

Getestete Reifengröße: 265/60 R 18



Apollo
Apterra HT2



Continental
SportContact 5 SUV



Goodride
SU 318 H/T

In Uvalde im amerikanischen Bundesstaat Texas testen wir die Sommerreifen für große Allradler

Der Sommer ist **schon da**



Goodyear
Efficient Grip SUV

Hankook
Ventus ST

Kumho
Crugen HP91

Pirelli
Scorpion Verde

Toyo
Proxes T1 Sport SUV



Dieses Mal sind die Großen dran. Acht **Sommerreifen** für große SUV und Geländewagen messen sich auf trockener und nasser Straße, aber auch im Gelände

Hier im Süden der Vereinigten Staaten ist der Sommer schon da. Während sich bei uns zu Hause im fernen Mitteleuropa noch winterliche Kältetage und frühlinghafte Sonnenstunden abwechseln, herrscht hier im US-Bundesstaat Texas schon T-Shirt-Wetter. Eine sanfte Brise aus dem Süden und milde Temperaturen um die 20 Grad heben auch bei uns Testern die Laune. Urlaubsstimmung kommt dennoch nicht auf – angesichts von mehreren Stapeln Testräder, die nach und nach auf den Allradfahrzeugen montiert werden

Auch Reifen aus Indien und China sind dabei

müssen. Anschließend den Reifendruck prüfen, die Messinstrumente justieren, die Aufzeichnung starten – und dann kann's losgehen.

Interessante Kandidaten unter den Reifen finden sich auch in unserem diesjährigen Test. Sündhaft teure Markenreifen von Continental und Goodyear mit Preisen von rund 700 Euro pro Satz treten an gegen nur halb so teure Billigfabrikate aus Fernost wie dem Goodride von Hangzhou Zhongce, dem wohl größten Reifenhersteller Chinas. Interessant ist auch der Apollo; das ist ein indischer Reifenbäcker, der ursprünglich nur den heimischen Motorradmarkt beliefert hat und seit knapp acht Jahren offiziell auch in Europa seine Reifen verkauft – inzwischen auch für SUV. Der Preis ►

Fotos: A. Sonntag



Räder montieren, Drehmomente prüfen, Reifendruck korrigieren



Irgendwie muss der Schlamm wieder runter: Pickup auf Waschbühne

für einen Satz Apollo ist mit 560 Euro nicht ganz so heiß wie der von China-Reifen, dafür fallen die Testergebnisse des indischen Fabrikats wesentlich besser aus. Denn während für den chinesischen Goodride im Fazit nur der letzte Platz und die Note „Nicht empfehlenswert“ bleiben, erreicht der indische Apollo im-

merhin den vorletzten Rang und die Note „Bedingt empfehlenswert“. Der große Unterschied: Der China-Reifen fährt auf trockener Fahrbahn unbefriedigend und bei Nässe schlicht katastrophal. Liebe Entwickler bei Hangzhou Zhongce im ostchinesischen Hangzhou: So geht das nicht. Man kann einfach keinen

Reifen verkaufen, dessen Haftung sich bei einsetzendem Regen derart stark reduziert. Gut, man kann schon, aber man sollte nicht. 72,3 Meter Bremsweg aus Tempo 100 – das sind über 20 (!) Meter mehr als der in dieser Disziplin siegreiche Pirelli braucht. Da bleibt für den China-Reifen nur die Note 6. Das

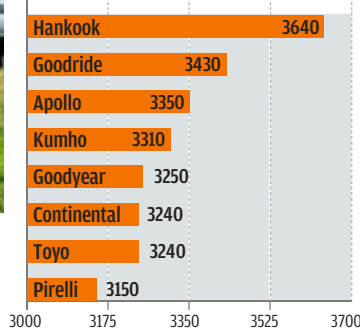
haben die Inder besser hinbekommen. Besser, aber nicht gut. Der Apollo-bereifte Testwagen kommt immerhin neun Meter früher zum Stehen als zuvor auf dem Goodride. Das reicht zumindest für die Note 4 minus. Kein Ruhmesblatt, aber immerhin keine Katastrophe. Vielleicht liegt das wesentlich bessere Ab-

Traktion Gras

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Der Hankook kommt auf dem feuchten Grasboden klar am besten voran. Wenn man sein Profil betrachtet, ist das kein Wunder: Mehr Querrillen als die Konkurrenz, weshalb er als Einziger wirklich anders aussieht.

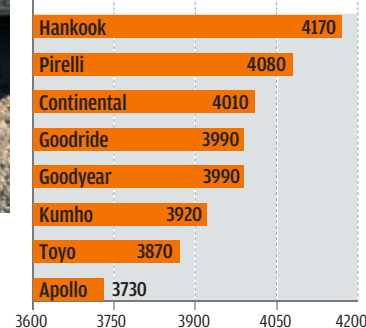


Traktion Kies

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Wieder liegt der Hankook mit seinem außergewöhnlichen Profil vorn. Aber Überraschung: Auf dem losen Geröll folgt ausgerechnet der Pirelli, der auf Gras noch den letzten Platz belegte.

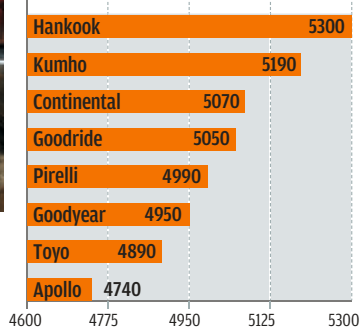


Traktion Sand

durchschnittliche Zugkraft in Newton



Oft schneiden Reifen im Sand gut ab, die auf Gras oder Schlamm versagen. Hier trifft das nur auf den Continental zu. Überraschenderweise besser: Hankook und Kumho, die auch im Schlamm siegen.

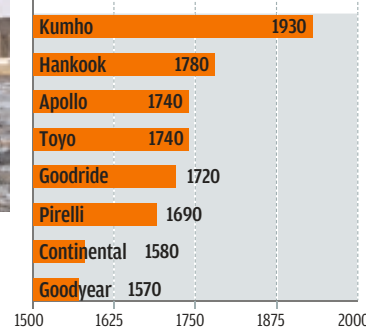


Traktion Schlamm

durchschnittliche Zugkraft in Newton



In dem glitschigen Modder kämpft sich der Kumho, der auf den übrigen Geländeböden Mittelplätze belegt, am besten voran. Goodyear und Continental kommen mit dem Schlamm deutlich weniger gut zurecht.



Noch sind die Reifen sauber:
Kollege Henning Klipp ist
startklar zum Schlammtest



schneiden des Apollo auch daran, dass sich die Inder im Jahre 2009 europäisches Know-how durch den Aufkauf des niederländischen Reifenherstellers Vredestein ins Land geholt haben. Wirklich verblüffend gut ist der Apollo im Aquaplaningtest. Hier erreicht er die Note „Sehr gut“, weil er die höchste Geschwindigkeit erreicht, bevor auch er aufschwimmt.

Der Hankook sieht anders aus als andere

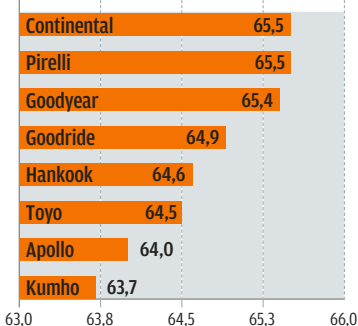
Besonders erwähnenswert ist auch der Hankook. Die in Europa mittlerweile etablierte Marke aus Südkorea schickt mit dem Ventus ST einen Reifen in den Test, der ein besonderes Profilbild zeigt: Während alle anderen Kandidaten die für Sommerreifen üblichen Längsrillen und nur kurze, leicht schräg angeordnete Querrillen haben, macht der Hankook alles anders: Ausgeprägte Längsrillen wie bei der ▶

Handling Schotter

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Auf der Schotter- und Geländepiste zeigen Continental, Pirelli und Goodyear ihre angenehme Seite, weil sie stets gut lenkbar und berechenbar bleiben. Apollo und Kumho rutschen seitlich stärker weg.

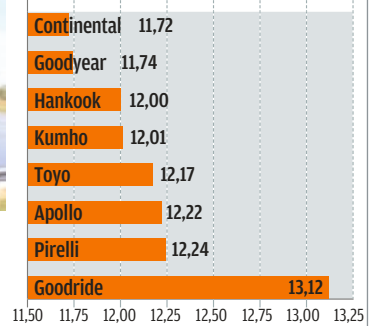


Kreisbahn nass

Rundenzeit in Sekunden



Continental und Goodyear haften in der nassen Dauerkurve am besten. Aber selbst die Leistung des Pirelli erreicht noch die Note 3+. Miserabel haftet dagegen der chinesische Goodride. Er rutscht einfach geradeaus.

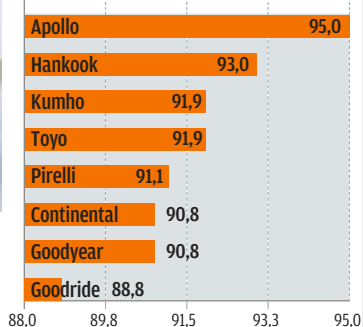


Aquaplaning längs

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h



Hervorragend schneidet hier der Apollo ab. Doch ein Sicherheitsrisiko sind auch alle anderen beileibe nicht. Selbst der China-Goodride ist bei Aquaplaning noch so gut, dass es für die Note 3+ reicht.

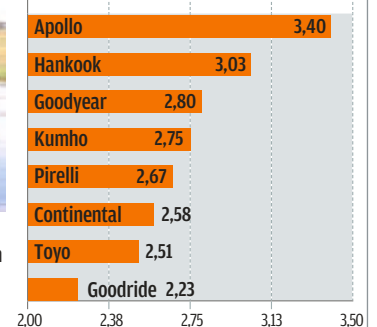


Kurven-Aquaplaning

Querbeschleunigung in m/s²



Auch vor einer tiefen Wasserpfütze in einer Kurve muss man sich mit den acht Kandidaten nicht fürchten. Der Apollo meistert das hervorragend. Und auch der China-Goodride erreicht noch die Note 3.



Konkurrenz gibt es bei ihm praktisch gar nicht. Stattdessen ein deutlich V-förmiges Profilbild, das man sonst eher bei Ganzjahresreifen oder gar Winterreifen findet. Das wirkt mutig, doch der Mut hat sich ausgezahlt. Denn der Hankook schafft es mit sei-

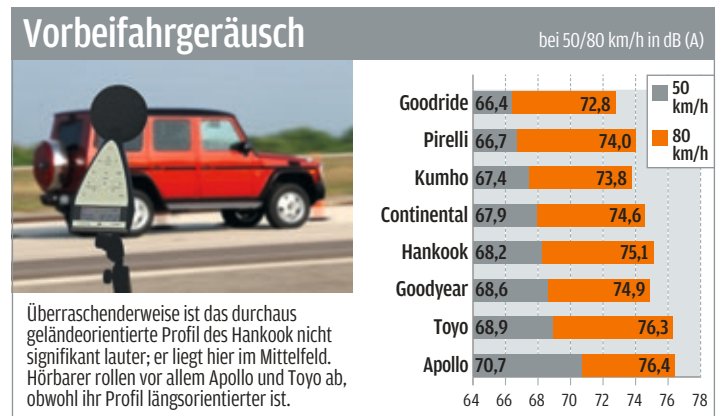
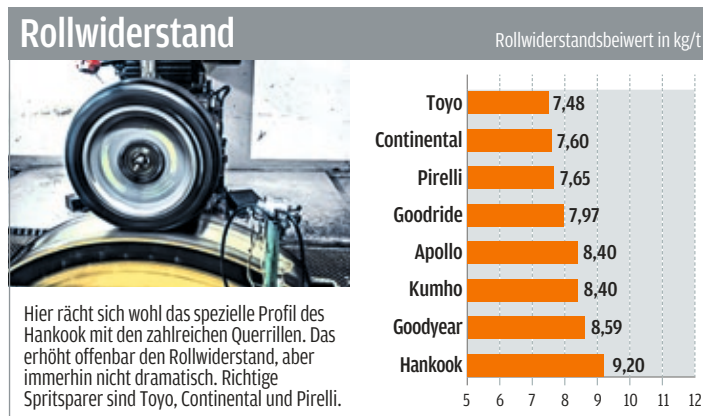
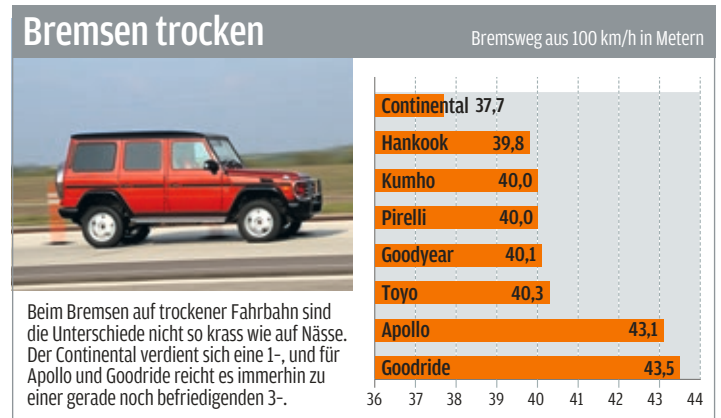
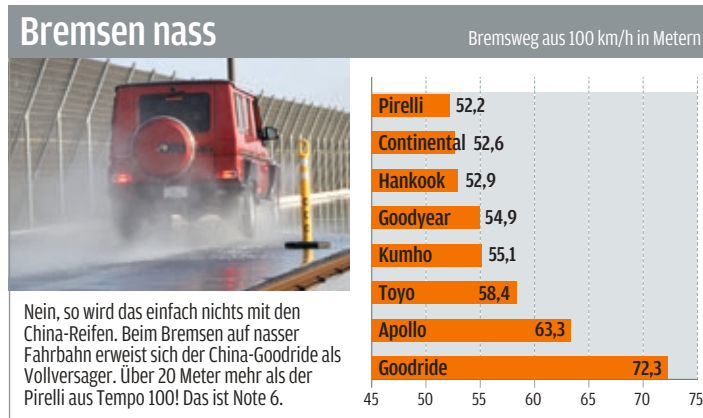
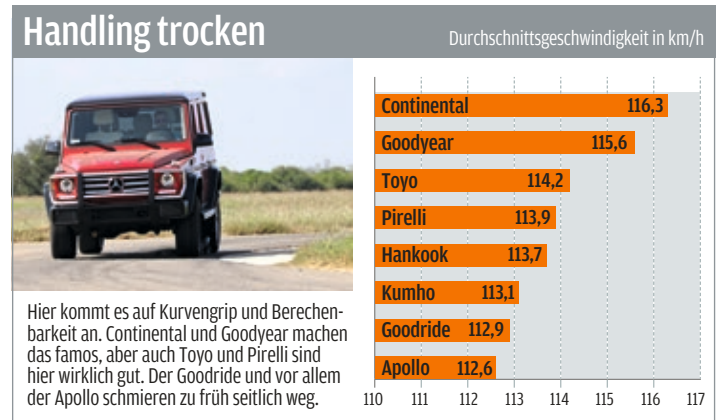
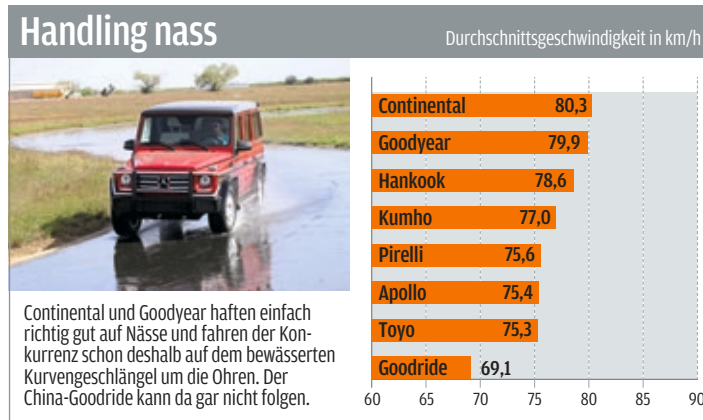
nem ungewöhnlichen Profilbild auf Platz 1, zusammen mit dem Continental. Zwar erreicht der Hankook auf trockener Fahrbahn nicht ganz so gute Messwerte wie der Continental, doch gleicht der Koreaner dies im Gelände wieder aus. Hier zeigt das

ungewöhnliche V-Profil seine Traktionsstärke, vor allem auf feuchtem Gras, wo der Hankook die mit Abstand besten Ergebnisse zustandebringt.

Neben den Testsiegern von Continental und Hankook darf sich auch der Goodyear mit dem

Prädikat „Vorbildlich“ schmücken. Er landet auf dem dritten Platz und hätte mit den beiden Testsiegern problemlos auf gleichem Rang stehen können, wenn er im Test auf schlammigem Boden nicht auf den letzten Platz abgerutscht wäre.

Der Reifentest wurde unterstützt von Apollo, Continental, Goodyear, Hankook, Kumho und Pirelli. Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter www.axelspringer.de/unabhaengigkeit



Danach folgen Pirelli und Kumho; beide Hersteller werden unglücklich darüber sein, dass ihre Reifen nur das Prädikat „Befriedigend“ statt „Gut“ erhalten, was deren guter Gesamtleistung eigentlich angemessen wäre. Doch wir müssen beide um eine

Note auf „Befriedigend“ abwerten, weil sie in einer sicherheitsrelevanten Disziplin jeweils nur eine 3+ erreichen; der Pirelli im Nasshandling, der Kumho im Trockenhandling. Ansonsten wäre für beide ein „Gut“ als Gesamtnote drin gewesen.

FAZIT

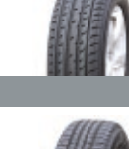
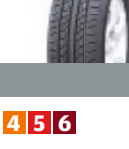
Auch nach vielen Jahren ist unser jährlicher Sommerreifentest immer noch für Überraschungen gut. Dieses Mal beeindruckt uns das tolle Abschneiden des ungewöhnlich profilierten Hankook aus Südkorea. Bestürzend dagegen, dass aus China immer noch derart katastrophal schlechte Reifen kommen können wie der Goodride. [D. Sonntag / H. Klipp / M. Braun]

Allrad-Sommerreifen 265/60 R 18 – alle Testnoten auf einen Blick

	Gelände					Durchschnitt	Nässe					Durchschnitt	Trockenheit					Durchschnitt	So haben wir bewertet
	Traktion Gras	Traktion Kies	Traktion Sand	Traktion Schlamm	Handling Schotter*		Aquaplaning*	Kurven-Aquaplaning	Handling*	Kreisbahn	Bremsen*		Handling*	Bremsen*	Abrollkomfort	Vorbeifahrgeräusch	Rollwiderstand		
Benotungsanteil in Prozent	20	20	20	20	20		20	10	30	10	30		30	30	10	15	15	Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 6 = Ungenügend. Die Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Eine Kapitelnote schlechter als 3+ und Einzelnoten ab 3+ in sicherheitsrelevanten Disziplinen erlauben kein Vorbildlich mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelwertungen fließen zu je einem Drittel in die Gesamtwertung ein.	

* = sicherheitsrelevantes Testkriterium

Die Testkandidaten in der Reihenfolge ihrer Qualitäten

Continental SportContact 5 SUV 110 V ca. 700 Euro/Satz 	2-	2+	2	3+	2+	2	2	2-	2+	2+	1-	2+	2+	1-	2+	2	1-	2+	2
Vorbildlich / 1. Platz																			
Hankook Ventus ST 110 V ca. 625 Euro/Satz 	1	1	1	2+	2-	1-	1-	2+	2	2	1-	2+	2-	2	2+	2-	3+	2-	2
Vorbildlich / 1. Platz																			
Goodyear Efficient Grip SUV 110 V ca. 700 Euro/Satz 	2-	2+	2-	3+	2+	2	2	2	2+	2+	2	2	2+	2	1-	2-	2-	2	2
Vorbildlich / 3. Platz																			
Pirelli Scorpion Verde 110 H ca. 615 Euro/Satz 	3+	1-	2-	2-	2+	2	2	2	3+	3+	1-	2	2	2	1-	2+	1-	2+	2
Befriedigend / 4. Platz																			
Kumho Crugen HP91 110 V ca. 565 Euro/Satz 	2	2	1-	1	3	2	2+	2	2-	2	2	2	3+	2	1-	2+	2-	2	2
Befriedigend / 5. Platz																			
Toyo Proxes T1 Sport SUV 110 V ca. 565 Euro/Satz 	2-	2-	3+	2	2-	2-	2+	2-	3	3+	3	3+	2	2	1-	3+	1-	2	2
Befriedigend / 6. Platz																			
Apollo Apterra HT2 110 H ca. 590 Euro/Satz 	2	3+	3	2	3+	2-	1	1	3	3+	4-	3+	4	3-	1-	3+	2-	3	3
Bedingt empfehlenswert / 7. Platz																			
Goodride SU 318 H/T 114 V ca. 360 Euro/Satz 	2+	2+	2	2	2	2	3+	3	5	5	6	5+	3	3-	1-	2+	2	3+	3
Nicht empfehlenswert / letzter Platz																			

Notenfarbschema 1 2 3 4 5 6