1,8	2,5	2,9	1,7	2,4	2,4	1,3	2,0	2,0	2,0	2,9
Nass	40%	1,7	2,0	2,3	2,2	2,6	2,7	2,7	2,4	3,0	2,3	2,4	1,8	2,8	3,1	3,3	3,6
Geräusch	10%	3,6	2,9	3,1	2,8	3,1	3,1	2,9	3,0	3,5	3,3	2,8	2,9	2,9	3,4	3,2	2,8
Kraftstoffverbrauch	10%	2,1	1,9	1,9	2,4	1,9	1,6	2,4	2,0	2,1	2,0	2,0	2,7	2,0	1,8	2,5	1,8
Verschleiß	20%	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,5	3,0	3,0	3,0	3,0	2,5	2,0	2,0
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,1	2,1	2,2	2,2	2,6	2,7	2,7	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,3	3,6
Stärken/Schwächen		+ Bestnote auf Nässe (vor allem bei Bremsen und Handling) - Etwas lautes Außengeräusch - Im Vergleich zu den Besten etwas schwächer auf trockener Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf nasser und gut auch auf trockener Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf nasser und gut auch auf trockener Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Relativ leises Innen- und Außengeräusch	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Besonders gut auch auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Noch gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf Nässe - Relativ schwach auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf Nässe - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Noch gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Relativ leise - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Absolute Bestnote auf trockener Fahrbahn + Besonders gut auch auf Nässe - Relativ schwach bei Spritverbrauch und Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung) Geänderte Laufflächenmischung ab DOT 4319	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung) Nachfolger Cooper CS8 verfügbar	+ Geringer Spritverbrauch - Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)

## Sommerreifentest 2020: 235/55 R 17 103 Y/W

Reifenmodell	Gew.	Michelin Primacy 4	Bridgestone Turanza T005	Maxxis Premira 5	Pirelli Cinturato P7	Hankook Ventus Prime 3	Semperit Speed-Life 2 SUV	Yokohama BluEarth RV-02	Continental EcoContact 6	Esa+Tecar Spirit Pro	Kumho Ecsta HS51	Kleber Dynaxer HP3	Laufenn S FIT EQ
Angabe Reifenlabel		B/A/70	A/A/72	B/A/70	C/A/71	C/A/72	C/C/72	C/A/70	A/A/72	C/B/72	C/C/69	C/B/72	C/B/72
Speedindex		W	Y	W	Y	W	Y	W	Y	W	W	W	W
Trocken	20%	2,0	1,9	1,9	1,7	2,7	2,5	2,6	2,0	2,4	3,0	2,4	2,1
Nass	40%	2,2	2,3	2,4	2,4	2,4	2,7	2,7	2,8	2,8	2,2	3,3	5,0
Geräusch	10%	2,3	2,6	2,7	2,7	2,6	2,6	2,1	2,3	2,5	2,5	3,3	2,3
Kraftstoffverbrauch	10%	2,0	1,4	2,3	2,3	2,0	1,9	2,6	1,2	2,1	2,5	1,8	2,5
Verschleiß	20%	1,0	2,0	2,0	2,5	2,0	1,0	2,0	1,0	1,0	2,5	2,0	2,0
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		1,9	2,1	2,3	2,3	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8	3,0	3,3	5,0
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen mit Bestnote auf Nässe (vor allem bei Bremsen und Handling) + Gut auch auf trockener Fahrbahn + Bestnote beim Verschleiß	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf trockener Fahrbahn + Gut auch auf Nässe	+ Sehr ausgewogen mit Bestnote auf trockener Fahrbahn (vor allem bei Fahrverhalten und Fahrsicherheit) + Gut auch auf Nässe - Im Vergleich etwas höherer Verschleiß	+ Gut auf Nässe - Relativ schwach auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestes Geräuschverhalten (relativ geringes Außengeräusch) - Etwas schwächer auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung) - Etwas höherer Spritverbrauch	+ Bestnoten bei Spritverbrauch und Verschleiß + Gut auch auf trockener Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf Nässe - Relativ schwach auf trockener Fahrbahn (Abwertung) - Relativ hoher Verschleiß	+ Geringer Spritverbrauch - Schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ lautes Außengeräusch Nachfolger HP4 erhältlich	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) Nachfolger S FIT EQ+ erhältlich

## Sommerreifentest 2019: 185/65 R 15 88 H/92 V

Reifenmodell	Gew.	Bridgestone Turanza T005	Vredestein Sportrac 5	Michelin CrossClimate + (Ganzjahresreifen)	Goodyear EfficientGrip Performance	Firestone Roadhawk	Kumho Ecowing ES01	Maxxis Mecotra 3	Toyo Proxes CF2	Continental ContiPremium-Contact 5	Falken Zielex ZE310 Ecorun	Semperit Comfort-Life 2	Giti GitiSynergy E1	Petlas Imperium PT515	Hankook Kinergy eco2	Pirelli Cinturato P1 Verde	Linglong Green-Max HP010
Angabe Reifenlabel		B/A/70	E/A/70	C/B/68	B/A/68	C/A/70	B/B/71	B/B/69	C/B/70	C/A/70	E/A/67	E/C/70	B/B/68	E/B/70	B/B/68	C/B/69	C/B/70
Loadindex		88	88	92	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88	88
Speedindex		H	H	V	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H	H
Trocken	20%	<b>1,5</b>	<b>2,3</b>	<b>2,6</b>	<b>1,9</b>	<b>1,5</b>	<b>2,8</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,2</b>	<b>1,8</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>3,0</b>
Nass	40%	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>2,4</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>2,8</b>
Geräusch	10%	<b>2,9</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,8</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,5</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,1</b>	<b>2,7</b>	<b>2,4</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>
Kraftstoffverbrauch	10%	<b>2,3</b>	<b>2,1</b>	<b>2,4</b>	<b>1,7</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>1,4</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>	<b>2,2</b>	<b>2,3</b>	<b>1,6</b>	<b>2,3</b>	<b>1,7</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>
Verschleiß	20%	<b>2,0</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>3,0</b>	<b>1,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,5</b>	<b>2,0</b>	<b>3,5</b>
Schnelllauf		<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>
Gesamtnote		<b>2,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>3,2</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen mit Bestnoten auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen auf Nässe und beim Verschleiß	+ Bestnote beim Verschleiß + Gut auch auf Nässe + Ganzjahresreifen (Sommerreifen mit Wintereigenschaften) - Im Vergleich zu den Besten etwas schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn und beim Spritverbrauch - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Ordentliche Spritverbrauchs- und Verschleißwerte - Etwas schwächer auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung) Nachfolger Continental EcoContact	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn und beim Verschleiß - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	- Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	+ Geringer Spritverbrauch + Gutes Geräuschverhalten - Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	- Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut beim Spritverbrauch + Gut auf trockener Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Ordentliche Spritverbrauchs- und Verschleißwerte - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	- Relativ schwach auf trockener Fahrbahn - Hoher Verschleiß (Abwertung)

## Sommerreifentest 2019: 215/65 R 16 C 109 T

Reifenmodell	Gew.	Apollo Altrust	Goodyear EfficientGrip Cargo	Pirelli Carrier	Nokian Line	Continental ContiVan-Contact 200	Maxxis Vansmart MCV3+	Kumho PorTran KC53	Falken Linam Van01	Uniroyal RainMax 3	Michelin Agilis +	Fulda Conveo Tour 2	Nexen Roadian CT8	Sava Trenta 2	Semperit Van-Life 2	Hankook Vantra LT	Kleber Transpro
Angabe Reifenlabel		C/A/72	C/B/70	C/B/71	C/A/71	B/A/72	C/A/72	C/C/72	C/A/72	C/B/72	C/B/70	C/B/70	C/A/69	C/B/71	C/B/72	C/B/71	E/B/72
Trocken	20%	<b>2,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,8</b>	<b>3,0</b>	<b>3,4</b>	<b>2,2</b>	<b>3,2</b>	<b>2,8</b>	<b>3,4</b>	<b>2,9</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,3</b>	<b>3,6</b>
Nass	40%	<b>2,8</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>3,3</b>	<b>2,8</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,9</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,1</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>
Geräusch	10%	<b>2,9</b>	<b>3,0</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>3,1</b>	<b>3,0</b>	<b>2,7</b>	<b>3,2</b>	<b>3,1</b>	<b>3,3</b>	<b>3,3</b>	<b>2,7</b>	<b>3,1</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>	<b>2,9</b>
Kraftstoffverbrauch	10%	<b>2,4</b>	<b>2,0</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>	<b>1,9</b>	<b>2,2</b>	<b>1,9</b>	<b>1,7</b>	<b>2,1</b>	<b>2,2</b>	<b>2,0</b>	<b>2,3</b>
Verschleiß	20%	<b>2,5</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>2,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>	<b>2,0</b>	<b>0,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>	<b>0,5</b>	<b>2,5</b>	<b>0,5</b>	<b>1,0</b>	<b>2,5</b>	<b>1,5</b>
Schnelllauf		<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>	<b>best.</b>
Gesamtnote		<b>2,8</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,7</b>	<b>3,8</b>	<b>4,6</b>	<b>4,6</b>	<b>4,9</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>5,1</b>	<b>5,5</b>	<b>5,5</b>
Stärken/Schwächen		+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung) - Relativ hoher Verbrauch und Verschleiß	+ Sehr geringer Verschleiß + Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Recht schwach auf trockener und nasser Fahrbahn - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Besonders gut beim Spritverbrauch - Schwach auf trockener Fahrbahn (Abwertung) - Etwas schwächer auf Nässe	+ Sehr geringer Verschleiß + Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ hoher Spritverbrauch	+ Leisester Reifen im Test - Schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Sehr geringer Verschleiß - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Spritverbrauch - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Schwach auch auf trockener Fahrbahn	+ Sehr geringer Verschleiß - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ laut	+ Sehr geringer Verschleiß + Gut auch auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ laut	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Gut auch auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ hoher Verschleiß	+ Sehr geringer Verschleiß + Gut auch auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Verschleiß - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Recht schwach auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ hoher Verschleiß	- Sehr schwach auf Nässe (Abwertung) - Schwach auf trockener Fahrbahn

## Sommerreifentest 2018: 175/65 R 14 82 T

Reifenmodell	Gew.	Falken Sincera SN832 Ecorun	Semperit Comfort-Life 2	Dunlop Street Response 2	Kleber Dynaxer HP3	Vredestein T-trac 2	Apollo Amazer 4G Eco	Pirelli Cinturato P1 Verde	Pneumant Summer ST2	Continental ContiPremium-Contact 5	Goodyear EfficientGrip Compact	Fulda EcoControl	Firestone Multihawk 2	Maxxis Mecotra 3	Sava Perfecta
Angabe Reifenlabel		C/A/69	E/C/70	C/B/68	E/B/69	E/B/70	C/B/70	C/B/69	C/C/69	C/A/70	C/B/69	E/C/68	E/C/69	C/B/69	F/C/68
Trocken	20%	1,6	2,3	1,8	1,8	2,5	1,8	2,4	2,0	1,7	1,9	2,4	1,6	1,5	1,7
Nass	40%	2,2	2,0	2,6	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	1,9	3,1	3,2	3,3	3,4	3,7
Geräusch	10%	3,8	3,5	3,6	4,1	3,8	3,5	3,7	3,6	3,5	3,5	3,4	3,0	4,1	3,6
Kraftstoffverbrauch	10%	2,3	2,1	1,9	2,4	1,8	1,6	2,0	1,8	1,9	2,1	2,1	2,4	1,9	2,2
Verschleiß	20%	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,5	2,5	2,0	3,0	2,0	2,0	2,5	2,5	2,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,3	2,4	2,6	2,8	2,8	2,9	2,9	2,9	3,0	3,1	3,2	3,3	3,4	3,7
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf trockener Fahrbahn + Gut auch auf Nässe	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf Nässe	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Im Vergleich zu den Besten etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Relativ geringer Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung) - Relativ hoher Spritverbrauch - Recht laut	+ Relativ geringer Spritverbrauch und Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Gut auch auf trockener Fahrbahn - Schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Relativ geringer Spritverbrauch - Schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Relativ geringer Spritverbrauch und Verschleiß - Schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf Nässe + Gut auch auf trockener Fahrbahn - Relativ hoher Spritverbrauch (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Relativ geringer Verschleiß - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Relativ geringer Verschleiß - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn + Leises Innengeräusch - Relativ hoher Spritverbrauch - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - im Vergleich der Schwächste auf Nässe (Abwertung)

## Sommerreifentest 2018: 205/55 R 16 91 V

Reifenmodell	Gew.	Michelin Primacy 3	Bridgestone Turanza T001 Evo	Continental ContiPremium-Contact 5	Firestone Roadhawk	Hankook Ventus Prime 3 K125	Semperit Speed-Life 2	Esa+Tecar Spirit 5 HP	Kumho Ecsta H551	Pirelli Cinturato P7 Blue	Fulda EcoControl HP	Giti Premium H1	Goodyear EfficientGrip Performance	Nexen N'blue HD Plus	Cooper Zeon CS8	Infinity Ecosis	Vredestein Sportrac 5
Angabe Reifenlabel		C/A/69	C/A/69	C/A/71	C/A/70	C/A/71	C/C/71	C/B/69	C/C/69	B/A/71	C/B/67	C/A/69	B/A/68	C/B/68	E/A/69	C/C/71	C/B/70
Trocken	20%	1,7	1,9	2,2	1,7	1,6	2,4	2,1	2,6	1,7	2,6	2,7	2,0	2,2	3,2	3,1	1,7
Nass	40%	2,5	2,0	2,2	2,2	2,5	2,1	2,6	2,5	2,6	2,9	3,0	2,8	2,7	3,2	3,2	2,7
Geräusch	10%	3,1	3,4	3,3	3,7	3,4	3,4	3,7	3,2	3,9	3,4	3,3	3,2	3,0	3,2	3,2	3,1
Kraftstoffverbrauch	10%	1,9	2,1	1,7	2,0	2,1	2,2	2,0	2,2	1,8	2,2	2,2	1,8	2,4	2,3	2,0	1,7
Verschleiß	20%	1,0	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	1,5	1,5	3,0	3,0	3,0	2,5	3,0	1,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	bed. best.	bed. best.
Gesamtnote		2,1	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,6	2,6	2,6	2,9	3,0	3,0	3,0	3,2	4,0	4,0
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen mit Bestnote beim Verschleiß + Besonders gut auch auf trockener Fahrbahn + Noch gut auf Nässe	+ Sehr ausgewogen mit Bestnote auf Nässe + Gut auch auf trockener Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen mit Bestnote beim Spritverbrauch + Besonders gut auch auf Nässe	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen mit Bestnote auf trockener Fahrbahn + Noch gut auf Nässe	+ Sehr ausgewogen auf Nässe + Besonders gut auf Nässe + Noch gut auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Im Vergleich zu den Besten etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Noch gut auf Nässe - Im Vergleich zu den Besten schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn sowie bei Spritverbrauch und Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Verschleiß - Relativ schwach auf Nässe, etwas schwächer auch auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	- Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung) - Etwas höherer Verschleiß	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Etwas schwächer auf Nässe und beim Verschleiß (Abwertung)	+ Leichtestes Innengeräusch - Höchster Spritverbrauch - Etwas höherer Verschleiß (Abwertung)	- Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	- Relativ schwach auf trockener und nasser Fahrbahn - Etwas höherer Verschleiß - ADAC Schnelllaufstest nicht bestanden, Normtest ECE R-30 bestanden (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Besonders gut auch auf trockener Fahrbahn und beim Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe - ADAC Schnelllaufstest nicht bestanden, Normtest ECE R-30 bestanden (Abwertung)

## Sommerreifentest 2017: 195/65 R 15 91 V

Reifenmodell	Gew.	Pirelli Cinturato P1 Verde	Bridgestone Turanza T001	Continental ContiPremium-Contact 5	Goodyear EfficientGrip Performance	Esa+Tecar Spirit 5 HP	Nokian Line	Dunlop Sport BluResponse	Vredestein Sportrac 5	Aeolus PrecisionAce 2 AH03	Kumho Ecowing ES01 KH27	Michelin Energy Saver +	Sava Intensa HP	Semperit Comfort-Life 2	Hankook Ventus Prime 3 K125	Maxxis Premia HP5	GT Radial Champiro FE1
Angabe Reifenlabel		C/A/69	C/A/71	C/A/71	B/A/69	C/B/69	C/B/71	B/A/68	C/B/70	C/B/71	C/B/69	C/A/70	C/C/67	E/C/71	C/A/71	C/A/70	C/B/70
Trocken	20%	2,1	1,7	1,8	1,6	2,5	2,2	1,5	2,6	2,5	2,3	1,9	2,2	2,9	1,8	1,9	2,9
Nass	40%	2,0	2,1	1,9	2,1	2,3	2,6	2,6	2,8	2,2	2,7	3,0	3,0	3,0	3,3	2,3	4,0
Geräusch	10%	2,9	3,4	3,1	3,5	3,2	3,5	3,2	3,2	3,1	3,2	3,2	3,2	3,4	3,0	3,2	2,8
Kraftstoffverbrauch	10%	2,3	1,9	2,4	1,9	2,0	2,3	1,9	2,0	2,5	1,8	1,8	2,1	1,8	2,2	2,3	1,6
Verschleiß	20%	1,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	2,5	1,0	3,0	3,0	0,5	1,5	2,0	2,5	3,5	1,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,1	2,2	2,2	2,2	2,5	2,6	2,6	2,8	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,3	3,5	4,0
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe + Sehr gut beim Verschleiß	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe	+ Sehr ausgewogen + Bestnote auf Nässe + Gut auf trockener Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe - Recht lauter Reifen	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut beim Verschleiß - Leichte Schwächen auf Nässe (Abwertung) - Recht lauter Reifen	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Sehr gut beim Verschleiß - Etwas schwächer auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Noch gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe beim Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Geringerer Spritverbrauch - Leichte Schwächen auf Nässe - Schwächen beim Verschleiß (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß + Gut auf trockener Fahrbahn + Geringerer Spritverbrauch - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Sehr gut beim Verschleiß - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Gut beim Verschleiß - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe - Recht schwach beim Verschleiß (Abwertung)	+ Geringster Spritverbrauch + Sehr gut beim Verschleiß + Recht leiser Reifen - Schwach auf Nässe (Abwertung) - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn

## Sommerreifentest 2017: 215/65 R 16 98/102 H

Reifenmodell	Gew.	Goodyear EfficientGrip SUV	Cooper Zeon 4XS Sport	Firestone Destination HP	Nokian Line SUV	Pirelli Scorpion Verde	Semperit Comfort-Life 2 SUV	Uniroyal RainExpert 3 SUV	Barum Bravuris 4x4	General Grabber GT	Apollo Apterra H/P	Hankook Dynapro HP2 (RA33)	BF Goodrich g-Grip SUV	Bridgestone Dueler H/P Sport	Michelin Latitude Tour HP	Yokohama Geolandar SUV
Angabe Reifenlabel		E/A/68	C/A/69	E/B/70	C/A/71	C/B/71	E/C/71	C/A/71	E/C/72	E/C/71	F/C/71	C/C/70	C/B/69	E/B/70	C/C/69	E/C/70
Last-/Speedindex		98 H	98 H	98 H	102 H	102 H	98 H	98 H	98 H	98 H	98 H	98 H	98 H	98 H	98 H	98 H
Kennung		M&S							M&S	M&S		M&S			M&S	M&S
Trocken	20%	2,0	2,2	1,7	2,1	1,9	2,4	3,0	3,1	2,3	3,2	2,3	2,0	1,6	2,3	2,9
Nass	40%	2,0	2,5	2,8	2,6	2,8	2,9	2,0	2,7	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,9	5,5
Geräusch	10%	3,0	3,1	3,1	3,2	3,1	3,2	3,1	3,0	3,1	3,0	2,8	3,2	2,9	3,1	2,9
Kraftstoffverbrauch	10%	2,3	2,3	2,1	2,8	2,1	1,9	2,1	2,1	2,0	2,0	1,9	1,5	2,0	1,9	1,7
Verschleiß	20%	2,0	2,5	2,5	2,5	1,5	2,0	2,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	0,5	1,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,1	2,5	2,8	2,8	2,8	2,9	3,0	3,1	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	3,9	5,5
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen + Bestnote auf Nässe + Gut auf trockener Fahrbahn - M&S-Kennzeichnung trotz fehlender Schnee-Eignung	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe und beim Verschleiß	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung) - Höchster Spritverbrauch (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe + Sehr gut beim Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Sehr gut beim Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf Nässe - Schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ M&S-Kennzeichnung mit befriedigenden Brems- und Traktionseigenschaften auf Schnee - Schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung) - Etwas schwächer auf Nässe	+ Gut auf trockener Fahrbahn + M&S-Kennzeichnung mit befriedigenden Brems- und Traktionseigenschaften auf Schnee - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Verschleiß und Spritverbrauch - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Nässe (Abwertung) - M&S-Kennzeichnung trotz fehlender Schnee-Eignung	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote beim Spritverbrauch - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß - Schwach auf Nässe (Abwertung) - M&S-Kennzeichnung trotz geringer Schnee-Eignung	+ Sehr gut beim Verschleiß - Mangelhaft auf Nässe (Abwertung) - Schwächen auf trockener Fahrbahn - M&S-Kennzeichnung trotz fehlender Schnee-Eignung

## Ermittlung der Gesamtnote

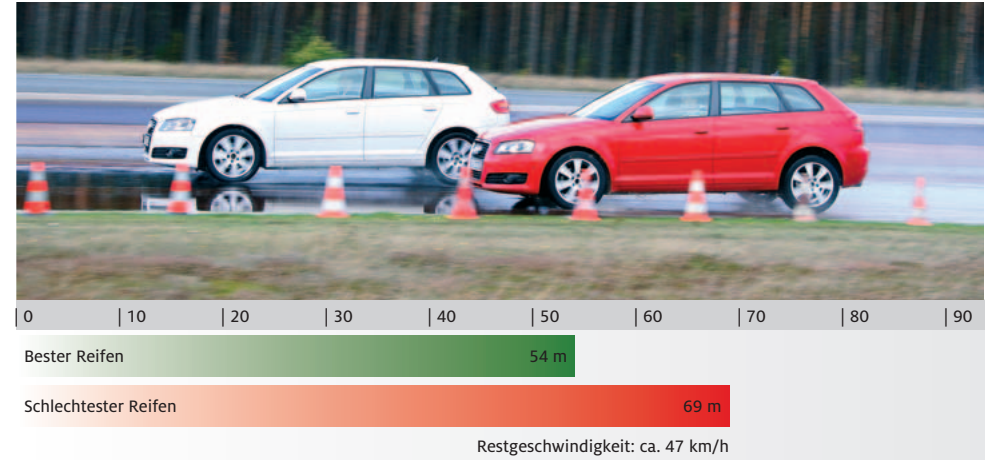
Bitte beachten Sie: Die Gesamtnote wird nur bei Reifen mit dem ADAC Urteil „gut“ aus den gewichteten Einzelnoten berechnet. Reifen mit einem ADAC Urteil, das schlechter ist als „gut“, erfahren eine Abwertung in der Gesamtnote.

Die Gesamtnote, aus der sich das ADAC Urteil ableitet, ergibt sich aus der schlechtesten Note in einem der Hauptkriterien „Trocken“, „Nass“, „Kraftstoffverbrauch“ und „Verschleiß“, wenn die Note in diesem Hauptkriterium zur Abwertung geführt hat (siehe hierzu auch die Notengrenzentabelle auf Seite 19). Hat z. B. ein Reifenmodell in drei der sechs aufgeführten Hauptkriterien die Note 2,0 und lediglich in einem Hauptkriterium die Note 2,6, so kann die Gesamtnote nicht besser sein als 2,6. Anders ausgedrückt: Das Kriterium, in dem die Note, die zur Abwertung geführt hat, vergeben wurde, erhält die Gewichtung 100 %. Alle

übrigen Kriterien erhalten die Gewichtung 0 %. Die Noten, die zur Abwertung führen, werden durch schwarze Ziffern gekennzeichnet. Findet eine Abwertung der Gesamtnote statt, so sind die mit gleicher Endnote bewerteten Modelle in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Jedes Modell muss darüber hinaus einen Schnelllauf-test bestehen, zunächst nach strengen ADAC Kriterien, bei Defiziten nach einer milderen Normprüfung. Beim – seltenen – Nichtbestehen einer der beiden Prüfungen erfolgt eine Abwertung, die gemäß dem oben genannten Bewertungsschema eine Abwertung der Gesamtnote nach sich zieht.

Diese Art der Gesamtnotenermittlung soll verhindern, dass ein Reifenmodell, das eine oder mehrere deutliche Schwächen hat, diese durch ausgeprägte Stärken in anderen Hauptkriterien ausgleichen kann. Bitte beachten Sie: Das Kriterium „Geräusch“ wird bei dieser Art der Gesamtnotenermittlung nicht berücksichtigt.

## Bremswegunterschied auf nasser Fahrbahn (Asphalt) aus 100 km/h



### Unterschiede beim Bremsweg

Bei den ADAC Reifentests werden in den verschiedenen Kriterien Leistungsunterschiede zwischen den Testkandidaten deutlich, die im Alltag über Wohl und Wehe entscheiden können.

Besonders deutlich wird dies beispielsweise beim Bremsen auf nasser Fahrbahn. Dementsprechend ist ein guter Sommerreifen auf nasser Fahrbahn für die Sicherheit von größter Bedeutung.

Beim Vergleichstest wird der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h gemessen. Das Testfahrzeug mit den besten Reifen steht nach gut 50 m. Jenes mit den schlechtesten Reifen benötigt einen ungefähr 30 % längeren Bremsweg und fährt dort, wo das erste Testfahrzeug bereits steht, noch immer mit einer Restgeschwindigkeit von über 45 km/h.



## Ganzjahresreifentest

Die Anforderungen an einen Ganzjahresreifen sind deutlich höher als die an einen Sommer- oder Winterreifen. Ein guter Ganzjahresreifen sollte von Minusgraden auf Schnee und Eis bis hin zu hohen Temperaturen im Sommer dem/der Fahrer/-in genügend Sicherheit bieten. Diesen Spagat erreicht man in der Regel nur durch Kompromisse in der Reifenauslegung.

Liegt der Fokus auf der Wintertauglichkeit (Schneeperformance), wirkt sich das meist negativ auf die Reifeneigenschaften auf trockener Fahrbahn aus. Legt man den Reifen dagegen in seiner Grundcharakteristik als Sommerreifen aus, sind die Wintereigenschaften eingeschränkt.

Ob man hier den geeigneten Kompromiss für alle Bedingungen findet, hängt auch von der Reifenwahl für das individuelle Einsatzgebiet ab. Um zu beurteilen, ob neue Ganzjahresreifen dieser Anforderung gerecht werden, werden im Frühling bei etwa 15 °C und im Sommer bei ca. 30 °C das Verhalten auf nasser und trockener Fahrbahn sowie der Kraftstoffverbrauch untersucht. Im Winterreifentest bei -10 °C bis etwa 0 °C werden die übrigen Reifentestkriterien geprüft. Für die Testfahrten reisten ADAC Ingenieure zu unterschiedlichen Jahreszeiten quer durch Europa: für die Schneeveruche nach Ivalo in Finnland, für die Nässe-, Eis- und Kraftstoffverbrauchstests ins Contidrom bei Hannover und für Trockenversuche zu Bridgestone in der Nähe von Rom.

Das Interesse an Ganzjahresreifen steigt seit einigen Jahren an. Die Ergebnisse des Ganzjahresreifentests sollen dem/der Autofahrer/-in die Entscheidung erleichtern, ob sich ein Ganzjahresreifen für den individuellen Verwendungszweck lohnt. Die Testergebnisse zeigen, dass moderne Ganzjahresreifen zwar durchaus ausgewogene Eigenschaften aufweisen können, aber kaum an die saisonalen Stärken von guten Sommer- bzw. Winterreifen heranreichen.

## Gründe für unterschiedliche Platzierungen

Der Michelin schneidet in der Kleinwagen-dimension 175/65 R 14 auf Schnee nur „ausreichend“ ab und platziert sich auf Grund der alphabetischen Sortierung am Ende des Testfeldes. Beim letzten Test der größeren Dimension erreichte er hingegen das Ergebnis „empfehlenswert“. Die Gründe für dieses Abschneiden liegen in den abweichenden Reifengrößen. Unterschiede in der Reifenperformance können sich aus den verschiedenen Reifendimensionen bzw. Laufflächenbreiten ergeben. Auch die Testfahrzeuge mit ihren unterschiedlichen Lastverhältnissen und Fahrwerksauslegungen beeinflussen die Resultate. Die Ergebnisse in der größeren Reifendimension wurden mit einem VW Golf, die der Dimension 175/65 R 14 mit einem Ford Fiesta ermittelt. Zudem handelt es sich um einen vergleichenden Test, sodass auch Weiterentwicklungen der Mitbewerber Einfluss auf das Gesamtergebnis haben. Eventuelle Neuerungen können dieses natürlich verändern.

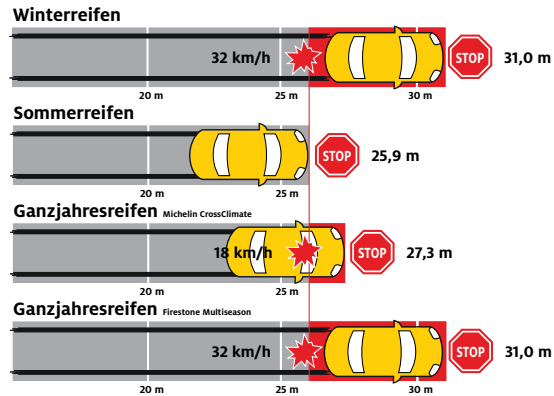
### ADAC Tipp

Ganzjahresreifen sind für Autofahrer/-innen eine wirtschaftliche Alternative zu Sommer- und Winterreifen, wenn sie ihr leichtes Fahrzeug nur wenig bewegen, geringe Jahresfahrleistungen erzielen und ihr Fahrzeug bei extremen Witterungsbedingungen (hohe Temperaturen, hohes Schneeaufkommen) stehen lassen können. Wer z. B. als Vielfahrer/-in zu jeder Zeit auf sein Fahrzeug angewiesen ist oder dieses stark auslastet, indem er es beispielsweise auch für den Weg in heiße Urlaubsregionen nutzt, wird sinnvollerweise auf die Saisonspezialisten Sommer- und Winterreifen setzen.

## Ganzjahresreifen gegen Spezialisten

Vergleich von Sommer-, Winter- und Ganzjahresreifen in der Testdimension 175/65 R 14 T.

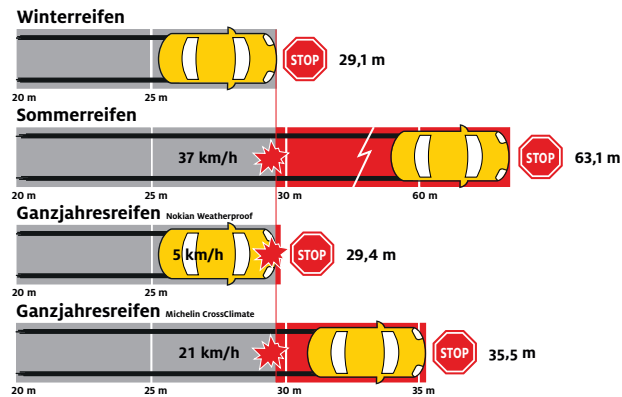
### Bremswege auf trockener Fahrbahn, 80 - 0 km/h, Asphalttemperatur 30 - 36 °C



„Sommerreifen bremsen auf trockener Fahrbahn am besten.“

Bei warmen Temperaturen zeigt der Sommerreifen seine Qualitäten. Der Bremswegunterschied zwischen dem besten und dem schlechtesten Ganzjahresreifen beträgt 3,7 m. Wenn das Fahrzeug mit dem besten Reifen steht, hat das mit dem schlechtesten Reifen eine Restgeschwindigkeit von 32 km/h.

### Bremswege auf schneebedeckter Fahrbahn, 50 - 0 km/h, Asphalttemperatur -3 °C

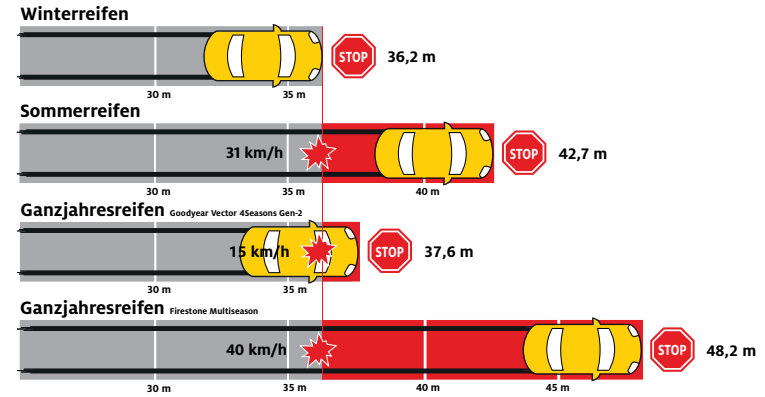


„Auf Schnee stoppt kein Reifen früher als ein Winterreifen.“

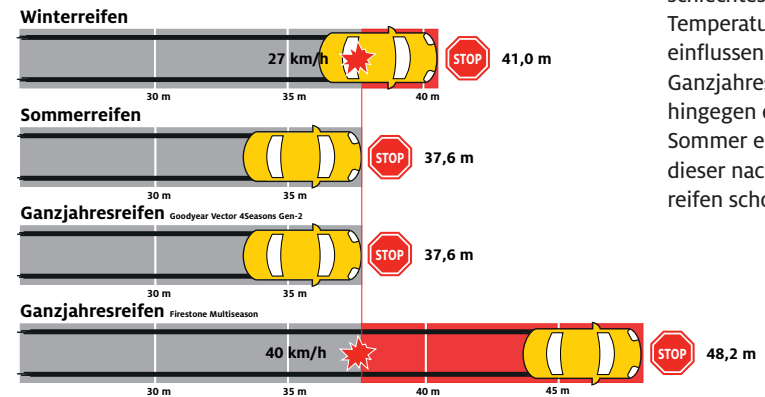
Ein Sommerreifen hat auf Schnee nichts zu suchen. Mit ihm steht das Auto 34 m – etwa acht Autolängen – später als mit dem Winterreifen. Der Ganzjahresreifen von Nokian bremst fast auf dem gleichen Niveau wie ein Winterreifen.

## Temperatureinfluss auf den Bremsweg auf nasser Fahrbahn

### Bremswege auf nasser Fahrbahn, 80 - 0 km/h, Asphalttemperatur 7 °C



### Bremswege auf nasser Fahrbahn, 80 - 0 km/h, Asphalttemperatur 16 °C



Fast 11 m Bremsweg liegen zwischen dem besten und dem schlechtesten Ganzjahresreifen. Temperaturunterschiede beeinflussen den Bremsweg der Ganzjahresreifen kaum. Wird hingegen ein Winterreifen im Sommer eingesetzt, stoppt dieser nach 41 m, ein Sommerreifen schon nach 37,6 m.

## Ganzjahresreifentest 2018: 175/65 R 14 82/86 T/H

Reifenmodell	Gew.	Nexen N'blue 4Season	Continental AllSeasonContact	Goodyear Vector 4Seasons Gen-2	Nokian Weatherproof	Firestone Multiseason	Maxxis All Season AP2	Vredestein Quatrac 5	Hankook Kinergy 4s H740	Michelin CrossClimate
Load-/Speedindex		82 T	86 H	82 T	82 T	82 T	86 H	82 T	86 T	86 H
Angabe Reifenlabel		E/C/69	C/B/71	E/B/68	C/B/68	E/C/71	E/B/69	C/C/68	E/C/71	C/B/68
Trocken	15%	2,7	3,0	3,3	3,4	3,6	3,3	2,4	3,1	2,6
Nass	30%	2,3	1,9	1,8	2,3	3,7	2,9	2,9	3,3	2,8
Schnee	20%	2,7	2,3	3,1	2,2	2,6	3,7	3,7	3,9	3,9
Eis	10%	2,2	2,4	2,4	2,4	2,6	2,5	2,5	2,5	2,3
Geräusch	5%	3,2	3,4	3,1	3,3	3,8	3,5	3,2	3,5	3,2
Kraftstoffverbrauch	10%	2,1	1,7	2,2	2,2	1,9	2,2	1,8	2,3	2,2
Verschleiß	10%	2,5	2,0	1,0	1,5	2,0	2,0	2,0	1,5	0,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,7	3,0	3,3	3,4	3,7	3,7	3,7	3,9	3,9
Stärken/Schwächen		+ Gut auf Nässe + Bestnote auf Eis - Etwas schwächer auf trockener und schneebedeckter Fahrbahn (Abwertung)	+ Gut auf Nässe und Schnee + Bestnote beim Spritverbrauch - Relativ schwach auf trockenerer Fahrbahn (Abwertung) und auf Schnee	+ Bestnote auf Nässe + Geringer Verschleiß - Relativ schwach auf trockenerer Fahrbahn und auf Schnee (Abwertung)	+ Bestnote auf Schnee + Gut auch auf Nässe + Relativ geringer Verschleiß - Schwach auf trockenerer Fahrbahn (Abwertung)	+ Geringer Spritverbrauch - Schwach auf trockenerer und nasser Fahrbahn (Abwertung) - Recht laut	- Schwach auf Schnee (Abwertung) und trockenerer Fahrbahn	+ Bestnote auf trockenerer Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Schwach auf Schnee (Abwertung)	+ Relativ geringer Verschleiß - Schwach auf Schnee (Abwertung) und Nässe	+ Bestnote beim Verschleiß + Relativ gut auf trockenerer und vereister Fahrbahn - Schwach auf Schnee (Abwertung)

### Die Leistungen der getesteten Ganzjahresreifenmodelle der Dimension 175/65 R 14 82 T lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- » Die über alle Jahreszeiten und Witterungen verteilten Tests der Ganzjahresreifen entsprechen deren realen Einsatzbedingungen. Wie schwierig der Spagat zwischen den unterschiedlichen saisonalen Anforderungen ist, zeigt sich an den ADAC Urteilen: Lediglich vier Produkte zeigen „befriedigende“ Gesamtergebnisse. An die spezifischen Qualitäten der Sommer- und Winterreifen reichen sie nicht heran.
- » Überwiegend die Schwächen auf trockenerer Fahrbahn verhindern, dass die „befriedigenden“ Modelle bessere Gesamtergebnisse erzielen. Ganzjahresreifen tun sich vielfach

schwer auf trockenerer Fahrbahn bei hohen Temperaturen. Für winterliche Fahrbahnen ausgelegte Ganzjahresmodelle haben bei sommerlichen 30 °C auf trockenerer Fahrbahn einen bis zu 15% längeren Bremsweg als ausgewogenere Ganzjahresreifen und einen 25% längeren Bremsweg als Sommerreifen.

- » Die Schwächen der übrigen fünf Modelle betreffen vorrangig Schneefahrbahnen, teilweise auch nassen Untergrund.
- » Dieser Ganzjahresreifentest verdeutlicht, dass seasonspezifische Reifen mit der Beurteilung „gut“ den Ganzjahresreifen deutlich überlegen sind, wobei die jeweiligen Sommer- oder Winterreifen diese Beurteilung nur dann erhalten, wenn sie in allen Testkriterien gute Ergebnisse erzielen.

### ADAC Tipp

Im ADAC Test werden Ganzjahresreifen wie Winterreifen in 18 Kriterien geprüft. Im Kriterium „Nass“ wird z. B. auch das bei Schneematsch drohende Aquaplaning berücksichtigt, bei „Schnee“ unter anderem die Seitenführung. Wer den passenden Reifen finden will, sollte die relevanten Eigenschaften mehrerer Produkte vergleichen.



## Unterhalt und Zubehör



„Ein Reserverad hilft bei einer Reifenpanne nur, wenn es einsatzbereit ist.“

Die Bedeutung der Reifen für die Betriebs- und Fahrsicherheit eines Pkw wird gerne unterschätzt. Erst wenn es zu Ausfällen, einer Panne oder besonderen Verschleißerscheinungen am Profilbild kommt, werden Versäumnisse bei Pflege und Wartung deutlich. Doch dann ist es meist zu spät. Mit ein paar Tipps bleiben die Reifen fit.

### Reifenalter

Die Fahreigenschaften der Reifen hängen nicht nur von der Profiltiefe, sondern auch vom Reifenalter ab. Gummimischungen härten mit der Zeit aus und werden spröde. Dadurch verschlechtern sich sämtliche Eigenschaften, die für die Sicherheit eines Reifens wichtig sind, allen voran die Nässeigenschaften. Reifen, die vor mehr als acht Jahren produziert wurden (DOT-Angabe beachten, siehe Seite 6/7, Nr. 8), sollten deshalb nicht mehr verwendet werden – selbst dann nicht, wenn sie noch genügend Profil aufweisen.

#### ADAC Tipps

- Kaufen Sie möglichst neue Reifenmodelle, um von technischen Weiterentwicklungen und Verbesserungen der Reifenhersteller zu profitieren.
- Kaufen Sie keine neuen Reifen, die älter als drei Jahre sind. Auskunft über das Alter der Reifen gibt Ihnen die DOT-Angabe (siehe Seite 6/7, Nr. 8).

## Reifenleben verlängern

Nach einer gewissen Kilometerleistung zeigen die Reifen ein fahrzeugspezifisches Abriebbild. Diese Verschleißerscheinung lässt sich mit dem Austauschen der Vorder- und Hinterräder der kompletten Achse ausgleichen. Dabei sind unbedingt die Fahrzeugherstellerhinweise in der Bedienungsanleitung zu beachten.

- » Liegt die Kilometerleistung im durchschnittlichen Bereich von 15.000 km/Jahr, wird der Austausch beim saisonbedingten Reifenwechsel vorgenommen.
- » Liegt sie höher, lohnt sich ein Umsetzen während der Saison.

### Auswuchten der Räder

Fliehkräfte, etwa durch den Verlust von Auswuchtgewichten, können kostspielige Schäden an Radlager und -aufhängung verursachen und wirken sich negativ auf die Lebensdauer der Reifen aus. Um das Auftreten schädlicher Fliehkräfte zu vermeiden, empfiehlt der ADAC, die Räder bei jedem saisonbedingten Radwechsel auswuchten zu lassen.

#### ADAC Tipps

- Montieren Sie wenn möglich vier Reifen des gleichen Modells und Typs.
- Montieren Sie bei unterschiedlicher Profiltiefe die besseren Reifen auf die Hinterachse, da diese durch ihr Seitenführungspotenzial die Fahrstabilität insbesondere bei Kurvenfahrt bestimmt.
- Der regelmäßige Wechsel der Räder zwischen der Antriebsachse und der nicht angetriebene Achse gleicht zudem besondere unangenehme Verschleißbilder aus (Stichwort: Sägezahnverschleiß).
- Lagern Sie die Reifen bei Nichtgebrauch sachgerecht.

## Lagerung der Reifen

- » Reifen mit Wasser säubern und gut trocknen
- » Mögliche Fremdkörper entfernen
- » Radposition mit Kreide kennzeichnen
- » Sommerreifen bei einer Profiltiefe von weniger als 3 mm fachgerecht entsorgen
- » Winterreifen bei einer Profiltiefe von weniger als 4 mm nicht mehr einlagern

### Lagerung von montierten Reifen

Auf Felgen montierte Reifen liegend oder hängend aufbewahren. Zudem den vorgeschriebenen Reifendruck um 0,4 bar erhöhen.



### Lagerung von losen Reifen

Demontierte Reifen stehend lagern.



## Reserverad, Notrad und Pannenset

Die meisten modernen Pkw verfügen nicht mehr über ein vollwertiges Reserverad. Vielfach werden stattdessen Reifen-Pannenhilfesets mit Dichtmasse und Kompressor oder auch Noträder im Pkw mitgeführt.

### ADAC Tipps

- Machen Sie sich vertraut mit den Pannenhilfsmöglichkeiten, die Sie an Ihrem aktuellen Fahrzeug mitführen. Damit können Sie im Pannenfall schnell entscheiden, welche Art von Hilfe am besten passt.
- Wenn ein Fahrzeugneukauf ansteht: Informieren Sie sich über die Ausstattungsdetails für die Selbsthilfe bei Reifenpannen. Höherwertige Ausrüstung ist vielfach nur optional erhältlich. Manche Hersteller bieten diese Ausstattungen auch ohne Aufpreis an.
- Kontrollieren Sie den Fülldruck des Reserve- oder Notrads und das Alter der Dichtmasse des Reifen-Pannenhilfesets regelmäßig.

## Reifen mit Notlaufeigenschaften

Um bei Luftverlust an einem oder mehreren Reifen eine – wenn auch eingeschränkte – Weiterfahrt zu ermöglichen, haben die Hersteller verschiedene Systeme und Technologien entwickelt, die eine begrenzte, aber ausreichende Reifenstabilität aufrechterhalten. Die wichtigsten sind Run-Flat-Systeme und die Seal-Technologie.

### Run-Flat-Systeme (Run Flat Tyres)

Im drucklosen Zustand kann mit einem herkömmlichen Reifen nicht weitergefahren werden. Er fällt in dieser Situation zusammen und reibt sich auf kurzer Strecke auf. Außerdem kann sich der Reifenwulst vom Felgenhorn lösen. Mit den Notlaufsystemen ist die Weiterfahrt

trotz Luftverlust mit einer Geschwindigkeit von meist maximal 80 km/h möglich. Am häufigsten werden Notlaufsysteme mit verstärkten Reifenflanken eingesetzt.



Dabei halten die verstärkten Seitenwände den Reifen auch ohne Innendruck formstabil auf der Serienfelge.

Somit ist eine kontrollierte Weiterfahrt ohne anzuhalten möglich, da sich der Reifen dabei weniger schnell selbst zerstört als ein Standardreifen. Die Hinweise in der Betriebsanleitung sind zu beachten. Der Fahrkomfort kann unter der höheren Steifigkeit der Reifenflanken leiden.

### Seal-Technologie



Bei der Seal-Technologie wird dafür gesorgt, dass eine Verletzung in der Reifenlauffläche gar nicht erst zum Luftdruckverlust führt. Durch ein Versiegelungsmittel wird die Reifenlauffläche provisorisch abgedichtet, um den Druckverlust, etwa aufgrund eines Nagels, zu verhindern. Seal-Reifen sind mit allen handelsüblichen Felgen kompatibel und mit einem entsprechenden Symbol gekennzeichnet.

### Reifen mit Notlaufeigenschaften und RDKS

Damit der Druckverlust bei einem Reifen mit Notlaufeigenschaften in jedem Fall bemerkt wird, dürfen die entsprechenden Modelle nur in Kombination mit einem direkten oder indirekten RDKS (siehe Seite 13) verwendet werden.

**Bitte unbedingt beachten:** Unabhängig von der Art der Hilfen und Unterstützungssysteme müssen alle provisorischen Nothilfen so schnell wie möglich durch professionelle Maßnahmen ersetzt werden. Lediglich ein intaktes, vollwertiges Ersatzrad kann dauerhaft verwendet werden.

## Außerdem wichtig



*„Wer Geld sparen will, nimmt sich Zeit für Preisvergleiche und schaut bei Pauschalangeboten genau hin.“*

### Alternative Reifengrößen

Die Vielfalt der Reifendimensionen, mit denen moderne Pkw serienmäßig ausgerüstet werden, nimmt ständig zu, das Angebot wird immer kleinteiliger und unübersichtlicher. Dies hat zur Folge, dass eine vorhandene, eher seltene Reifengröße häufig relativ teuer angeboten wird. Vor einem Kauf von neuen Reifen ist es deswegen sinnvoll, zu wissen, welche alternativen Reifendimensionen für das Auto zulässig sind. In vielen Fällen gibt es mehrere, auch gängigere Bereifungsmöglichkeiten. Ein Blick in die Fahrzeugpapiere, das sogenannte CoC und die Fahrzeugbedienungsanleitung gibt Aufschluss über alle erlaubten Reifengrößen. Zu beachten ist dabei auch, dass bei einem Wechsel der Reifendimension andere Felgen erforderlich werden können. In diesem Fall müssten die Kosten hierfür mit einkalkuliert werden. Das Angebot von Reifen gängiger Größen ist meist umfangreicher, wegen des größeren Wettbewerbs sind die Preise vielfach niedriger. Bequem ist es, wenn es für die vorhandene Reifendimension ein umfangreiches Angebot gibt. Eine Umrüstung auf eine alternative Reifengröße ist dann selten sinnvoll.

### Reifenkauf

Steht der Kauf neuer Reifen an, lohnt es sich, Produkte mit ähnlicher Leistung einem Vergleich zu unterziehen. Preisunterschiede von bis zu 50 % sind keine Seltenheit und lassen sich mit der Art des Vertriebs und den jeweiligen Preisstrukturen erklären. Wird der Kauf von fachkundiger Beratung begleitet, darf der Preis durchaus höher ausfallen als dort, wo sich die Dienstleistung auf den Verkauf beschränkt.

Der ADAC empfiehlt, möglichst auf Grundlage des ADAC Reifentests ein bis drei infrage kommende Reifenmodelle auszuwählen. Für diese sollten jeweils bis zu vier Angebote eingeholt werden. Damit ergeben sich gute Vergleichsmöglichkeiten für einen günstigen Einkauf. Natürlich sollten neben dem Reifenpreis auch alle zusätzlichen Kosten für Montagen, Wuchten, Altreifenentsorgung und Sonstiges abgefragt werden.

Bei der gegebenen Vielfalt an Reifendimensionen ist es im Rahmen der ADAC Reifentests nicht möglich, alle Reifenspezifikationen zu testen. Eine Übertragung der Testergebnisse auf „benachbarte“ Reifendimensionen ist mit kleinen Einschränkungen möglich. Bei sonst gleicher Modellbezeichnung sind dies Reifen, die 10 mm breiter oder 10 mm schmaler sind. Beispiel: Wenn das Reifenmodell A in der Dimension 205/55 R 16 V getestet wurde, kann dieses Ergebnis übertragen werden auf das Reifenmodell A in den Dimensionen 195/55 R 16 V und 215/55 R 16 V.

## Reifenkauf im Internet

Reifenangebote im Internet bieten gute Vergleichsmöglichkeiten und werden deswegen auch rege genutzt. Trotzdem verlieren die ortsansässigen Reifenhändler nicht an Attraktivität, da hier von der Beratung über die Reifenbestellung bis zur Abwicklung alles aus einer Hand kommt. Bei Bestellungen auf Online-Plattformen sollte Folgendes beachtet werden:

- » Vergleichen Sie immer das komplette Angebot für Reifen inklusive Montage.
- » Es kommt vor, dass im Internet gleiche Reifenmodelle mit unterschiedlichen EU-Klassifizierungen angeboten werden. Um sicherzugehen, dass der bestellte mit dem getesteten Reifen identisch ist, muss unbedingt auf das EU-Reifenlabel geachtet werden.
- » Da Reifen großen Einfluss auf die Sicherheit haben, sollten sie grundsätzlich nur von ausreichend qualifizierten Fachleuten montiert werden.

## Nebenkosten im Pauschalangebot

Ersparen Sie sich unerfreuliche Überraschungen bei Rechnungserhalt, indem Sie ein detailliertes Angebot einholen und klar vereinbaren, welche Leistungen zu erbringen sind. Zu den Leistungen rund um die Montage von Neureifen zählen:

- » Raddemontage und -montage
- » Reifendemontage und -montage
- » Ventilerneuerung (bei Gummi-Snap-In-Ventil)
- » Auswuchten des Rads
- » Altreifenentsorgung
- » Ggf. Montage und Einstellung des RDKS

Die Preise für die einzelnen Leistungen sind unter anderem abhängig von der Größe und dem Gewicht der Räder, der Art des Auswuchtens und der Ventilbauart.

Nicht zu den Standardleistungen im Rahmen einer Reifenneumontage gehören:

- » Radwäsche
- » Befüllung mit Reifengas (hat keinen erkennbaren Nutzen)

Wenn diese Leistungen angeboten werden, sollten Sie nach den Kosten fragen und sie im Zweifel ablehnen.

### ADAC Tipps

- Lassen Sie sich ein genaues Angebot geben.
- Erteilen Sie einen verbindlichen Auftrag auf der Grundlage des Angebots.
- Fragen Sie bei Rechnungsstellung im Zweifel nach.
- Bezahlen Sie nur die in Auftrag gegebenen Leistungen.

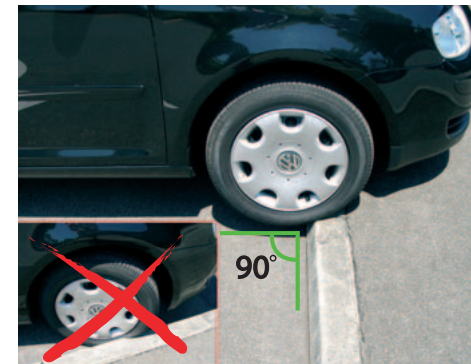
## Reifenschaden

Die Bedeutung der Reifen wird ersichtlich, wenn man sich vor Augen führt, dass alle Antriebs-, Brems- und Seitenkräfte, mit denen das Fahrzeug gesteuert wird, in der Reifenaufstandsfläche, übertragen werden. Dabei ist diese Fläche, die den Straßenkontakt herstellt, nicht größer als eine Postkarte. Auf Dauer können die Reifen diesen hohen Belastungen nur standhalten, wenn sie richtig behandelt und gepflegt werden. Beachten Sie deshalb folgende Punkte:

### Quetschungen vermeiden

Das Überfahren von teilweise scharfkantigen Bordsteinen ist nicht immer vermeidbar. Dabei können, vor allem wenn der Reifendruck zu gering, die Geschwindigkeit zu hoch und der Überfahrwinkel sehr flach ist, nachhaltige Schäden an den Reifen entstehen. Das Tückische an dieser Reifenbehandlung ist, dass diese Schäden von außen kaum oder gar nicht sichtbar sind. Außerdem müssen beschädigte Reifen nicht sofort zu Unfällen führen, sondern können erst Monate später die Ursache für einen Reifenplatzer mit möglicherweise schlimmen Folgen sein. Quetschungen können Sie vermeiden, indem Sie im rechten Winkel und langsam über einen Randstein fahren. Außerdem macht der korrekte Fülldruck den Reifen weniger empfindlich.

Wenn bereits Risse oder Beulen erkennbar sind, müssen Reifen umgehend ersetzt werden.



Wenn möglich, im rechten Winkel und langsam über den Randstein fahren.

## Reifenreparatur

Grundsätzlich dürfen Reifen laut § 36 StVZO (Erl. 6) repariert werden. Voraussetzung für eine Reparatur ist eine eingehende Schadensbewertung durch einen besonders qualifizierten Reifenfachmann. Dieser prüft nicht nur den Schaden, sondern beurteilt auch die Wirtschaftlichkeit einer Reparatur und berücksichtigt die möglichen Einschränkungen und Auflagen, die seitens des Gesetzgebers und des Reifenherstellers vorgegeben sind. Die Reparatur durch den Profi wird so vorgenommen, dass der reparierte Reifen uneingeschränkt entsprechend seiner Spezifikation genutzt werden kann. Ein Reifen, der bereits provisorisch mittels Pannenhilfsmittel behandelt wurde, darf in diesem Sinn nicht mehr repariert werden. Weitere Informationen dazu finden Sie auch auf [adac.de](http://adac.de)

### Reifenschaden: Was können Sie tun?

Treten an neuen Reifen innerhalb der Gewährleistungsfrist Schäden auf, von denen angenommen wird, dass sie nicht durch die spezifische Nutzung, sondern durch einen Materialfehler entstanden sind, so können diese Reifen in einem standardisierten Verfahren über den Reifenhändler reklamiert werden. In dem hierzu verwendeten Formular werden alle wichtigen Informationen zu Reifen und Fahrzeug festgehalten. Anschließend werden der Reifen und das Formular zur Begutachtung an den Hersteller geschickt. Nach dessen Beurteilung des angezeigten Schadens erfolgt entweder eine Gutschrift, die sich am Verschleißzustand des Reifens orientiert, oder der Reifen wird nach Rücksprache über den Händler an den Kunden zurückgegeben bzw. entsorgt. Weitere Informationen kann der Reifenhändler geben. Besondere Verschleißerscheinungen am Reifen oder auch ein vorzeitiger Verschleiß ohne Auffälligkeiten werden üblicherweise nicht als Reklamationsgrund anerkannt.

# Index

## A

Abnützungskennlinien TWI	<b>siehe TWI</b>
Abrollgeräusche	<b>10, 14 f.</b>
ADAC Bewertung	<b>19</b>
ADAC Empfehlungen	<b>11 ff.</b>
Altreifenentsorgung	<b>39 f.</b>
Aquaplaning	<b>10 ff., 14, 18 f., 35</b>

## B

Bewertung	<b>4, 18 f., 28</b>
Bremsweg	<b>11, 18, 29, 32 ff.</b>

## C

CO <sub>2</sub> -Emissionen	<b>16</b>
-----------------------------	-----------

## D

Direkt messende Systeme	<b>13</b>
DOT-Angabe	<b>7, 36</b>
Drucksensoren	<b>13</b>

## E

Editorial	<b>4</b>
Ersatzrad	<b>38</b>
EU-Reifenlabel	<b>10, 40</b>

## F

Fahrverhalten	<b>5, 12, 15, 18</b>
Füllstoffe	<b>5</b>

## G

Ganzjahresreifen	<b>4, 7, 9, 11, 14, 19, 31 ff.</b>
Geräusch	<b>10, 15, 18 f., 28</b>
Geräuschoptimierte Reifen	<b>15</b>
Geringer Reifendruck	<b>12</b>
Geschwindigkeitsindex	<b>7, 8, 14</b>
Gesetzliche Mindestprofiltiefe	<b>7, 11</b>
Gürtellagen	<b>6</b>

## H

Höchstgeschwindigkeit	<b>8, 11, 14</b>
-----------------------	------------------

## I

Indirekt messende Systeme	<b>13</b>
---------------------------	-----------

## K

Karkasse	<b>6 f.</b>
Kernreiter	<b>6</b>
Kontrollsysteme	<b>13</b>
Kraftstoffverbrauch	<b>10, 12, 15 f., 18 f., 31</b>

## L

Lagerung	<b>37</b>
Lastindex	<b>8</b>
Laufstreifen	<b>6</b>
Luftdruck (siehe Reifendruck)	

## M

Materialfehler	<b>41</b>
Mindestprofiltiefe	<b>7, 11, 18</b>
Montage	<b>39 f.</b>

## N

Nebenkosten	<b>40</b>
Notlaufeigenschaften	<b>7, 13, 38</b>
Notrad	<b>38</b>

## P

Pauschalangebot	<b>39 f.</b>
Pflege	<b>5, 36</b>
Profiltiefe	<b>11, 18, 36 f.</b>

## Q

Quetschungen	<b>41</b>
--------------	-----------

## R

Räder austauschen	<b>37</b>
RDKS	<b>13, 38, 40</b>
Reifen und Umwelt	<b>15</b>
Reifenalter	<b>36</b>
Reifenbauteile	<b>6</b>

Reifenbezeichnung	<b>6</b>
Reifendimension	<b>8, 31, 39 f.</b>
Reifendruck	<b>8, 11 ff., 37, 41</b>
Reifendruck-Kontrollsysteme	<b>siehe RDKS</b>
Reifenkauf	<b>17, 39 f.</b>
Reifenlabel	<b>10, 40</b>
Reifenprofil	<b>9, 11, 14</b>
Reifenreparatur	<b>41</b>
Reifenschäden	<b>12, 41</b>
Reifentests	<b>15, 17, 19 f., 29, 34 f.</b>
Reparatur	<b>41</b>
Reserverad	<b>12, 36, 38</b>
Rollwiderstand	<b>6, 10, 15</b>
Run Flat	<b>7, 38</b>

## S

Schnelllauf	<b>10, 18 f., 28</b>
Seal	<b>7, 38</b>
Sicherheit	<b>5, 10 f., 14 f., 16 ff., 29, 31, 36, 40</b>

Sommerreifen	<b>8 ff., 14, 19, 29, 31 ff., 37</b>
Sommerreifentest 2020	<b>20 f.</b>
Sommerreifentest 2019	<b>22 f.</b>
Sommerreifentest 2018	<b>24 f.</b>
Sommerreifentest 2017	<b>26 f.</b>

## T

Testablauf	<b>17</b>
Testkriterien	<b>10, 19</b>
Textilcordeinlage	<b>6</b>
Tragfähigkeitsindex	<b>7 f.</b>
TWI (Tread Wear Indicator)	<b>7, 11</b>

## U

Umwelt	<b>15</b>
Unterhalt	<b>36</b>

## V

Ventile	<b>13, 40</b>
Verschleiß	<b>10 ff., 14, 18 f., 28, 36 f., 41</b>

## W

Weichmacher	<b>5</b>
Winterreifen im Sommer	<b>11, 14, 33</b>
Wulstkern	<b>6</b>
Wulstverstärker	<b>6</b>

## Z

Zubehör	<b>36</b>
---------	-----------