

- ADAC Reifentest 2017 -

## Sommerreifen 195/65 R15 V



16 Sommerreifen der weit verbreiteten Dimension 195/65 R 15 91 V für Pkw der unteren Mittelklasse hat der ADAC in diesem Jahr eingehend getestet. Fünf Reifenmodelle empfehlen sich mit dem ADAC Urteil „gut“. Ein breites Mittelfeld von zehn Testkandidaten mit mehr oder minder ausgeprägten einzelnen oder mehreren Schwächen erntet das Urteil „befriedigend“. Das Reifenmodell mit den deutlichsten Unzulänglichkeiten schließt den ADAC Sommerreifentest mit dem Urteil „ausreichend“ ab.

### Ergebnis in der Übersicht

Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Reifengrößen siehe Seite 10

	Reifenlabel Rollwiderstand/ Nassgriff/Geräusch	Last-Geschwin- digkeitsindex	Preis in Euro	ADAC Urteil	TROCKEN	NASS	Geräusch	Kraftstoffver- brauch	Verschleiß
<b>Wichtung</b>					20%	40%	10%	10%	20%
Pirelli Cinturato P1 Verde	C/A/69	91 V	73	+	2,1	2,0	2,9	2,3	1,5
Bridgestone Turanza T001	C/A/71	91 V	72	+	1,7	2,1	3,4	1,9	2,5
Continental ContiPremiumContact 5	C/A/71	91 V	75	+	1,8	1,9	3,1	2,4	2,5
Goodyear EfficientGrip Performance	B/A/69	91 V	72	+	1,6	2,1	3,5	1,9	2,5
Esa-Tecar Spirit 5 HP	C/B/69	91 V	50	+	2,5	2,3	3,2	2,0	2,5
Dunlop Sport BluResponse	B/A/68	91 V	72	O	1,5	<u>2,6</u>	3,2	1,9	2,5
Nokian Line	C/B/71	91 V	62	O	2,2	<u>2,6</u>	3,5	2,3	2,0
Vredestein Sportrac 5	C/B/70	91 V	64	O	2,6	<u>2,8</u>	3,2	2,0	1,0
Aeolus PrecisionAce 2 AH03	C/B/71	91 V	52	O	2,5	2,2	3,1	2,5	<u>3,0</u>
Kumho Ecowing ES01 KH27	C/B/69	91 V	59	O	2,3	2,7	3,2	1,8	<u>3,0</u>
Michelin Energy Saver+	C/A/70	91 V	80	O	1,9	<u>3,0</u>	3,2	1,8	0,5
Sava Intensa HP	C/C/67	91 V	59	O	2,2	<u>3,0</u>	3,2	2,1	1,5
Semperit Comfort-Life 2	E/C/71	91 V	66	O	2,9	<u>3,0</u>	3,4	1,8	2,0
Hankook Ventus Prime 3 K125	C/A/71	91 V	63	O	1,8	<u>3,3</u>	3,0	2,2	2,5
Maxxis Premitra HP5	C/A/70	91 V	60	O	1,9	2,3	3,2	2,3	<u>3,5</u>
GT Radial Champiro FE1	C/B/70	91 V	58	⊖	2,9	<u>4,0</u>	2,8	1,6	1,5

**Einzelnoten**, die zur Abwertung führen, sind **unterstrichen**

\*) die Angaben zum Reifen-Label sind Herstellerangaben. Mehr zum Thema Reifen-Label unter: [adac.de/infotestrat/reifen](http://adac.de/infotestrat/reifen)

ADAC Bewertung				
<b>++</b> sehr gut (0,5 – 1,5)	<b>+</b> gut (1,6 – 2,5)	<b>O</b> befriedigend (2,6 – 3,5)	<b>⊖</b> ausreichend (3,6 – 4,5)	<b>-</b> mangelhaft (4,6 – 5,5)

## Ergebnisse im Einzelnen

### Pirelli Cinturato P1 Verde 195/65R15 91V

ADAC Urteil: gut

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/69

#### Fazit:

Der Pirelli Cinturato P1 Verde überzeugt in allen Kriterien.



- ✓ Sehr ausgewogener Reifen
- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut auf nasser Fahrbahn
- ✓ Sehr gut im Verschleiß

### Bridgestone Turanza T001 195/65R15 91V

ADAC Urteil: gut

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/71

#### Fazit:

Der Bridgestone Turanza T001 überzeugt in allen Kriterien. Im Verschleiß liegt Bridgestone noch auf gutem Niveau.



- ✓ Sehr ausgewogener Reifen
- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut auf nasser Fahrbahn

**Continental ContiPremiumContact5 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: gut**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/71

**Fazit:**

Der Continental ContiPremiumContact 5 überzeugt in allen Kriterien. Im Verschleiß liegt Continental noch auf gutem Niveau.



- ✓ Sehr ausgewogener Reifen
- ✓ Bestnote auf nasser Fahrbahn
- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn

**Goodyear EfficientGrip Performance 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: gut**

Reifenlabel (Herstellerangabe): B/A/69

**Fazit:**

Der Goodyear EfficientGrip Performance überzeugt in allen Kriterien, lediglich das Geräusch ist recht laut. Im Verschleiß liegt Goodyear noch auf gutem Niveau.



- ✓ Sehr ausgewogener Reifen
- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut auf nasser Fahrbahn

! Recht lauter Reifen

**Esa-Tecar Spirit 5 HP 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: gut**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/69

**Fazit:**

Der Esa-Tecar Spirit 5 HP überzeugt in allen Kriterien. Im Verschleiß liegt Esa-Tecar noch auf gutem Niveau



- ✓ Sehr ausgewogener Reifen
- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut auf nasser Fahrbahn

## Nokian Line 195/65 R15 91V

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/71

### Fazit:

Der Nokian Line leistet sich kleine Schwächen auf nasser Fahrbahn und ist etwas laut, ansonsten schneidet er gut ab.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut im Verschleiß



- ! Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)
- ! Recht lauter Reifen

## Dunlop Sport BluResponse 195/65 R15 91V

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): B/A/68

### Fazit:

Der Dunlop Sport BluResponse ist sehr gut auf trockener Fahrbahn, allerdings zeigt er leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn.

- ✓ Bestnote auf trockener Fahrbahn



- ! Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

## Vredestein Sportrac 5 195/65 R15 91V

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/70

### Fazit:

Der Vredestein erzielt eine hohe Laufleistung, zeigt allerdings leichte Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn.

- ✓ Sehr gut im Verschleiß



- ! Etwas schwächer auf trockener Fahrbahn
- ! Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

**Aeolus PrecisionAce 2 AH3 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/71

**Fazit:**

Der Aeolus präsentiert sich recht gut auf trockener und nasser Fahrbahn, wird aber aufgrund seiner geringeren Laufleistung im Verschleiß abgewertet



- ✓ Noch gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut auf nasser Fahrbahn

- ! Schwächen im Verschleiß (Abwertung)

**Kumho Ecowing ES01 KH27 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/69

**Fazit:**

Kumho zeigt leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn und eine geringere Laufleistung.



- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Geringerer Verbrauch

- ! Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn
- ! Schwächen im Verschleiß (Abwertung)

**Michelin Energy Saver+ 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/70

**Fazit:**

Der Michelin überzeugt mit der Bestnote im Verschleiß, zeigt aber Schwächen auf nasser Fahrbahn, die zur Abwertung führen.



- ✓ Bestnote im Verschleiß
- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Geringerer Verbrauch

- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)



**Sava Intensa HP 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/C/67

**Fazit:**

Der Sava überzeugt vor allem im Verschleiß, wird aber wegen Schwächen auf nasser Fahrbahn abgewertet.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Sehr gut im Verschleiß



- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

**Semperit Comfort-Life 2 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/C/71

**Fazit:**

Der Semperit zeigt auf trockener und nasser Fahrbahn Schwächen, die zur Abwertung führen.

- ✓ Gut im Verschleiß



- ! Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn
- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

**Hankook Ventus Prime 3 KH125 195/65 R15 91V****ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/71

**Fazit:**

Der Hankook überzeugt auf trockener Fahrbahn, auf nasser Fahrbahn zeigt er deutliche Schwächen, die zur Abwertung führen.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn



- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

## Maxxis Premitra HP5 195/65 R15 91V

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/70

### Fazit:

Der Maxxis überzeugt vor allem auf trockener Fahrbahn und ist gut auf nasser Fahrbahn. Leider ist die zu erwartende Laufleistung recht gering, was mit gerade noch „befriedigend zur Abwertung führt.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Gut auf nasser Fahrbahn



- ! Recht schwach im Verschleiß (Abwertung)

## GT Radial Champiro FE1 195/65 R15 91V

ADAC Urteil: ausreichend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/70

### Fazit:

Der GT Radial überzeugt beim Kraftstoffverbrauch und im Verschleiß, zeigt auf nasser Fahrbahn allerdings eine schwache Leistung, die zur Abwertung führt.

- ✓ Geringster Verbrauch
- ✓ Sehr gut im Verschleiß
- ✓ Recht leiser Reifen



- ! Schwach auf nasser Fahrbahn (Abwertung)
- ! Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn

## Fazit

### 16 Sommerreifen für die Golf-Klasse

In diesem Jahr hat der ADAC 16 Sommerreifen in der gängigen Dimension 195/65 R 15 V für die untere Mittelklasse getestet. Der Load-Index von 91 entspricht dem Standard dieser Dimension, der Speed-Index V erlaubt Geschwindigkeiten bis zu 240 km/h. Getestet wurden die Reifen auf einem VW Golf 7.

### Fünfmal „gut“, zehnmal „befriedigend“, einmal „ausreichend“

Fast ein Drittel der Testkandidaten schaffen das ADAC-Urteil „gut“, zehn Modellen attestiert der ADAC ein „Befriedigend“, mit dem Endurteil „ausreichend“ schließt ein Testteilnehmer ab.

### Nicht nur Markenprodukte in der Spitzengruppe

Zu der Spitzengruppe mit dem ADAC Urteil „gut“ zählen die ausgewogenen Reifenmodelle

- Pirelli Cinturato P1 Verde
- Bridgestone Turanza T001
- Continental Conti PremiumContact 5
- Goodyear EffecientGrip Performance und
- Esa-Tecar Spirit 5 HP

Sie sind alle frei von nennenswerten Schwächen. Zu den besonderen Stärken des Continental-Reifens zählen seine guten Nässeigenschaften. Der Pirelli-Reifen sticht mit relativ guten Verschleißeigenschaften hervor. Neben den bekannten Markenprodukten von Pirelli, Bridgestone, Continental und Goodyear fällt der eher unbekannte Esa-Tecar-Reifen in dieser Spitzengruppe auf.

### **Mittelfeld: Überwiegend wegen der Nässeigenschaften „befriedigend“**

Das breite Mittelfeld, dem der ADAC das Urteil „befriedigend“ anheftet, besteht aus fast zwei Drittel des gesamten Testfeldes. Es umfasst folgende Produkte (Reihenfolge entsprechend der Endnote von besser nach schlechter, bei gleicher Endnote gilt die Alphabetische Reihenfolge):  
Nokian Line

- Dunlop Sport BluResponse
- Vredestein Sportrac 5
- Aeolus PrecisionAce 2 AH03
- Kumho Ecowing ES01 KH 27
- Michelin Energy Saver+
- Sava Intensa HP
- Semperit Comfort-Life 2
- Hankook Ventus Prime 3 K125
- Maxxis Premittra HP5

Die neuen Reifenmodelle von Aeolus und Maxxis wären mit ihren Qualitäten auf trockener und nasser Fahrbahn Kandidaten für die Spitzengruppe, wenn ihre geringe Verschleißfestigkeit keine Abwertung rechtfertigen würde. Die Reifen von Nokian und Dunlop verfehlen das ADAC Urteil „gut“ wegen der leichten Schwächen auf nassem Untergrund nur knapp. Gleichzeitig präsentiert der Dunlop die besten Leistungen auf trockener Fahrbahn. Den Kumho-Reifen lassen die etwas schwachen Nässeigenschaften und das Verschleißverhalten in das Mittelfeld rutschen.

Die Reifen von Michelin, Sava und Hankook werden allein wegen der deutlichen Schwächen bei Nässe ins hintere Mittelfeld geschoben. Der Michelin tut sich zumindest bei den Verschleißeigenschaften unter allen Testteilnehmern besonders hervor.

Die Modelle von Vredestein und Semperit zeigen Schwächen auf trockener sowie nasser Fahrbahn und werden deswegen mit dem Urteil „befriedigend“ bedacht.

### **„Ausreichend“ wegen geringer Nässequalitäten**

Der GT Radial Champiro FE1 erhält das ADAC Urteil „ausreichend“ wegen der schwachen Nässeigenschaften.

---

## **Tipps**

Neben der Ausgewogenheit der guten Reifen, zeigen einzelne Reifen auch besondere Qualitäten in einzelnen Kriterien, die sie für spezifische Kundenwünsche prädestinieren.

Wer besonderen Wert legt auf

- gute Fahreigenschaften bei Nässe, sollte den Continental Conti PremiumContact 5 wählen.
- gute Fahreigenschaften auf trockener Fahrbahn, dem kann der Goodyear EffecientGrip Performance oder der Bridgestone Turanza T001 empfohlen werden.
- sehr gute Verschleißeigenschaften, sollte den Pirelli Cinturato P1 Verde wählen.
- Sehr hohe Laufleistungen bei gleichzeitiger Inkaufnahme von Schwächen auf Nässe, sollte den Michelin Energy Saver+ ins Auge fassen.

---

## **Preisangaben**

Die Preise der einzelnen Reifenmodelle wurden zum Stichtag 1.2.2017 vom Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. (BRV) bei 25 repräsentativ ausgewählten Reifenfachhändlern erhoben. Bei der Auswahl der Betriebe wurden alle Regionen des Landes, sowie länd-



liche und städtische Regionen berücksichtigt. Die Betriebe sind teils unabhängig, teils zu Handelsketten bzw. Kooperationen zugehörig. Aus allen Angaben wird ein mittlerer Preis für ganz Deutschland gebildet.

Abweichungen von den angegebenen mittleren Preisen sind nicht nur regional sondern auch zeitlich möglich. Die Preisangaben dienen vorrangig der Orientierung vor der Recherche bei örtlichen Anbietern.

Bei der Suche nach einem für Sie günstigen Angebot sollten neben Online-Angeboten auch verschiedene regionale Händler bezüglich des Reifenpreises und der sonstigen Dienstleistungskosten abgefragt werden.

---

### **Vertrieb von Reifen der Marke ESA-Tecar**

---

**Bitte beachten:** Reifen der Marke ESA-Tecar werden vorrangig über die TECAR International Trade GmbH vertrieben. Verkaufsstellen finden Sie unter folgendem Link: <http://www.tecar-products.com/de/start>

---

### **Für diese Automodelle passt die Größe 195/65 R 15 V**

---

Die getestete Dimension ist sehr weit im Markt verbreitet und wurde deswegen als Testgröße gewählt. Nachfolgende Fahrzeugmodelle (und zahlreiche weitere) sind – je nach Motorisierung und Ausstattung – mit der getesteten Reifengröße 195/65 R 15 bestückt. Je nach Motorisierung muss der Reifen den richtigen Geschwindigkeitsindex tragen. Im Zweifelsfall finden Sie in der Zulassungsbescheinigung (Zeilen 15.1 und 15.2) oder aber in der EWG-Übereinstimmungsbescheinigung (auch CoC-Dokument genannt) Ihres Autos Details zu den zulässigen Reifen- und Felgendimensionen.

<b>Hersteller</b>	<b>Modell</b>
Chevrolet	Aveo
Chrysler	PT Cruiser
Citroen	Berlingo, C4
Fiat	500L, Bravo, Tipo
Ford	C-Max, Focus, EcoSport
Hyundai	i30, ix20
Kia	Cee'd, Pro Cee'd, Soul, Venga
Lexus	CT 200h
Mazda	3, 5
Mercedes Benz	A-, B- Klasse, Citan
Opel	Astra, Meriva, Zafira
Peugeot	308, 2008, Partner
Renault	Capture, Megane, Scenic
Seat	Altea, Leon, Toledo
Skoda	Oktavia
Subaru	Impreza
Toyota	Auris, Prius
VW	Golf, Jetta, Beetle, Caddy, Touran

---

## Gesuchte Reifengröße nicht dabei?

---

Mit Einschränkungen lassen sich die Testergebnisse auch auf "benachbarte" Dimensionen übertragen. Dies gilt für Abweichungen von +10 / -10 Millimeter in der Reifenbreite, also bei der hier getesteten Dimension 195/65 R 15 V wären dies gleiche Reifenmodelle der Dimensionen 185/65 R 15 V bzw. 205/65 R 15 V. **Dabei ist zu beachten, dass die Übertragbarkeit nur innerhalb einer Fahrzeugklasse also bei vergleichbaren Fahrzeuggrößen und -gewichten sinnvoll ist.** Da in der aktuellen Golf-Klasse die Dimension 195/65 R 15 eher als klein gilt, ist die Übertragung der Ergebnisse auf Reifen der Dimension 185/65 R 15 nur sehr bedingt möglich.

---

## Keine Übertragbarkeit der ADAC Reifentestergebnisse auf Runflat-Reifen

---

Soweit überhaupt angeboten, ist eine Übertragung der Reifentestergebnisse auf Runflat- oder Notlaufreifen mit gleich- oder ähnlich lautenden Modellbezeichnungen nicht möglich.






---

## Methodik und Hintergrund

---

### Ergebnisdarstellung und Noten






Die Noten werden in der Ergebnistabelle als Symbole dargestellt.

ADAC Urteil	Symbole
sehr gut	
gut	
befriedigend	
ausreichend	
mangelhaft	

### Notengrenzen

Bei der Auswertung der Ergebnisse des ADAC Reifentests wird besonders auf die Ausgewogenheit des Reifens geachtet. Damit soll sichergestellt werden, dass nur Reifen ein gutes ADAC Urteil erhalten, die in allen Kriterien bestimmte, durchaus anspruchsvolle Mindestanforderungen erfüllen. Dem Autofahrer nutzen Reifen mit hervorragend Einzeleigenschaften wenig, wenn diese Reifen gleichzeitig in anderen Kriterien signifikante Schwächen zeigen. Aus diesem Grund müssen für die Erreichung eines bestimmten ADAC Urteils Mindestnoten in den Überkriterien erreicht werden.

Nachfolgende Tabelle zeigt die Notengrenzen für die verschiedenen Kriterien:

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

Ein Reifen, der das ADAC Urteil „gut“ anstrebt, muss also in allen relevanten Kriterien mindestens in den Notenbereichen der Spalte „gut“ (2,5 oder besser) liegen. Wird in einem Kriterium die untere Notengrenze nicht erreicht (2,6 oder schlechter), kann bestenfalls nur 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“, „Schnee“, „Eis“, „Kraftstoffverbrauch“ und „Verschleiß“ nicht schlechter sind als 3,5. Für das ADAC Urteil „ausreichend“ müssen die Noten in den genannten Kriterien mindestens 4,5 oder besser sein.

Da wir für zukünftige Reifentests von einem Anstieg des Leistungspotenzials der Reifen ausgehen, wurde die Note „sehr gut“ bisher nicht vergeben. Damit können bis auf Weiteres die Bewertungsmaßstäbe für die Sommer- und Winterreifentests erhalten bleiben.

### **Ermittlung der Gesamtnote**

Bitte beachten: 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.

Bei der Auswertung der Ergebnisse des ADAC Reifentests wird besonderer Wert auf die Ausgewogenheit der Reifen gelegt. Damit soll sichergestellt werden, dass nur Reifen ein gutes ADAC Urteil erhalten, die in allen Kriterien bestimmte, durchaus anspruchsvolle Mindestanforderungen erfüllen. Dem Autofahrer nutzen Reifen mit hervorragend Einzeleigenschaften wenig, wenn diese Reifen gleichzeitig in anderen Kriterien signifikante Schwächen zeigen.

Damit die Gesamtnote und das ADAC Urteil korrespondieren, also keine Reifen mit dem ADAC Urteil „befriedigend“, „ausreichend“ oder „mangelhaft“ gleiche oder bessere Gesamtnoten erhalten als Reifen mit einem besseren ADAC Urteil, also „gut“ oder „sehr gut“, wird bei allen Reifen, die schlechter sind als das ADAC Urteil „gut“, die Gesamtnote gleich gesetzt mit der schlechtesten Einzelnote, die zu der Abwertung geführt hat.

Die Gesamtnote, aus der sich das ADAC Urteil ableitet, ergibt sich aus der schlechtesten Note in einem der Hauptkriterien „Trocken“, „Nass“, „Schnee“, „Eis“, „Kraftstoffverbrauch“ und „Verschleiß“, wenn diese Note in diesem Hauptkriterium zur Abwertung geführt hat. Siehe hierzu auch die Notengrenzen-Tabelle des vorausgehenden Absatzes. Hat z.B. ein Reifenmodell in drei der sechs aufgeführten Hauptkriterien die Note 2,0 und lediglich in einem Hauptkriterium die Note 2,6, so kann die Gesamtnote nicht besser sein als 2,6. Anders ausgedrückt: Das Kriterium, in dem die Note, die zur Abwertung geführt hat, vergeben wurde, erhält die Gewichtung 100 %. Alle übrigen Kriterien erhalten die Gewichtung 0 %.

Wird ein Reifenmodell in mehreren Hauptkriterien abgewertet, ergibt sich die Gesamtnote und damit auch das ADAC Urteil aus der schlechteren der Noten, die zur Abwertung geführt haben. Hat z.B. ein Reifenmodell in zwei der sechs aufgeführten Hauptkriterien die Note 2,0, in einem Hauptkriterium die Note 2,6 und in einem weiteren die Note 2,7, so kann die Gesamtnote nicht besser sein als 2,7.

Diese Art der Gesamtnotenermittlung soll verhindern, dass ein Reifenmodell, das eine oder mehrere deutliche Schwächen hat, diese Schwächen durch ausgeprägte Stärken in anderen Hauptkriterien ausgleichen kann.

Bitte beachten: Das Kriterium Geräusch wird bei dieser Art der Gesamtnotenermittlung nicht berücksichtigt.

### **Produktauswahl**

Über die Auswahl der Produkte entscheidet das Testkonsortium. Die Reifenhersteller haben hierauf keinen Einfluss.

Die zu testenden Reifendimensionen werden gemeinsam diskutiert und festgelegt. Dabei spielen Kriterien wie Marktstärke oder Aktualität früherer Tests eine wichtige Rolle. Die Entscheidung basiert auf Mehrheitsbeschluss aller Testpartner.

Auch die Auswahl der Reifenmodelle richtet sich nach den Verhältnissen am Markt. Ziel ist es, die gesamte Preisspanne von der Premiummarke bis zum günstigen Preissegment abzubilden.

Bei der Produktauswahl werden nur Reifenmodelle berücksichtigt, die auf dem EU-Reifenlabel in dem Kriterium „Nasshaftung“ die Klasse „C“ oder besser tragen. Damit soll vermieden werden,

dass Reifen an dem Vergleichstest teilnehmen, die dem Anschein nach Mindestanforderung in diesem wichtigen Kriterium nicht erfüllen

### **Beschaffung der Testprodukte**

Durch den Einkaufsprozess wird sichergestellt, dass die getesteten Reifen dem Serienstand entsprechen. Es werden insgesamt 28 Reifen je Modell im öffentlichen Handel, in kleineren Mengen bei bis zu 5 verschiedenen Händlern, eingekauft. Durch die Verwendung mehrerer Reifensätze für dasselbe Testkriterium (z.B. Nassbremsen), die bei unterschiedlichen Händlern und teilweise zu unterschiedlichen Zeitpunkten gekauft wurden, kann überprüft werden, ob die Qualität der Serie entspricht. Bestehen nur geringste Zweifel, werden weitere Reifen verdeckt gekauft und Zusatztests durchgeführt. In einem dritten Einkaufsschritt können zusätzlich Stichproben kurz vor Veröffentlichung gekauft werden und in den entscheidenden aussagekräftigen Kriterien nachgetestet. Wären Reifen für den Test gesondert gefertigt, wäre das auch hier sichtbar und sie würden spätestens dann aus dem Test genommen.

Es werden grundsätzlich nur Reifenmodelle getestet, die zum Einkaufszeitpunkt flächendeckend und allgemein erhältlich sind.

### **Vorbereitung der Testprodukte**

Zu Beginn werden die Reifen einer Eingangsprüfung unterzogen. Hierbei werden die genaue Modellspezifikationen, die DOT- und/oder Produktionsnummern sowie die EU-Reifenlabeldaten erfasst. Den verschiedenen Reifenmodellen werden per Zufallsverfahren Produktzahlen zugeordnet, über die sie bis zum Testende identifiziert werden. Damit treten die Marken und Modellbezeichnungen für die weiteren Beurteilungen in den Hintergrund.

Die Testreifen werden vor den eigentlichen Tests über Strecken von jeweils ca. 450 km eingefahren, um die endgültigen Produkteigenschaften zu gewährleisten.

### **Genutzte Testgelände**

Auf eigenen und fremden Testgeländen gilt grundsätzlich die Regel, dass alle Tätigkeiten, die den ADAC-Reifentest betreffen, und die Testfahrten selbst ausschließlich von Mitarbeitern des ADAC durchgeführt werden. Sie erfolgen vollkommen unabhängig von dem übrigen Testbetrieb auf dem jeweiligen Gelände. Während der Prüfungen und Testvorbereitungen auf Geländen von Reifenherstellern werden die Testprodukte ständig bewacht. Zu allen anderen Zeiten sind die Testprodukte unter Verschluss.

- Die Reifeneigenschaften auf trockenem Untergrund werden derzeit auf einem Testgelände der Firma Bridgestone in Italien durchgeführt.
- Die Reifeneigenschaften auf nassen Untergründen sowie der Kraftstoffverbrauch und das Geräuschverhalten (beide natürlich auf trockenem Untergrund) werden derzeit auf einem Testgelände der Firma Continental in Deutschland durchgeführt.
- Das Verschleißverhalten der Reifen wird vorrangig mittels Straßenkonvoifahrten mit mehreren identischen Fahrzeugen in der Umgebung von Landsberg am Lech durchgeführt. Für sogenannte Quervergleiche erfolgen zusätzliche Tests auf einem Verschleißprüfstand der Firma Bridgestone.
- Die Schnelllaufprüfungen erfolgen bei der Materialprüfanstalt Darmstadt.

### **Testkriterien**

- Trockene Fahrbahn (Gewichtung 20%, mit Notengrenzen): Fahrverhalten (Gewichtung 35%): allgemeines Fahrverhalten der Reifen unterhalb des kritischen Grenzwertes wie z.B. Geradeauslauf, Lenkansprechverhalten, Seitenführung Fahrsicherheit (Gewichtung 35%): Fahrverhalten im Grenzbereich wie z.B. Fahrspurwechsel, Kurvenstabilität Bremsen (Gewichtung 30%): Bremsweglänge bei ABS-Bremung von 100 km/h bis 1 km/h, fünf Messfahrten pro Reifenmodell.
- Nasse Fahrbahn (Gewichtung 40%, mit Notengrenzen): Bremsen (Gewichtung 30%): Bremsweglänge bei ABS-Bremung von 80 km/h bis 20 km/h auf Asphalt- und Betonfahrbahn, drei

Wiederholungen mit jeweils fünf Messfahrten. Aquaplaning längs (Gewichtung 20%): Beschleunigung während einer Durchfahrt eines Wasserbeckens, Wassertiefe 7 mm, nur die linken Räder rollen durch das Wasserbecken, Messgröße ist die Aufschwimmgeschwindigkeit, bei der das betreffende Rad in einen Schlupf von 15% gerät, fünf Messfahrten pro Reifenmodell. Aquaplaning quer (Gewichtung 10%): schrittweise schnellere Fahrt auf Kreisbahn (Durchmesser 200 m) mit 20 m langem, fließwasserbenetztem Sektor, Wassertiefe 7 mm, Geschwindigkeitssteigerung von 65 km/h bis 95 km/h in Schritten von 5 km/h, Messgröße ist die Schwankung der Querschleunigung auf der Wasserstrecke, Eine Messfahrt pro Reifen und Geschwindigkeitsstufe. Handling (Gewichtung 20% für Zeitwertung, 10% subjektive Bewertung): schnellst mögliche Befahrung (im Grenzbereich) eines dauerberegneten, kurvenreichen Handlingkurses (Länge 1900 m) durch zwei Testfahrer, Messgröße: Rundenzeit, zusätzlich unabhängige subjektive Beurteilung der Reifeneigenschaften durch beide Testfahrer, jeder Fahrer absolviert pro Reifenmodell zwei Durchgänge mit jeweils drei Runden. Kreis/Seitenführung (Gewichtung 10%): schnellst mögliche Befahrung einen vollkommen dauerberegneten Kreisbahn, Messgröße: Rundenzeit, fünf Messrunden pro Reifenmodell.

- Geräusch (Gewichtung 10%): Innengeräusche (Gewichtung 50%): subjektive Bewertung des Innengeräusches durch zwei Personen bei Ausrollversuchen eines Fahrzeuges zwischen 80 km/h und 30 km/h auf Asphalt- und Betonfahrbahn mit stehendem Motor. Außengeräusche (Gewichtung 50%): Geräuschemessung nach ISO 362 auf Asphalt gemäß ISO 10844 bei beim Vorbeifahren mit 80 km/h und stehendem Motor.
- Schnellauftest Prüfung auf Außentrommelprüfstand (Durchmesser 2 m) in Anlehnung an DIN 78051, zusätzliches mehrstufiges ADAC-Prüfprogramm, je nach Erstergebnissen mehrere Wiederholungen, Mess- bzw. Beurteilungsgrößen: erreichte Geschwindigkeitsstufe, Zeitdauer in der letzten Geschwindigkeitsstufe und Schadensbild, Bewertet wird das Bestehen der Normprüfung und der schärferen ADAC-Anforderungen.
- Kraftstoffverbrauch (Gewichtung 10%, mit Notengrenzen): Kraftstoffverbrauchsmessung mittel hoch genauer Verbrauchsmessanlage bei Konstantfahrt 100 km/h mit dem gleichen Fahrzeug auf einer Strecke von 2 km, zwei Durchgänge mit jeweils fünf Messfahrten pro Reifenmodell. Messgröße: Kraftstoffverbrauch in Liter pro 100 km.
- Reifenverschleiß (Gewichtung 20%, mit Notengrenzen): Konvoifahrten mit mehreren identischen Fahrzeugen über eine Strecke von 15 000 km pro Reifen, dabei wechselnden Fahrern und Reifen gegenläufig. Prüfstand: Über eine Strecke von 5 000 km wird die Konvoistrecke simuliert gefahren und mit Konvoitests abgesichert. Messgröße: Über die Fahrstrecke sieben lasergestützte Vermessungen der Reifenprofile, Hochrechnung der verbleibenden Laufleistung bis zum Erreichen der gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 1,6 mm.

## **Bewertung und Beurteilung**

Die messwertgestützten Ergebnisse der einzelnen Reifenmodelle werden ins Verhältnis gesetzt zu den Ergebnissen eines an allen Tests teilnehmenden Referenzreifenmodells, dessen Eigenschaften bekannt sind. Durch das Mitführen eines Referenzreifens können Änderungen der Teststrahlenbedingungen erkannt und ggf. kompensiert werden. Die Leistungen der Testreifen im Verhältnis zu dem Referenzreifen werden als Prozentwerte dargestellt, wobei die Leistung des Referenzreifens 100% entsprechen. Damit können die jeweiligen Ergebnisse einem Notenmaßstab zugeordnet werden.

Die subjektiven Bewertungen werden direkt in Noten formuliert.

Der Notenmaßstab reicht von 0,5 (sehr gut) bis 5,5 (mangelhaft). Aus den Noten der gewichteten Einzelkriterien ergeben die Noten der Hauptkriterien. Aus den gewichteten Hauptkriterien ergeben sich unter Berücksichtigung der Notengrenzen die Endnoten.

## **Qualitätssicherung**

Das Testkonsortium entscheidet über die Produkte und die Testmethodik. Dieses Konsortium besteht aus den europäischen Automobilclubs und Verbraucherschutzorganisationen. Die Reifenhersteller sind nicht in diesem Konsortium. Die zu testenden Reifendimensionen werden im Konsortium diskutiert und festgelegt. Dabei spielen Kriterien wie Marktstärke oder Aktualität eines



früheren Tests eine wichtige Rolle. Die Entscheidung fällt mit Mehrheitsbeschluss aller anwesenden Testpartner. Die Testmethoden basieren auf jahrelangem Fach-Know-how des ADAC im Dienste der Sicherheit. Für Änderungen in der Testmethodik gibt es eine langfristige Zeitplanung, die ebenfalls bei jedem Meeting vorgestellt und besprochen wird. Auch hier entscheiden alle anwesenden Testpartner gemeinsam. Durch den Einkaufsprozess an verschiedenen Orten und einem Qualitätsmanagement wird sichergestellt, dass die getesteten Reifen dem Serienstand entsprechen. Es werden insgesamt 28 Reifen je Modell im öffentlichen Handel eingekauft. Für den Reifentest gibt es einen Fachbeirat, in dem neben Experten aus Universitäten, Forschungseinrichtungen und weiteren Organisationen auch Hersteller anwesend sind. Hier werden auch Testdesign und Kriterien vorgestellt. Ziel ist es, sich zum aktuellen Stand der Technik (Produktentwicklungen) und zu aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen auszutauschen. Zur Qualitätssicherung werden sowohl Subjektiv- als auch Objektivbewertungen mehrfach und unabhängig voneinander durch unterschiedliche Testfahrer durchgeführt. Die Testfahrer stimmen sich regelmäßig in diversen Trainings untereinander und mit anderen Experten ab. Sämtliche Bewertungsmaßstäbe und Prüfmethoden werden durch Diskussionen mit weiteren Testpartnern (ICRT, ÖAMTC, TCS) abgesichert. Zusätzlich wird die Messmethodik durch jährliche Fachbeiräte mit Vertretern aus der Reifenindustrie besprochen. Vor Veröffentlichung des Tests wird jeder teilnehmende Reifenhersteller über die Ergebnisse seiner Produkte in Relation zum verwendeten und benannten Kontrollreifen informiert.

### **Übersicht der Prüf- und Qualitätssicherungsverfahren im Rahmen des Tests**

- Reifenprüfung nach DIN 78 051
- Anonymisierung der Testmuster
- Lasermessungen der Profiltiefe
- Mehrfachbewertungen durch unabhängige Testfahrer
- Korrektur der temperaturbedingten Streckeneinflüsse durch Referenzreifen
- Mathematische Fehlerbetrachtungen
- Plausibilitätsprüfung von Mehrfachtests
- Fahrversuche auf zertifiziertem Asphalt (ECE-R 117)
- Geräuschemessung nach ISO 362
- Schnelllauftest durch MPA-Darmstadt

Vorgehensweise und Angemessenheit der Testverfahren wurden durch den vereidigten Sachverständigen Prof. Dr.-Ing. Günter Willmerding im Jahr 2011 bestätigt.