

Sommerreifen 2021

Reifentests & Reifentipps



Inhaltsverzeichnis

Editorial	4
Der Reifen	5
Sicherheit und Risiken	11
Reifen und Umwelt	15
Reifentests	17
Sommerreifen.....	20
Ganzjahresreifen	34
Unterhalt und Zubehör	36
Außerdem wichtig	39

Impressum

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

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

Titel: Sommerreifen 2021

Ausgabe: 1. Ausgabe

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

Internet: adac.de/rund-ums-fahrzeug/tests/reifen/

Editorial

Am Ende eines echten Winters, der mit un-erwarteten Schneemengen und Wetterkapriolen vielen Autofahrern/-innen in ganz Europa vor Augen geführt hat, wie wichtig gute Winterreifen sind, erwacht in diesem Jahr die Hoffnung auf einen belebenden Frühling besonders stark. Natürlich nicht nur wegen der Straßen- und Witterungsverhältnisse sehnen sich derzeit viele mit Optimismus nach steigenden Temperaturen und längeren Sonnentagen.

Die meisten Autofahrer/-innen werden ihre Fahrzeuge dann für den Sommer fit machen. Dazu gehört auch der Wechsel auf Sommerreifen, am besten in der Zeit um Ostern, wenn keine Schneefälle mehr vorhergesagt werden. Für alle, die abgenutzte Profile erneuern müssen, bietet der ADAC in diesem Ratgeber ab Seite 20 die aktuellen Tests von Sommerreifen in zwei gängigen Dimensionen für: für Pkw der unteren Mittelklasse die Größe 205/55 R 16, für die Klasse darüber die Größe 225/50 R 17. Weitere Testergebnisse – unter anderem von Ganzjahresreifen aus dem letzten Jahr – finden Sie dort ebenfalls.

Die Tabellen mit den transparent aufgeschlüsselten Bewertungen in den Einzelkriterien verdienen dabei einen genaueren Blick. Dafür prüft das Reifentestteam umfassend aber auch bis ins kleinste Detail. Gelegentlich können geringe Unterschiede den entscheidenden Ausschlag geben für die Platzierung eines Reifenmodells im Gesamtranking. Selbst wenn nur die ausgewogensten Reifen ohne Schwächen im Testfeld ganz vorne liegen, kann abhängig von Ihren eigenen Anforderungen ein Reifen im Mittelfeld mit besonderen Einzelqualitäten genau die richtige Wahl sein. Deutlich wird dies z. B. in der jetzt getesteten kleinen Dimension: Hier finden sich im Mittelfeld einige Reifenmodelle, die auf trockener und nasser Straße äußerst gut abschneiden, teilweise sogar besser als die Wettbewerber ganz vorn. Dafür zeigen sie beim Verschleiß Schwächen. Für Fahrzeuge,

die wenig bewegt werden, können diese Reifen dennoch die ideale Ausrüstung sein.

Neben den bedeutsamen Reifentests bietet die aktuelle, erste Ausgabe der Broschüre „Sommerreifen 2021“ weitere wichtige und interessante Informationen rund um den Reifen. Erläutert wird, wie ein moderner Reifen aufgebaut und gekennzeichnet ist und welche gesetzlichen Vorschriften bei seinem Einsatz zu beachten sind. Es wird auch auf Umweltaspekte und das neue, ab Mai 2021 gültige EU-Reifenlabel eingegangen. Tipps zur Pflege und regelmäßigen Wartung der Reifen runden die Inhalte unseres Ratgebers ab. Natürlich gibt der ADAC hier auch allgemeine Hinweise zum Reifenkauf, zur Einlagerung von Reifen, zu speziellen Bauarten mit Notlaufeigenschaften, zur Vermeidung von Beschädigungen im Betrieb und zu den Möglichkeiten, einen defekten Reifen reparieren zu lassen. Auch dies dient am Ende dem Ressourcenschutz.

Wer wissen will, wie die Reifentestergebnisse zustande kommen, dem sei die detaillierte Darstellung der Testmethoden und Auswertungen vor dem Tabellenteil in der Mitte empfohlen.

Weitere und tiefere Tipps und Hinweise finden Sie natürlich auch auf adac.de/reifen, die ADAC Reifentests auf 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.



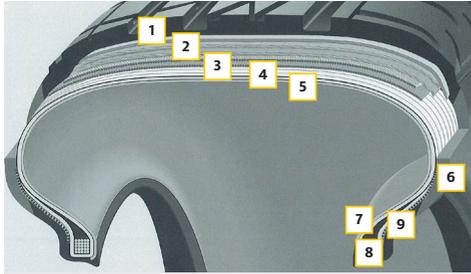
Die verschiedenen Inhaltsstoffe eines Reifens.

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 Ozonwirkung und Materialermüdung

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

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
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:
 P: 150 km/h S: 180 km/h V: 240 km/h
 Q: 160 km/h T: 190 km/h W: 270 km/h
 R: 170 km/h H: 210 km/h Y: 300 km/h

Steht statt des R in der Mitte der Dimensionsbezeichnung ZR so ist der Reifen für Höchstgeschwindigkeiten von mehr als 240 km/h geeignet. Die genaue Höchstgeschwindigkeit, für die der Reifen ausgelegt ist, steht am Ende der Größenbezeichnung, z. B. 225/45 ZR 17 Y. Weitere

Auskünfte zu den Themen Speedindex und Reduzierung des Lastindex für Reifen, die für Geschwindigkeiten über 210 km/h (Geschwindigkeitsindizes V, W, Y und ZR) ausgelegt sind und entsprechend gefahren werden, geben die Reifenhersteller oder -händler.

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). Bei Ganzjahres- oder Winterreifen, die das amtliche Schneeflockensymbol (Alpine-Symbol, siehe Seite 6/7, Nr. 10) oder eine M+S-Kennung (siehe Seite 6/7, Nr. 11) tragen, darf die Höchstgeschwindigkeit des Reifens unter der des Fahrzeugs liegen. Details hierzu siehe auch unter „Winterreifen im Sommer“ auf Seite 14.

Vorgeschriebene Reifendimension

Wie oben beschrieben wird ein Pkw-Reifen durch die genannten Angaben und Spezifikationen definiert (siehe Seite 6/7, 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 Ihres Fahrzeugs.
- 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

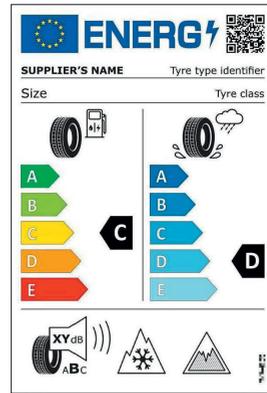
- » Erkennbar am Schneeflockensymbol (siehe Seite 6/7, Nr. 10).
- » Müssen auf Schnee, Eis und nasser Fahrbahn gleichermaßen gute Haftung gewährleisten.
- » Weisen im Profil feine Lamellen auf, die auf Eis und Schnee Halt geben.
- » Winterreifen sollten beim Unterschreiten einer Restprofiltiefe von 4 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 Reifenherstellern seit November 2012 vor, Verbraucher mittels eines Aufklebers über einzelne Reifeneigenschaften zu informieren. Bis April 2021 enthält das EU-Reifenlabel Angaben zum Rollwiderstand, zur Sicherheit beim Bremsen auf nasser Fahrbahn und zum Abrollgeräusch. Ab Mai 2021 wird der Informationsgehalt des EU-Reifenlabels erweitert, das Design, die Klassifizierungen für die Kriterien „Rollwiderstand“ und „Nasshaftung“ werden leicht geändert. Zusätzliche Symbole am unteren Rand bestätigen – soweit vorhanden – Mindestqualitäten auf Schnee und Eis. Die vollständige Reifenmodellbezeichnung inklusive weiterer spezifischer Reifendaten sowie ein QR-Code für den schnellen Zugang zu der neu geschaffenen EU-Produkt Datenbank EPREL für energieverbrauchsrelevante Produkte sind jetzt im Gegensatz zur bisherigen Ausführung direkt auf dem Reifenlabel angebracht (siehe Abbildung rechts).



Aus Sicht des ADAC können die Informationen des EU-Reifenlabels einer groben 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	Bremsen – ABS	✓
	Fahrverhalten	✓
	Fahrsicherheit	✓
Nass	Bremsen – ABS	✓
	Aquaplaning – längs	✓
	Aquaplaning – quer	✓
	Handling	✓
	Kreis-/Seitenführung	✓
Geräusch	Innengeräusch	✓
	Außengeräusch	✓
Verbrauch	Rollwiderstand	✓
	Kraftstoffverbrauch	✓
Verschleiß		✓

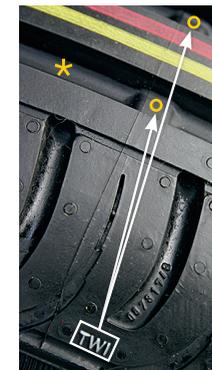
Sicherheit und Risiken

„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 Profillrinne 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 Fahrzeuginneren 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



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 dort, wo das Auto mit Sommerreifen nach einer Bremsung von 100 auf 0 km/h auf trockener Fahrbahn bereits stillsteht, fährt das Fahrzeug auf Winterreifen noch mit einer Restgeschwindigkeit 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 Profilstaltung, 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 Ganzjah-

resreifen verlieren den Fahrbahnkontakt erst bei Geschwindigkeiten über 75 km/h.

Höchstgeschwindigkeit von Winterreifen

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 bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs. Für Ganzjahres- oder Winterreifen, die das amtliche Schneeflockensymbol (Alpine-Symbol, siehe Seite 6/7, Nr. 10) oder eine M+S-Kennung (siehe Seite 6/7, Nr. 11) tragen, gelten Ausnahmen. In diesem Fall darf die Höchstgeschwindigkeit des Reifens unter der des Fahrzeugs bzw. dem Geschwindigkeitsindex der Sommerreifen liegen. Die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs steht in der Zeile T der Zulassungsbescheinigung Teil I (Datenseite rechts oben). Eine solche Bereifung ist allerdings nur zulässig, wenn im Sichtfeld des Fahrers ein deutlicher Hinweisaufkleber angebracht ist, der an diese reduzierte Höchstgeschwindigkeit erinnert. Alternativ kann – soweit vorhanden – der Bordcomputer des Fahrzeugs entsprechend so eingestellt werden, dass rechtzeitig vor Erreichen der Reifenhöchstgeschwindigkeit eine Information im Fahrerdisplay angezeigt wird und/oder ein Speedlimiter die Geschwindigkeit begrenzt. Die Höchstgeschwindigkeit des Winter- oder Ganzjahresreifens ist in jedem Fall unbedingt einzuhalten. 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



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. CO₂-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 CO₂-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.

Auch das EU-Reifenlabel, das neben jedem Angebot von Reifen präsentiert werden muss, kann bei der Kaufentscheidung für einen umweltfreundlichen Reifen hilfreich sein, wenn für die fragliche Reifendimension kein umfangreicher und unabhängiger Vergleichstest verfügbar ist. Mehr dazu finden Sie auf Seite 10.

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 48 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 unterhalb des kritischen Grenzbereichs 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: 7 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

» Schnellauftest (nur im Verdachtsfall)

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:

- 0,6 - 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	0,6 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5
Nass	0,6 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5
Kraftstoffverbrauch	0,6 - 1,5	1,6 - 2,5	2,6 - 3,5	3,6 - 4,5	4,6 - 5,5
Verschleiß	0,6 - 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.

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

Trocken	20%
Bremsen – ABS	35%
Fahrverhalten	35%
Fahrsicherheit	30%
Nass	40%
Bremsen – ABS	30%
Aquaplaning – längs	20%
Aquaplaning – quer	10%
Handling	30%
Kreis-/Seitenführung	10%
Geräusch	10%
Innengeräusch	50%
Außengeräusch	50%
Kraftstoffverbrauch	10%
Verschleiß	20%
Gesamtnote	100%

Nachfolgend finden Sie die Sommerreifentests aus 2021, 2020, 2019 und 2018 sowie einen Test von Ganzjahresreifen auf Seite 34 f. Weitere Reifentests sind auf adac.de/reifentest verfügbar.



Sommerreifentest 2021: 205/55 R 16 91 V

Reifenmodell	Gew.	Continental Premium-Contact 6	Semperit Speed-Life 3	Bridgestone Turanza T005	Goodyear EfficientGrip Performance 2	Kumho Ecsta HS51	Apollo Alnac 4G	Hankook Ventus Prime 3 K125	Fulda EcoControl HP 2	BFGoodrich Advantage	Maxxis Premittra 5	Nokian Wetproof	Pirelli Cinturato P7	Uniroyal RainSport 5	Petlas Imperium PT515	King Meiler Sport 1 (runderneuert)
Angabe Reifenlabel		C/A/71	C/B/71	B/A/71	B/A/69	C/B/69	C/B/70	C/A/71	C/B/70	C/A/70	C/A/70	C/A/68	C/A/70	C/A/71	C/B/71	-/-
Trocken	20%	2,0	2,0	2,0	2,6	2,6	2,6	1,5	2,5	2,2	1,4	2,1	2,0	2,9	3,3	3,2
Nass	40%	1,8	1,9	2,1	2,3	2,2	2,7	2,7	2,8	2,9	2,2	2,3	2,0	2,1	3,3	3,6
Geräusch	10%	3,1	2,8	3,2	2,8	2,8	2,8	2,9	2,7	2,8	3,1	2,7	2,7	2,7	3,1	3,7
Kraftstoffverbrauch	10%	2,5	2,0	1,8	1,9	1,6	1,9	1,9	1,9	1,6	2,7	2,3	2,3	1,9	2,2	2,0
Verschleiß	20%	2,5	2,5	2,5	0,6	2,0	2,0	2,5	1,5	2,0	3,0	3,0	3,0	3,0	1,5	2,5
Gesamtnote		2,2	2,2	2,3	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8	2,9	3,0	3,0	3,0	3,0	3,3	3,6
Stärken/Schwächen		+ Ausgewogen + Bestnote auf Nässe + Gut auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf Nässe + Gut auf trockener Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Etwas lauterer Außengeräusch	+ Bestnote beim Verschleiß + Gut auf Nässe + Relativ geringer Spritverbrauch - Etwas schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Gut auf Nässe + Relativ geringer Verschleiß - Etwas schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Relativ geringer Verschleiß + Relativ geringer Spritverbrauch - Etwas schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn + Relativ geringer Spritverbrauch - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Relativ geringer Verschleiß + Relativ geringer Spritverbrauch - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Gut auf trockener Fahrbahn + Relativ hoher Spritverbrauch - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut auf Nässe - Relativ hoher Spritverbrauch - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn - Relativ hoher Spritverbrauch - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn - Relativ hoher Spritverbrauch - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf Nässe + Relativ geringer Spritverbrauch - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Relativ geringer Verschleiß - Schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	+ Runderneuerter Reifen (Rohstoffrecycling) - Schwach auf trockener Fahrbahn - Lautes Abrollgeräusch - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung)

Sommerreifentest 2021: 225/50 R 17 98 Y

Reifenmodell	Gew.	Falken Azenis FK510	Continental Premium-Contact 6	Kumho Ecsta PS71	Bridgestone Turanza T005	Michelin Primacy 4	Dunlop Sport Maxx RT 2	Esa+Tecar Spirit Pro	Nexen N'Fera Sport	Pirelli Cinturato P7	Semperit Speed-Life 3	Kleber Dynaxer HP4	Sava Intensa UHP 2	Giti GitiPremium H1	Laufenn S-Fit EQ+ LK01	Barum Bravuris 5 HM	Viking ProTech NewGen	Firestone Roadhawk
Angabe Reifenlabel		C/A/69	C/A/72	C/A/72	B/A/72	B/A/68	C/A/68	C/B/72	E/A/71	C/A/71	C/B/72	C/A/69	C/B/71	C/A/69	C/B/72	C/B/72	C/B/72	C/A/72
Trocken	20%	1,9	2,1	2,5	2,2	1,5	1,8	2,8	1,9	1,5	2,9	2,3	2,0	1,8	2,5	3,4	3,3	2,8
Nass	40%	2,0	2,1	2,2	2,5	2,7	2,8	2,3	2,8	2,8	2,0	3,1	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	4,9
Geräusch	10%	2,8	3,1	3,2	3,5	3,0	2,8	2,9	2,8	2,9	2,9	2,9	2,6	3,0	2,9	3,5	3,0	3,0
Kraftstoffverbrauch	10%	2,4	1,8	2,1	2,2	2,0	2,0	2,1	2,4	2,2	2,2	1,8	2,1	2,1	2,2	1,8	1,6	2,0
Verschleiß	20%	2,0	2,0	2,0	2,5	1,5	2,5	1,5	2,5	2,0	1,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	2,0	2,5
Gesamtnote		2,1	2,2	2,3	2,5	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9	3,1	3,1	3,3	3,3	3,4	3,5	4,9
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen + Bestnote auf Nässe + Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Etwas höherer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf Nässe + Gut auf trockener Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf Nässe - Leicht erhöhter Verschleiß	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn und beim Verschleiß - Leichte Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß - Leichte Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß + Gut auf Nässe - Schwächen auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß - Etwas höherer Spritverbrauch - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß - Etwas höherer Spritverbrauch - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf Nässe und beim Verschleiß + Geringer Spritverbrauch - Leicht erhöhter Verschleiß - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Relativ leichtes Außengeräusch - Leicht erhöhter Verschleiß - Schwächen auf Nässe (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß - Schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Noch gut auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß - Schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Spritverbrauch - Schwach auf trockener und nasser Fahrbahn (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch - Schwach auf trockener Fahrbahn - Schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Geringer Spritverbrauch - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leicht erhöhter Verschleiß - Sehr schwach auf Nässe (Abwertung)

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 trockenerer Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf nasser und gut auch auf trockenerer Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf nasser und gut auch auf trockenerer Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Relativ leises Innen- und Außengeräusch	+ Gut auf trockenerer Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Spritverbrauch + Besonders gut auch auf trockenerer Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Noch gut auf trockenerer Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf Nässe - Relativ schwach auf trockenerer Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockenerer Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Gut auf Nässe - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Noch gut auf trockenerer und nasser Fahrbahn + Relativ leise - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Absolute Bestnote auf trockenerer Fahrbahn + Besonders gut auch auf Nässe - Relativ schwach bei Spritverbrauch und Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockenerer Fahrbahn - Etwas schwächer auf Nässe - Relativ hoher Verschleiß (Abwertung)	+ Gut auf trockenerer Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung) Geänderte Laufflächenmischung ab DOT 4319	+ Gut auf trockenerer Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung) Nachfolger Cooper CS8 verfügbar	+ Geringer Spritverbrauch - Relativ schwach auf trockenerer und nasser Fahrbahn (Abwertung)

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

Reifenmodell	Gew.	Michelin Primacy 4	Bridgestone Turanza T005	Maxxis Premitra 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 trockenerer Fahrbahn + Bestnote beim Verschleiß	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf trockenerer und nasser Fahrbahn + Geringer Spritverbrauch	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut auf trockenerer Fahrbahn + Gut auch auf Nässe	+ Sehr ausgewogen mit Bestnote auf trockenerer Fahrbahn (vor allem bei Fahrverhalten und Fahrsicherheit) + Gut auch auf Nässe - Im Vergleich etwas höherer Verschleiß	+ Gut auf Nässe - Relativ schwach auf trockenerer Fahrbahn (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß - Etwas schwächer auf Nässe (Abwertung)	+ Bestes Geräuschverhalten (relativ geringes Außengeräusch) - Etwas schwächer auf trockenerer und nasser Fahrbahn (Abwertung) - Etwas höherer Spritverbrauch	+ Bestnoten bei Spritverbrauch und Verschleiß + Gut auch auf trockenerer Fahrbahn - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote beim Verschleiß - Relativ schwach auf Nässe (Abwertung)	+ Bestnote auf Nässe - Relativ schwach auf trockenerer Fahrbahn (Abwertung) - Relativ hoher Verschleiß	+ Geringer Spritverbrauch - Schwach auf Nässe (Abwertung) - Relativ lautes Außengeräusch Nachfolger HP4 erhältlich	+ Gut auf trockenerer 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 Zieax 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%	1,5	2,3	2,6	1,9	1,5	2,8	1,9	2,2	2,2	1,8	2,9	2,8	3,0	2,4	2,3	3,0
Nass	40%	1,9	2,2	2,4	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	2,4	3,0	3,0	3,2	3,3	3,4	3,4	2,8
Geräusch	10%	2,9	2,5	2,6	2,9	2,9	2,8	2,4	2,3	2,5	2,8	2,8	2,1	2,7	2,4	2,5	2,5
Kraftstoffverbrauch	10%	2,3	2,1	2,4	1,7	2,5	2,0	1,4	2,0	2,3	2,2	2,3	1,6	2,3	1,7	2,0	2,1
Verschleiß	20%	2,0	1,5	0,6	2,0	2,5	2,0	2,5	2,0	3,0	1,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,0	3,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,0	2,1	2,6	2,7	2,8	2,8	2,8	2,8	3,0	3,0	3,0	3,2	3,3	3,4	3,4	3,5
Stärken/Schwächen		+ Sehr ausgewogen mit Bestnoten auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Sehr ausgewogen + Besonders gut 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) – Etwas höherer Spritverbrauch	+ 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%	2,1	2,3	2,8	3,0	3,4	2,2	3,2	2,8	3,4	2,9	2,4	2,3	2,3	3,0	2,3	3,6
Nass	40%	2,8	3,1	3,1	3,3	2,8	3,7	3,8	4,6	4,6	4,9	5,0	5,0	5,0	5,1	5,5	5,5
Geräusch	10%	2,9	3,0	3,1	2,9	3,1	3,0	2,7	3,2	3,1	3,3	3,3	2,7	3,1	2,9	2,9	2,9
Kraftstoffverbrauch	10%	2,4	2,0	2,1	2,1	1,8	2,3	2,0	2,0	1,9	2,2	1,9	1,7	2,1	2,2	2,0	2,3
Verschleiß	20%	2,5	0,6	1,0	2,5	1,5	0,6	2,0	0,6	1,5	0,6	0,6	2,5	0,6	1,0	2,5	1,5
Schnelllauf		best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote		2,8	3,1	3,1	3,3	3,4	3,7	3,8	4,6	4,6	4,9	5,0	5,0	5,0	5,1	5,5	5,5
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 + Besonders gut auf trockener Fahrbahn – 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 + Gut auch auf trockener Fahrbahn – 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 Verschleiß (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 GitiPremium 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 + Besonders gut auf Nässe + Noch gut auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn - Im Vergleich zu den Besten schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Noch gut auf Nässe - Im Vergleich zu den Besten schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Besonders gut auf trockener Fahrbahn sowie bei Spritverbrauch - 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)	+ Leisestes 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)

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 bei Sommerreifen aus der schlechtesten Note in einem der Hauptkriterien „Trocken“, „Nass“, „Kraftstoffverbrauch“ oder „Verschleiß“, wenn die Note in diesem Hauptkriterium zur Abwertung geführt hat (siehe hierzu auch die Tabelle mit den Notengrenzen auf Seite 19). Hat z. B. ein Reifenmodell in drei der vier 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, wer-

Weitere Informationen zu den ADAC Reifentests erhalten Sie auf adac.de/reifentest und über die Technikabteilungen der Regionalclubs. Natürlich wird an diesen Stellen auch über alle übrigen Reifenthemen informiert.



den in den Tabellen der Reifentestergebnisse durch schwarze Ziffern gekennzeichnet. Findet eine Abwertung der Gesamtnote statt, so sind die mit gleicher Endnote bewerteten Modelle in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Da in den letzten Jahren die bislang standardmäßigen Schnelllaufprüfungen keine außergewöhnlichen Ausfälle ergeben haben, werden künftig nicht mehr alle Reifen einem generellen Schnelllauf-test unterzogen. Nur wenn sich Verdachtsfälle ergeben, erfolgen Schnelllauftests nach den bisherigen ADAC Anforderungen. Sollte dabei ein Reifen Auffälligkeiten zeigen, werden alle Modelle der jeweiligen Testauswahl in gleicher Weise geprüft. Reifenmodelle, die den Schnelllauf-test nicht bestehen, werden abgewertet.

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 (Schneepformance), 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 Schneeversuche 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.

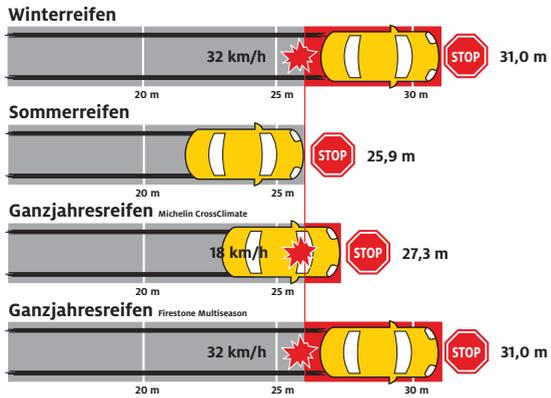
ADAC Tipp

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.

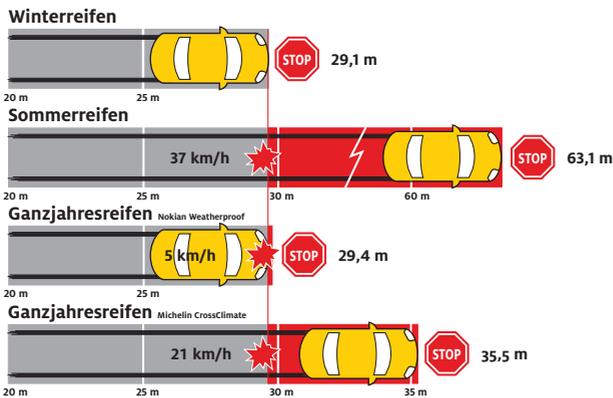
Bremswege auf trockener Fahrbahn, 80 - 0 km/h, Asphalttemperatur 30 - 36 °C



„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

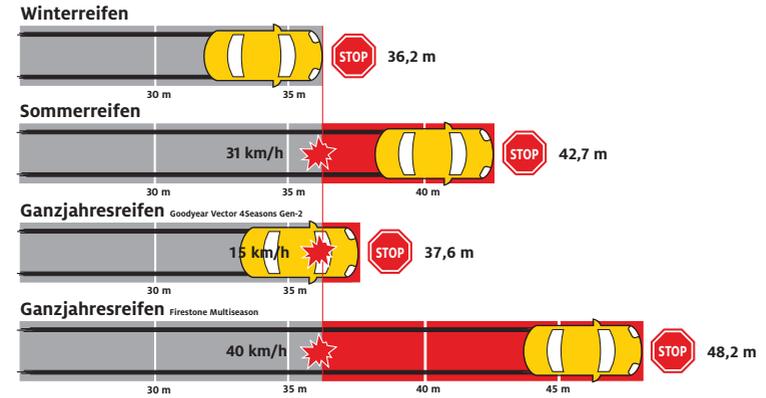


„Auf Schnee stoppt kein Reifen früher als ein Winterreifen.“

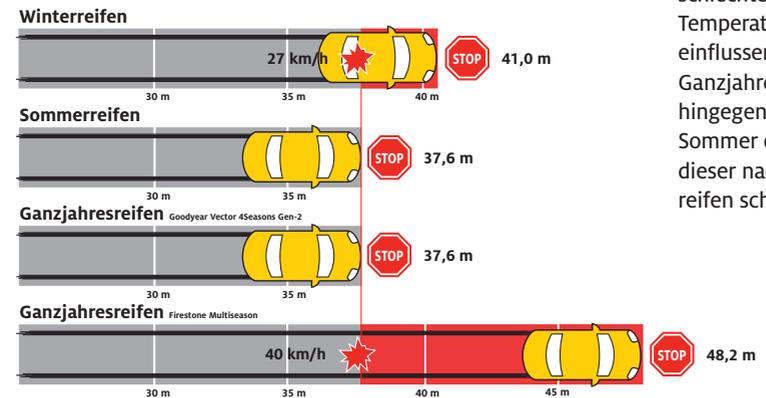
Ein Sommerreifen hat auf Schnee nichts zu suchen. Mit ihm steht das Auto 34 m – etwa acht Autolängen – später als mit dem Winterreifen. Der Ganzjahresreifen von Nokian brems fast auf dem gleichen Niveau wie ein Winterreifen.

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 2020: 235/55 R 17 103 V/Y

Reifenmodell	Gew.	Continental	Goodyear	Michelin	Nokian	Uniroyal	Vredestein	Bridgestone
		AllSeasonContact	Vector 4Seasons Gen-2	CrossClimate+	Weatherproof	AllSeason-Expert 2	Quatrac Pro	Weather Control A005
		V	Y	Y	V	V	Y	V
Angabe Reifenlabel		B/B/72	B/B/69	B/B/69	C/A/69	C/C/72	C/B/71	C/A/71
Trocken	15%	3,6	3,8	<u>2,6</u>	3,9	<u>4,3</u>	3,9	<u>2,6</u>
Nass	30%	<u>2,6</u>	<u>2,6</u>	<u>2,7</u>	<u>2,9</u>	<u>2,7</u>	<u>2,6</u>	<u>2,0</u>
Schnee	20%	<u>3,0</u>	3,6	3,9	3,0	<u>3,0</u>	5,2	5,4
Eis	10%	<u>2,4</u>	<u>2,4</u>	<u>2,4</u>	<u>2,7</u>	<u>2,4</u>	<u>2,7</u>	<u>2,4</u>
Geräusch	5%	3,0	2,8	3,0	<u>3,4</u>	<u>2,7</u>	<u>2,7</u>	2,9
Kraftstoffverbrauch	10%	<u>1,5</u>	<u>1,9</u>	<u>2,0</u>	<u>2,4</u>	<u>2,2</u>	<u>2,5</u>	<u>1,9</u>
Verschleiß	10%	<u>1,5</u>	<u>1,0</u>	<u>0,6</u>	<u>2,0</u>	<u>1,0</u>	<u>1,0</u>	<u>2,0</u>
Gesamtnote		3,6	3,8	3,9	3,9	4,3	5,2	5,4
Stärken/Schwächen		+ Relativ gut auf Nässe + Zufriedenstellend auf Schnee - Schwächen auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Relativ gut auf Nässe + Geringer Verschleiß - Schwächen auf Schnee - Schwächen auf trockener Fahrbahn (Abwertung) Nachfolgemodelle Vector 4Seasons Gen-3 und Vector 4Seasons Gen-3 SUV erhältlich	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn und beim Verschleiß - Schwach auf Schnee (Abwertung)	+ Zufriedenstellend auf Schnee - Relativ laut - Schwach auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Zufriedenstellend auf Schnee + Geringer Verschleiß - Sehr schwach auf trockener Fahrbahn (Abwertung)	+ Relativ gut auf Nässe + Geringer Verschleiß - Schwach auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf Schnee (Abwertung)	+ Bestnote auf trockener und nasser Fahrbahn - Sehr schwach auf Schnee (Abwertung) Nachfolger Weather Control A005 EVO erhältlich



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.

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

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 besonders unangenehme Verschleißbilder aus (Stichwort: Sägezahnverschleiß).
- Lagern Sie die Reifen bei Nichtgebrauch sachgerecht.

Lagerung der Reifen

- » Reifen mit Wasser säubern und gut trocknen
- » Mögliche Fremdkörper aus den Profillillen entfernen und Reifen auf Schäden überprüfen
- » 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

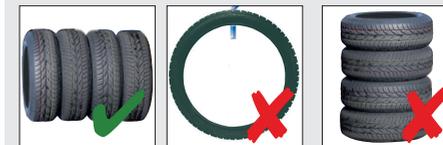
Lagerung von montierten Reifen

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

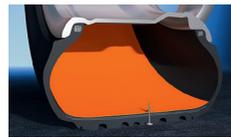
trotz Luftverlust mit einer Geschwindigkeit von meist maximal 80 km/h möglich. Am häufigsten werden Notlaufsysteme mit verstärkten Reifenflanken eingesetzt.



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 einen ersten Hinweis auf erlaubte Reifengrößen. Häufig sind damit allerdings nicht alle zulässigen alternativen Rad-Reifen-Kombinationen für den Halter offengelegt. Deswegen ist es sinnvoll, beim Vertrags- oder Reifenfachhändler weitere Bereifungsmöglichkeiten nachzufragen. 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, Altfreifenentsorgung 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.

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.

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.

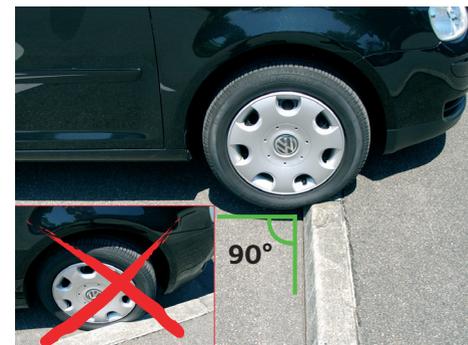
Reifenschäden

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

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 Material- oder Fertigungsfehler verursacht wurden, so können diese Reifen beim Verkäufer reklamiert werden. Ist der Reifen Teil der Erstausrüstung eines vollständigen Fahrzeugs, so ist dies der gewerbliche Autoverkäufer. Wurde der Reifen bei einem Reifenfachhändler erworben, ist die Reklamation an diesen zu richten. Beim Online-Kauf des Reifens gilt der Internethändler als Ansprechpartner. Wird der Reifen bei einem Reifenfachhändler reklamiert, erfolgt dies nach einem standardisierten Verfahren. 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 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

Abrollgeräusch	10, 14 f.
ADAC Bewertung	19
ADAC Empfehlung	11
Altreifenentsorgung	39 f.
Aquaplaning	10 ff., 14, 18 f., 35

B

Bewertung	18 f., 28
Bremsweg	11, 18, 29, 32 f.

C

CO ₂ -Emissionen	16
-----------------------------	----

D

Direkt messende Systeme	13
DOT-Angabe	7, 36
Drucksensoren	13

E

Editorial	4
Ersatzrad	38
EU-Reifenlabel	4, 10, 16, 40

F

Fahrverhalten	5, 10, 12, 15, 18 f., 22
---------------	--------------------------

F

Füllstoffe	5
------------	---

G

Ganzjahresreifen	4, 7, 9, 11, 14, 19, 31 ff., 35
------------------	---------------------------------

Geräusch	10, 14 f., 18 f., 28
----------	----------------------

Geräuschoptimierte Reifen	15
---------------------------	----

Geschwindigkeitsindex	7 f., 14
-----------------------	----------

Gesetzliche Mindestprofiltiefe	7, 11, 18
--------------------------------	-----------

Gürtellagen	6
-------------	---

H

Höchstgeschwindigkeit	8, 11, 14
-----------------------	-----------

I

Indirekt messende Systeme	13
---------------------------	----

K

Karkasse	6 f.
----------	------

Kernreiter	6
------------	---

Kontrollsysteme	13
-----------------	----

Kraftstoffverbrauch	10, 12, 15 f., 18 f., 28, 31
---------------------	------------------------------

L

Lagerung	4, 37
----------	-------

Lastindex	8
-----------	---

Laufstreifen	6
--------------	---

Luftdruck (siehe Reifendruck)	
-------------------------------	--

M

Materialfehler	41
----------------	----

Mindestprofiltiefe	7, 11, 18
--------------------	-----------

Montage	39 f.
---------	-------

N

Nebenkosten	40
-------------	----

Notlaufeigenschaften	4, 7, 13, 38
----------------------	--------------

Notrad	38
--------	----

P

Pauschalangebot	39 f.
-----------------	-------

Pflege	4, 5, 36
--------	----------

Profiltiefe	7, 9, 11, 14, 18, 36 f.
-------------	-------------------------

Q

Quetschungen	41
--------------	----

R

Räder	13, 37 f., 40
-------	---------------

RDKS	13, 38, 40
------	------------

Reifen und Umwelt	15
-------------------	----

Reifenalter	36
-------------	----

Reifenbauteile	6
----------------	---

Reifenbezeichnung	6
-------------------	---

Reifendimension	8, 16, 39 f.
-----------------	--------------

Reifendruck	8, 11 ff., 37, 41
-------------	-------------------

Reifendruck-Kontrollsysteme	siehe RDKS
-----------------------------	------------

Reifenkauf	4, 17, 39 f.
------------	--------------

Reifenlabel	4, 10, 16, 40
-------------	---------------

Reifenprofil	9, 11, 14
--------------	-----------

Reifenreparatur	41
-----------------	----

Reifenschäden	12, 41
---------------	--------

Reifentests	4, 8, 10, 15 ff., 19, 28 f., 39 f.
-------------	------------------------------------

Reserverad	12, 36, 38
------------	------------

Rollwiderstand	6, 10, 15 f.
----------------	--------------

Run Flat	7, 38
----------	-------

S

Schnelllauf	18, 28
-------------	--------

Seal	7, 38
------	-------

Sicherheit	5, 10 f., 14 ff., 29, 31, 36, 40
------------	----------------------------------

Sommerreifen	4, 8 ff., 14, 19, 28 f., 31 ff., 37
--------------	-------------------------------------

Sommerreifentest 2021	20 f.
-----------------------	-------

Sommerreifentest 2020	22 f.
-----------------------	-------

Sommerreifentest 2019	24 f.
-----------------------	-------

Sommerreifentest 2018	26 f.
-----------------------	-------

T

Testablauf	17
------------	----

Testkriterien	7, 10, 16, 19, 31
---------------	-------------------

Textilcordeinlage	6
-------------------	---

Tragfähigkeitsindex	7 f.
---------------------	------

TWI (Tread Wear Indicator)	7, 11
----------------------------	-------

U

Umwelt	15 ff.
--------	--------

Unterhalt	36
-----------	----

V

Ventile	13, 40
---------	--------

Verschleiß	4, 7, 10 ff., 14, 18 f., 28, 36 f., 41
------------	--

W

Winterreifen im Sommer	8, 11, 14, 33
------------------------	---------------

Wulstkern	6
-----------	---

Wulstverstärker	6
-----------------	---

Z

Zubehör	36
---------	----