



Der neue Primus in der Palette der Ultra-High-Performance-(UHP) Sommerreifen von Goodyear erfüllt exzellent eine der dringendsten Anforderung, die Autofahrer an Reifen dieser Leistungsklasse haben: Er sorgt für deutlich kürzere Bremswege. Beim Trocken- und beim Nass-Bremstest waren die Werte des Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 (rechte Anzeige) immer rund drei Meter kürzer als die der unter den exakt gleichen Bedingungen getesteten Konkurrenten. Als der Eagle F1 Asymmetric 2 das Testfahrzeug bereits zum Stillstand gebracht hatte, waren die Mitbewerber noch mit einer Geschwindigkeit von 22 km/h unterwegs.

SOMMERREIFEN-WECHSEL: AM BESTEN ERST NACH OSTERN

Wenn die Profiltiefe der M+S-Reifen nur noch vier Millimeter beträgt, kann man sie mit gewissen Einschränkungen weiter abfahren. Dunlop weist jedoch darauf hin, dass moderne Regelsysteme wie ABS oder ASR und das darauf basierende ESP vor allem hinsichtlich der Seitenführung auf optimale Reifen angewiesen sind. Michelin spricht sich für eine Umrüstung aus, weil schon bei 20 Grad Celsius der Bremsweg mit Sommerreifen um bis zu fünf Meter kürzer sein kann als mit Winterpneus. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von M+S-Reifen darf im Sommer aber keinesfalls überschritten werden. Frank Jung, zuständig für den Vertrieb von Pkw-Reifen bei Continental in Deutschland, rät auch, schon jetzt die passenden Reifen für den nächsten Herbst zu ordern, wenn abmontierte Winterreifen weniger als vier Millimeter Restprofil haben: „Unter dieser Profiltiefe können ältere Pneus nicht mehr genug Grip aufbauen, um den nächsten Winter sicher zu meistern“. Daher sei es am besten, so früh wie möglich neue Winterreifen zu bestellen - auch dann, wenn die Saison erst wieder in sechs Monaten beginnt.

Preiserhöhungen kommen bald

Der Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (BRV) erwartet in diesem Jahr deutliche Preiserhöhungen bei allen Reifen. Auf Grund steigender Kosten bei Kautschuk und Öl sei mit Auf-

Sicherheitsbewusste Autofahrer wissen: Die Zeit zum Wechsel von Winter- auf Sommerreifen ist nicht schon zum offiziellen Frühlingsanfang oder bei der Umstellung von Winter- auf Sommerzeit. Der Grundsatz „Winterreifen - von Oktober bis Ostern“ gilt unverändert und in höher gelegenen Landstrichen (oder bei Fahrten dorthin!) sind oft bis in den Mai hinein M+S-Pneus angeraten. In jedem Fall ist es das Beste, sich für den Reifenwechsel Rat und Tat von Autohäusern oder dem Fachhandel zu sichern. Dort lassen sich jetzt bereits Montage-Termine vereinbaren und im Blick auf anstehende Preiserhöhungen die neuen Reifen oft noch zum „alten“ Preis sichern.

schlägen von bis zu 25 Prozent zu rechnen. „Anders als in früheren Jahren wird der Reifenfachhandel die angekündigten Preissteigerungen eins zu eins an seine Kunden weiter geben müssen“, sagt Peter

Hülzer, geschäftsführender Vorsitzender des BRV: „Ich kann nur jedem privaten und gewerblichen Verbraucher empfehlen, seinen Bedarf möglichst umgehend mit dem Reifenfachhändler seines Vertrauens zu



Der ContiPremiumContact 2, geeignet für die Kompakt- bis obere Mittelklasse, wurde Testsieger beim ADAC und bei der Gesellschaft für technische Überwachung (GTÜ) bereits im Stand eine gewisse Dynamik verleihen.

erörtern und Reifen zu ordern, bevor die reduzierten Angebotsmengen zu geräumten Lagern führen“.

Michelin hat inzwischen europaweite Preissteigerungen offiziell angekündigt und wird die Preise für Pkw-Reifen durchschnittlich um fünf Prozent erhöhen. Die Continental AG reagiert ebenfalls auf das sehr hohe Preisniveau für die wichtigsten Kautschuksorten bzw. andere in der Pkw-Reifen-Produktion verwendeten Rohstoffe und hebt die Listenpreise für alle Pkw- und Van-Sommerreifen im europäischen Ersatzgeschäft zum 1. Mai 2011 um fünf bis acht Prozent an.

Richtiges „Do it yourself“

Die besseren Reifen sollten auf der Hinterachse montiert werden. Das zeigte ein Test, den der ADAC im vergangenen Jahr durchführte. Die Montage der Reifen mit tieferem Profil auf der Hinterachse bringt vor allem für Fahrzeuge ohne ESP höhere Fahrstabilität, insbesondere in Notsituationen und auf nasser Fahrbahn. Das Fahrzeug bricht beim Bremsen und beim Spurwechsel nicht so leicht aus. Gegen die Montage der besseren Reifen auf der Hinterachse sprechen allenfalls der geringfügig längere Bremsweg und das etwas schlechtere Aquaplaning-Verhalten. Damit keine zu großen Unterschiede zwischen der Profiltiefe der Vorder- und Hinterreifen entstehen, empfiehlt es sich, die Reifen jährlich achsweise zu tauschen. Abgenommene Reifen werden am besten



Sauber gelagert, richtig markiert und nochmals kontrolliert kommen die Sommerreifen nach dem „Winterschlaf“ wieder an die richtige Stelle.



Exakter Reifen-Fülldruck ist wichtig und wird nach den Hersteller-Angaben von Fachleuten bei der Umrüstung oder danach an der Tankstelle eingestellt.



Nicht nur neue, auch nach der Winterpause wieder montierte Sommerreifen danken sorgfältiges Auswuchten durch den Fachmann mit „rundem“ Lauf.



Mit Hebebühne und Druckluft-Schrauber werden die Sommerreifen schneller und sicherer gewechselt, als mit „Bordmitteln“ vor der heimischen Garage.

markiert (z. B. HL für hinten links) - damit im Herbst die Laufrichtung wieder stimmt. Die Radschrauben müssen mit dem richtigen Drehmoment genügend fest, aber nicht übertrieben angezogen werden. Dafür sollte man möglichst Fachleute aufsuchen. Diese können mit entsprechenden Messgeräten auch schnell Mängel am Fahrwerk oder zu niedrigen Reifen-Fülldruck erkennen und beseitigen. Nachdem aus dem Reifenprofil Fremdkörper entfernt und an den Felgen Lack- oder Rostschäden ausgebessert wurden, sollten die Winterpneus mit leicht erhöhtem Fülldruck aufgehängt oder liegend übereinander gestapelt werden. Bei stehend gelagerten Reifen kann gelegentliches Drehen mögliche Standschäden verhindern. Der richtige Lagerort sollte kühl, trocken und dunkel sein. Wer selbst keinen geeigneten Platz hat, findet diesen oft kostengünstig bei seinem Reifenhändler.

Risiko-reiche Billigreifen

Wer sich beim Reifenkauf für Billigreifen entscheidet, riskiert im Ernstfall auf nasser Straße einen um 70 Prozent längeren Bremsweg. Dies war das wichtigste Ergebnis des letztjährigen ADAC-Reifentests. Dabei landeten Billigangebote wegen sicherheitsrelevanter Schwächen durchwegs im Bereich „nicht empfehlenswert“. Der Sommerreifentest, den der ADAC zusammen mit der Stiftung Warentest durchführte,

zeigte einmal mehr, dass sich beim Reifenkauf wegen Preisspannen bis zu 70 Prozent ein Preisvergleich lohnt. Um Zeit oder Kosten zu sparen, ist eventuell (bei vertrauenerweckenden Angeboten) der Kauf gebrauchter Reifen ein Weg. Die richtige Größe für den Ersatz findet sich auf den bisherigen Pneus - sofern diese ein zulässiges Format hatten - oder in den Fahrzeugpapieren. Darin stehen aber seit einigen Jahren statt der früheren Vielzahl von zulässigen Reifen- und Felgengrößen nur noch zwei Standard-Dimensionen. Wer die Umrüstung auf breitere Sommerreifen selbst plant, kann sich deshalb nur im Fachhandel, bei Prüf-Diensten oder im Internet kundig machen. Ob andere Felgen erforderlich und zulässig sind, lässt sich ebenso klären.

Weiterhin große Unterschiede

Der ADAC hat auch für dieses Jahr wieder Sommerreifen getestet. Dabei unterscheidet ein über 22 Meter längerer Bremsweg auf nasser Fahrbahn den Testsieger vom Schlusslicht. Dabei steht Autofahrern mit zwölf „guten“ und elf „befriedigenden“ Modellen eine ausreichende Auswahl an Reifen zur Verfügung, um gut über den Sommer zu kommen. Sieben Reifen zeigen allerdings so schlechte Leistungen, dass man vom Kauf dieser Produkte abraten muss. So erhielt bei den 175er-Reifen der Conti-Premium-Contact 2 vor dem Uniroyal Rain-Expert die besten Noten und kommt beim

Bremsen auf nasser Fahrbahn schon nach 58,3 Metern zum Stehen, während der italienische Dayton dazu 80,4 Meter braucht! Neben dem Verhalten auf trockener und nasser Fahrbahn wurden das Geräuschverhalten, der Kraftstoffverbrauch und der Verschleiß untersucht. Im zusätzlich durchgeführten Schnellauftest fielen zwei Reifen negativ auf: Der Point S bestand den verschärften ADAC-Test nicht und der Chengshan fiel sogar durch den einfacheren DIN-Test. Testsieger bei den 195ern wurde der Vredestein Sportrac 3 mit sehr ausgewogenem Fahrverhalten und der Bestnote auf Nässe. Am anderen Ende der 16 Reifen finden sich die drei Billigprodukte Sava intensa hp, Point S Summerstar 2 und Chengshan CSR 66.

Breites Continental-Angebot

Continental hält für den Sommer wieder die Modelle ContiPremiumContact 2, ContiSportContact 3 oder 2 und nicht zuletzt den neuen ContiSportContact 5 P bereit. Mit letzterem haben die Hannoveraner seit einem Jahr einen Sportreifen für hochgetunte Fahrzeuge und Supersportler, der es für diese Autos ermöglicht, auch von der Hinterachse die Beschleunigungskräfte optimal zu übertragen. Dazu wurde ein Profildesign entwickelt, das durch seine große Bodenaufstandsfläche eine maximale Kraftübertragung gewährleistet. Zwei Mittelbänder des asymmetrisch aufgebauten

Profils liefern besten Grip, so dass auch beim kräftigen Beschleunigen keine Kraft für den Vortrieb verloren geht. Gleichzeitig sorgt die Blockstruktur der äußeren Reifenschulter für die gute Übertragung von Seitenkräften. Davon profitiert vor allem das direkte Handling, da Lenkbefehle schnell und sicher umgesetzt werden. Um diesen Effekt zu verstärken, haben die Conti-Entwickler beim Vorderachs-Reifen auf eines der beiden Mittelbänder verzichtet, um die Blockstrukturen für das Handling noch breiter auslegen zu können. Damit die Bremsengriffe so kurz und dosierbar wie möglich ausfallen, sind die Profilblöcke der Reifenmitte durch kurze Stege untereinander abgestützt.

Nachfolger eines Testsiegers

Goodyear bringt zur Sommerreifensaison 2011 den Eagle F1 Asymmetric 2 mit revolutionärer ActiveBraking-Technologie in 29 populären Dimensionen auf den Markt. Der neue Hochleistungs-Pneu übertrifft die hohen Erwartungen, die durch seinen Vorgänger - den Goodyear Eagle F1 Asymmetric - geweckt wurden. Die ActiveBraking-Technologie seines Nachfolgers verbessert den Straßenkontakt beim Bremsen auf jedem Belag. So lieferte der Eagle F1 Asymmetric 2 beim TÜV Süd Automotive als unabhängiger Testorganisation außergewöhnlich gute Leistungen ab und überzeugte auf nasser Straße mit einem Bremsweg, der um drei Meter



Fachleute des TÜV SÜD bescheinigten nach umfangreichen Tests den RunOnFlat-Reifen objektiv Fahreigenschaften und Komfort „wie normale Reifen“.

unter dem Durchschnittswert von drei Konkurrenzprodukten lag. Auch beim Handling und in puncto Bremsen auf trockener Straße erzielte der Reifen Spitzenwerte und kam im Durchschnitt zwei Meter früher zum Stehen. Der Test von TÜV Süd Automotive bestätigte außerdem, dass der Eagle F1 Asymmetric 2 einen für seine Klasse herausragenden, um durchschnittlich sieben Prozent geringeren Rollwiderstand bietet. Die Verwendung von Goodyears bewährter FuelSaving-Technologie reduziert sowohl den Benzinverbrauch als auch die CO₂-Emissionen: Minimiertes Reifengewicht durch verringerten Gummianteil, neue Silica-Werkstoffe mit vergrößerter Oberfläche und optimierte Reifenkonstruktion reduzieren die Hitzeentwicklung. Das aerodynamisch optimierte Design der Reifenflanken verringert den Luftwiderstand und damit vor allem bei hoher Geschwindigkeit den Energieverlust deutlich. Schließlich zeichnet sich der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 2 durch seine geringen Abrollgeräusche aus. Dies wird durch ein optimiertes Profilblock-Design mit 64 Profilblöcken im Außenbereich und 72 Blöcken auf der Profil-Innen-seite erreicht. Die im Computer optimierte Form des Profil-Negativanteils sowie die Laufflächen-Steifigkeit führen außerdem zu einer verbesserten Laufleistung.

RunOnFlat-Reifen für alle Pkw

Im vergangenen Jahr führte Goodyear Dunlop eine neue Entwicklungsstufe seiner RunOnFlat-Technologie ein. Die pannensicheren Reifen der beiden Marken zeichnen sich bei weiter verbessertem Eigenfederungsverhalten durch Komfort auf dem Niveau konventioneller Pneu aus. Zudem können die Notlaufreifen jetzt auf jedem Pkw gefahren werden, der über ein Reifendruck-Überwachungs-System verfügt. Reduzierter Rollwiderstand und geringeres Gewicht sorgen darüber hinaus für niedrigeren Benzinverbrauch und weniger CO₂-Emissionen. Nach einem ausführlichen Testprogramm hat der TÜV SÜD die guten Fahreigenschaften der neuen RunOnFlat-Generation bestätigt. Die Prüfer attestieren

den Notlaufreifen von Goodyear und Dunlop, dass sie über gleiche oder bessere Eigenschaften wie Reifen ohne Notlaufeigenschaften verfügen. Besonders hervorgehoben wurden der um 13 Prozent niedrigere Rollwiderstand, die um vier Prozent kürzere Nassbremsdistanz und der zusätzliche Sicherheitsgewinn: RunOnFlat Reifen können im Falle eines Schadens noch 80 Kilometer weit mit 80 km/h gefahren werden, so dass man sicher die nächste Werkstatt erreicht.

Spezialreifen für schwere SUV

Große und leistungsstarke Sport Utility Vehicle werden heute schneller denn je und fast nie im Gelände gefahren. Dafür sind statt grobstolliger Pneu spezielle Straßen-Sportreifen mit exzellenter Leistungsfähigkeit erforderlich. Der Dunlop SP Quattro Maxx erfüllt seit einem Jahr alle entsprechenden Anforderungen und wird für den Weltmarkt exklusiv im brandenburgischen Fürstenwalde produziert. Die Dunlop-Techniker konnten sich beim SP Quattro Maxx zwar auf bewährte Rezepte für die Sportreifen des Hauses stützen, fügten aber eine ganze Reihe innovativer Reifentechnologien hinzu. Für eine steifere Reifenflanke wurde die synthetische Faser Kevlar, („fünf Mal stärker als Stahl“) eingesetzt und damit über einen großen Temperaturbereich besseres Fahrbahn-Feedback, höhere Fahrpräzision sowie stärkere Kurvenstabilität erreicht. Eine ultra-steife Karkasse führt zu einer höheren Festigkeit und dazu trägt auch ein Stahlgürtel mit 30 Prozent mehr Drahtdurchmesser bei. Um gute Nässeigenschaften mit sportlichem Fahrverhalten zu verbinden, besteht die Lauffläche aus zwei unterschiedlichen Gummimischungen. Das flachere Profil-Design basiert auf zehn (statt der üblichen drei) Radien und ändert sich sanfter, wenn sich der Reifen von einer Geraden in eine Kurve bewegt. Zur verbesserten Fahrzeugkontrolle trägt auch das exklusive Wulst-Sitz-System bei. Der Dunlop SP Quattro Maxx ist derzeit in Dimensionen von 17 bis 21 Zoll und in Breiten von 235 bis 315 Millimetern erhältlich. Damit eignet er sich für kompakte SUV wie VW Tiguan und



Auch an einem Hochleistungs-SUV wie dem Porsche Cayenne stellt der Dunlop SP Quattro Maxx seine Qualitäten eindrucksvoll unter Beweis.

Ford Kuga ebenso wie für die Allradler-Spitzenklasse á la Audi Q7, BMW X5, Porsche Cayenne und Range Rover Sport.

iF Design Award für Nexen

Die Jury des iF product design award 2011 hat jetzt zwei Nexen-Reifen ausgezeichnet. Nexen zählt zu den führenden koreanischen Reifenherstellern und exportiert weltweit in mehr als 120 Länder. Das Unternehmen verfügt über Produktionsstätten in Korea und China und setzt seit einiger Zeit einen stärkeren Fokus auf den europäischen Markt. Der Ultra High Performance-Sommerreifen N8000 und der Winterreifen Winguard Sport setzten sich unter 1.121 Teilnehmer aus 43 Ländern durch. Der N8000 zeichnet sich unter anderem durch eine asymmetrische Gestaltung der Laufflächen und organisch anmutende Querrillen aus, während beim Winguard Sport besondere Einkerbungen für ein optimales Fahrverhalten auf Schnee sorgen und stromlinienförmige Querrillen das Handling bei Nässe verbessern. John Bosco Kim, Geschäftsführer der Nexen Tire Europe GmbH, unterstreicht: „Designpreise gehören für uns zu den wichtigsten Auszeichnungen. Denn das Design spielt bei Reifen nicht nur eine optische Rolle, sondern das Profil ist das wichtigste Element für die Funktionalität. Dieser Preis von einer internationalen Jury zeigt, dass Nexen auch bei Forschung und Entwicklung unter den führenden Reifenherstellern angekommen ist. Für uns ist der iF Design Award 2011 vor allem eine Verpflichtung und ein Ansporn, unsere Produkte kontinuierlich weiter zu verbessern.“

Nokian-Reifen siegt bei „ams“

Ein Nokian-Reifen ist mit „besonders empfehlenswert“ der Sieger bei „auto motor und sport“ im Sommerreifen-Test 2011. „Sehr gutes Fahrverhalten und Bremsvermögen bei Nässe und Trockenheit, geringes Abrollgeräusch, sehr wenig Rollwiderstand“, schreibt die Autozeitschrift als Plus über den sicheren und Sprit sparenden Nokian V. Der Premium-Pneu ist der beste Reifen bei „Gesamt nass“ und auch der

Beste in den Test-Disziplinen Bremsweg bei Nässe, Handling nass, Rollwiderstand und Abrollgeräusch. Der umweltfreundliche Nokian-V-Reifen erzielte mit „gut“ ebenfalls das Top-Urteil im Reifentest 2011 von ADAC- und Stiftung Warentest. Den kürzesten Bremsweg auf Nässe aller vom ADAC getesteten Autoreifen hat der Nokian - 22 Meter weniger als der schlechteste Konkurrent! Bei der Reifenentwicklung ist es ein schwer lösbares Problem, besten Grip bei Nässe mit optimal kleinem Rollwiderstand zu vereinen. Aber es geht - der neue Reifen des finnischen Herstellers erzielte bei der Rollwiderstandsmessung den Bestwert von 0,90 und „das ist nach derzeitigem Stand der Technik sehr gut“, lobt „auto motor und sport“. „Trotzdem zeigt sich der Nokian bei den Nässeversuchen ebenfalls von seiner besten Seite. Ganz im Gegensatz zur herrschenden Theorie bremsst er besser als alle seine Mitbewerber.“



Ein Testsieger: Nokian V

... und nächste Woche in

Fahrzeuge

**SPARSAME HECKTRIEBLER:
BMW X1 sDrive 18d & BMW 320d**