

26. Februar 2025

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner

Frank Reichert

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620

Fax: +49 (0)711 97676-609

frank.reichert@gtue.de

Sommerreifen im Härtetest: Der Sieger überzeugt mit Nachhaltigkeit und Leistung

- + Zehn Hochleistungsreifen durchlaufen das Prüfzenario
- + Große Leistungsunterschiede zwischen Premium- und Billigreifen
- + Die Reifenwahl beeinflusst Sicherheit, Fahrkomfort und Umweltbelastung

___ Stuttgart. Der Frühling naht: Besseres Wetter und griffige Straßenverhältnisse kommen besonders jenen Autofahrerinnen und Autofahrern entgegen, die bewusst nicht zu Ganzjahres-Pneus greifen. Sie entscheiden sich für reine Sommerreifen, um das Maximum an Fahrsicherheit sowie das Optimum an Fahrspaß nutzen zu können. Beim Sommerreifentest 2025 arbeiten die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH und der Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreich (ARBÖ) nun mit der Auto Zeitung zusammen.

___ „Wir freuen uns sehr über die neue Kooperation mit der Auto Zeitung. Gemeinsam stehen wir für unabhängige, fundierte und praxisnahe Produkttests – ganz im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher“, sagt Frank Reichert, Leiter der GTÜ-Unternehmenskommunikation. „Unser aktueller Sommerreifentest zeigt eindrucksvoll, wie entscheidend die Reifenwahl für Sicherheit, Fahrkomfort und Nachhaltigkeit ist.“

___ „Seit 56 Jahren steht die Auto Zeitung für höchste Testkompetenz. Das gilt auch für unsere unabhängigen Reifentests. Wir haben dieses Mal zehn Profile der Dimension 225/45 R18 untersucht – von der Discountmarke bis zum mehr als doppelt so teuren Premium-Pneu“, sagt Stefan Miete, Chefredakteur von Auto Zeitung und Classic Cars. Ergebnis: „Beide Billig-Profilen floppen im Test.“

___ Getestet wurden zehn aktuelle Hochleistungsreifen der UHP-Klasse (Ultra High Performance), angefangen bei zwei Preisbrechern aus China, dem Mastersteel Super Sport 2 und dem Triangle EffeXSport TH202, über die Qualitätsreifen Falken Azenis FK520, Toyo Proxes Sport 2 und Vredestein Ultrac Pro bis hin zu den teuren Premium-Produkten Bridgestone Potenza Sport, Continental PremiumContact 7, Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6, Michelin Pilot Sport 5 und Pirelli P Zero. Streng genommen gehört der Conti als Touringreifen nicht unbedingt ins UHP-Segment. Doch er ist so leistungsstark, dass er sich auch in diesem Umfeld behaupten sollte.

___ Wie zutreffend diese Einschätzung ist, unterstreicht der Conti bei den Tests auf nassem Asphalt: Selbst im Wettbewerb mit der UHP-Konkurrenz markiert er mit 41,8 Metern den kürzesten Bremsweg aus 100 km/h und besticht mit seinem berechenbaren und sicheren Fahrverhalten. Damit erreicht er im Nässekapitel die gleiche Punktzahl wie der Bridgestone, der diese Disziplin seit Jahren dominiert. Der Japaner bremst geringfügig schlechter, bietet dafür aber noch mehr Seitenhalt und eine sportlichere Charakteristik.

___ Mit nur einem Punkt Abstand folgt der Goodyear, der den Handling-Parcours am schnellsten umrundet und ebenfalls eine starke Bremsverzögerung aufbaut. Damit setzen sich diese drei Kandidaten bereits vom Feld ab, während die beiden chinesischen Fabrikate eklatante Schwächen offenbaren. Besonders der Mastersteel, der zum Zeitpunkt des Einkaufs der günstigste Reifen dieser Spezifikation im Handel gewesen ist, patzt in sämtlichen Disziplinen und fährt dem Feld durchgehend hinterher. Allein beim Bremsstest hat er einen um 10,9 Meter längeren Weg bis zum Stillstand als der Conti – er ist noch mit über 45 km/h unterwegs, während der andere bereits steht, etwa vor einem Hindernis. Auch der Triangle enttäuscht mit vollen 52 Meter Bremsweg, zieht sich jedoch einigermaßen achtbar aus der Affäre. Dennoch: Im Regen ist auch er keine gute Wahl.

___ Wie hervorragend die Nasshaftung von Bridgestone, Conti und Goodyear ist, verdeutlicht nicht zuletzt der Abstand zu den Profilen von Michelin und Pirelli, die für sich genommen zwar gut abschneiden, aber nicht an die Spitzengruppe heranreichen. Falken, Toyo und Vredestein bauen ihrerseits spürbar weniger Nasshaftung auf, weshalb vor allem die Bremswege im direkten Vergleich länger ausfallen. Beim Aquaplaning-Schutz indes schneidet der Vredestein am besten ab.

___ Bei den Fahrversuchen auf trockener Piste übernimmt der Goodyear die Führung und besticht mit seinem absolut tadellosen Verhalten selbst in Extremsituationen. Dazu ist er stark auf der Bremse und glänzt mit einem ordentlichen Abrollkomfort. Da setzt der Conti naturgemäß noch einen drauf

und rollt am geschmeidigsten ab. Weil auch er mit starken Resultaten auf trockenem Asphalt überzeugt, bleibt er dem Goodyear auf den Fersen.

Der Michelin holt auf und sichert sich im Trockenen den dritten Rang. Es folgt der Pirelli, dessen Rollwiderstand nach der letzten Überarbeitung besser geworden ist. Der Bridgestone hingegen markiert seinerseits den kürzesten Bremsweg und gibt sich betont sportlich. Diese Charakteristik schränkt jedoch den Komfort ein, in Sachen Energieeffizienz trägt der Pneu sogar die rote Laterne. Der Toyo liegt nach Punkten im Trockenen gleichauf und begeistert mit seiner Agilität, die ihm die flotteste Rundenzeit sichert. Falken und Vredestein schlagen sich wacker, setzen aber kaum Akzente.

Dass ein niedriger Preis allein nicht alles über die Wirtschaftlichkeit aussagt, belegen die beiden China-Reifen. Der Mastersteel zeigt zwar dank des sehr niedrigen Rollwiderstandswerts Sparpotenzial, doch seine geringe Laufleistung relativiert diesen Vorteil. Noch schneller verschleißt der Triangle, der sich deswegen ebenfalls nur sehr bedingt als „preiswerte“ Alternative empfiehlt. Da die beiden Pneus außerdem deutlich weniger Haftung aufbauen und verlängerte Bremswege bedingen, landen sie schließlich auf den letzten Plätzen.

Labortests ermitteln Profilverschleiß sowie potenzielle Laufleistung. Dazu absolvieren alle Kandidaten mehr als 5.000 Kilometer auf einem Trommel-Prüfstand, der ein computergesteuertes Fahrprofil mit exakt definierten Anteilen an Stadtverkehr, Landstraßenfahrt und Autobahn-Etappen simuliert. Anschließend werden alle Profile an mehreren Punkten vermessen, um zu dokumentieren, wie viel Gummi verloren gegangen ist. Dieser Wert wird auf einen durchschnittlichen Abrieb in Millimeter pro 1.000 Kilometer umgerechnet und erlaubt Rückschlüsse darauf, wie hoch die Umweltbelastung etwa durch den Abrieb ist. Zugleich kann man anhand der Daten hochrechnen, an welcher Stelle und wann die jeweiligen Profile die gesetzliche Verschleißgrenze erreichen würden. Der Laborversuch erlaubt so eine präzise Einordnung der zu erwartenden Lebensdauer. Doch in der Praxis hängt dieser Wert von einer Vielzahl von Faktoren ab. Darum dienen die Tabellenangaben nur als theoretische Richtwerte für die tatsächliche Laufleistung. Abhängig von Intensität und Häufigkeit der Brems- sowie Beschleunigungsvorgänge, der Beladung, der Geschwindigkeit und des Fahrstils können diese Angaben in der Praxis mehr oder weniger stark abweichen – das gilt gleichermaßen für alle Testteilnehmer.

Der Goodyear entpuppt sich dabei als der nachhaltigste Pneu, der mit wenig Verschleiß, einer hohen Laufleistung sowie guten Werten im Rollwiderstand und nicht zuletzt einem geringen Außengeräusch Umwelt und

Geldbeutel schont. Auch der Michelin glänzt markentypisch mit wenig Verschleiß und einer hohen Laufleistung, ist aber etwas laut und weist einen durchschnittlichen Rollwiderstand auf. Conti und Falken erzielen vergleichbare Ergebnisse, der Vredestein gefällt mit seinem leisen Abrollgeräusch. Immerhin: Der Mastersteel ist der leiseste Pneu im Test, doch das kann seine Schwachpunkte nicht kaschieren.

___ Zählt man alle Aspekte zusammen, bestimmen die Premium-Pneus das Geschehen. Der Goodyear vereint Performance und Nachhaltigkeit auf höchstem Niveau und wird Testsieger. Der Conti holt dank vorzüglicher Nasshaftung den zweiten Platz. Dritter wird der Bridgestone, der zudem das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet, aber konsequent auf Sportlichkeit setzt. Es folgen der ausgewogene und langlebige Michelin sowie der fein ausbalancierte Pirelli. Vredestein, Toyo und Falken können zwar nicht mit den Premium-Profilen mithalten, haben aber durchaus ihre Stärken, während die vermeintlich preiswerten Pneus von Triangle und Mastersteel keine ernsthaften Alternativen darstellen.

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

___ Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kraftfahrzeugsachverständiger in Deutschland und zählt damit zu den größten Sachverständigenorganisationen überhaupt. Sie versteht sich als ein umfassendes Expertennetzwerk. Rund 2.500 selbständige und hauptberuflich tätige Sachverständige, mehr als 2.650 Prüfsachverständigen und Sachverständigen sowie zahlreiche qualifizierte Mitarbeitende stehen an 10.200 Prüfstützpunkten, in Werkstätten und Autohäusern sowie an mehr als 860 eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Sachverständigen sind im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig.

___ Gesellschafter der GTÜ sind die drei Sachverständigenverbände: AGS (Arbeitsgemeinschaft der Kfz-Sachverständigen e.V.), BVS-KSV (BVS-Kraftfahrzeugsachverständigen-Verein e.V.) und BVSK (Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.).