

07.03.2400 - IN 28938 – STAND 03-2017

- ADAC Reifentest 2017 - Sommerreifen 215/65 R16 H



15 Sommerreifen für leichte SUV in der Dimension 215/65 R 16 H hat der ADAC getestet. Zwei sehr ausgewogene Reifenmodelle erreichen das ADAC Urteil „gut“, elf Modelle weisen leichte oder deutliche Schwächen in einem oder mehreren Kriterien auf und bekommen deswegen das ADAC Urteil „befriedigend“. Ein Reifenmodell kommt wegen ausgeprägter Schwäche im Kriterium Nässe über ein ADAC Urteil „ausreichend“ nicht hinaus. Ein Testteilnehmer schneidet auf Nässe so schlecht ab, dass er das ADAC Urteil „mangelhaft“ erhält.

Sechs der getesteten Sommerreifen tragen eine M+S-Kennung auf der Flanke, die bei zwei Modelle wegen befriedigender Brems- und Traktionseigenschaften auf Schnee eine gewisse Rechtfertigung haben.

Ergebnisse in der Übersicht

Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Reifengrößen siehe Seite 9

	Reifenlabel Rollwiderstand/ Nassgriff/Geräusch *)	Last- und Geschwin- digkeitsindex	Preis in Euro	ADAC Urteil	TROCKEN	NASS	Geräusch	Kraftstoffver- brauch	Verschleiß
Wichtung					20%	40%	10%	10%	20%
Goodyear EfficientGrip SUV	E/A/68	98 H	108	+	2,0	2,0	3,0	2,3	2,0
Cooper Zeon 4XS Sport	C/A/69	98 H	89	+	2,2	2,5	3,1	2,3	2,5
Firestone Destination HP	E/B/70	98 H	87	O	1,7	<u>2,8</u>	3,1	2,1	2,5
Nokian Line SUV	C/A/71	102 H	93	O	2,1	2,6	3,2	<u>2,8</u>	2,5
Pirelli Scorpion Verde	C/B/71	102 H	119	O	1,9	<u>2,8</u>	3,1	2,1	1,5
Semperit Comfort-Life 2 SUV	E/C/71	98 H	89	O	2,4	<u>2,9</u>	3,2	1,9	2,0
Uniroyal Rain Expert 3 SUV	C/A/71	98 H	89	O	<u>3,0</u>	2,0	3,1	2,1	2,5
Barum Bravuris 4x4	E/C/72	98 H	83	O	<u>3,1</u>	2,7	3,0	2,1	2,0
General Grabber GT	E/C/71	98 H	89	O	2,3	<u>3,1</u>	3,1	2,0	2,0
Apollo Apterra H/P	F/C/71	98 H	84	O	3,2	<u>3,3</u>	3,0	2,0	2,0
Hankook Dynapro HP2 (RA33) ¹⁾	C/C/70	98 H	94	O	2,3	<u>3,3</u>	2,8	1,9	2,0
BF Goodrich g-Grip SUV	C/B/69	98 H	95	O	2,0	<u>3,4</u>	3,2	1,5	2,0
Bridgestone Dueler H/P Sport	E/B/70	98 H	102	O	1,6	<u>3,5</u>	2,9	2,0	2,0
Michelin Latitude Tour HP	C/C/69	98 H	119	⊖	2,3	<u>3,9</u>	3,1	1,9	0,5
Yokohama Geolandar SUV	E/C/70	98 H	100	-	2,9	<u>5,5</u>	2,9	1,7	1,5

Einzelnoten, die zur Abwertung führen, sind **unterstrichen**; 1) Lt. Hersteller geändert ab DOT1716; *) Die Angaben zum Reifenlabel sind Herstellerangaben. Mehr dazu auf adac.de/infotestrat/reifen

ADAC Bewertung				
++ sehr gut (0,5 – 1,5)	+ gut (1,6 – 2,5)	○ befriedigend (2,6 – 3,5)	⊖ ausreichend (3,6 – 4,5)	– mangelhaft (4,6 – 5,5)

Ergebnisse im Einzelnen

Goodyear EfficientGrip SUV 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: gut

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/A/68

Fazit:

Der Goodyear EfficientGrip SUV überzeugt in allen Kriterien.



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

! M&S Kennzeichnung trotz fehlender Schnee-Eigenschaften

Cooper Zeon 4XS Sport 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: gut

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/69

Fazit:

Der Cooper Zeon 4XS Sport überzeugt in allen Kriterien. Auf nasser Fahrbahn und im Verschleiß ist Cooper noch gut.



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

Firestone Destination HP 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/B/70

Fazit:

Der Firestone ist auf trockener Fahrbahn recht gut, zeigt aber leichte Schwächen bei Nässe.

✓ Gut auf trockener Fahrbahn



! Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

Nokian Line SUV. 215/65 R16 102H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/71

Fazit:

Der Nokian Line SUV ist gut auf trockener Fahrbahn, zeigt aber leichte Schwächen bei Nässe. Zusätzlich zeigt Nokian einen etwas höheren Kraftstoffverbrauch.

✓ Gut auf trockener Fahrbahn



! Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn

! Höchster Kraftstoffverbrauch (Abwertung)

Pirelli Scorpion Verde 215/65 R16 102H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/71

Fazit:

Der Pirelli Scorpion Verde ist recht gut auf trockener Fahrbahn und im Verschleiß. Auf nasser Fahrbahn zeigt er aber leichte Schwächen.

✓ Gut auf trockener Fahrbahn

✓ Sehr gut im Verschleiß



! Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

Semperit Comfort-Life 2 SUV 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/C/71

Fazit:

Der Semperit Comfort-Life 2 ist noch gut auf trockener Fahrbahn, die Leistungen bei Kraftstoffverbrauch und Verschleiß sind gut. Allerdings zeigt Semperit leichte Schwächen bei Nässe.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn



- ! Etwas schwächer auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

Uniroyal Rain Expert 3 SUV 215/65R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/A/71

Fazit:

Der Uniroyal Rain Expert 3 SUV überzeugt vor allem auf nasser Fahrbahn mit der Bestnote. Im Verschleiß ist er noch gut, auf trockener Fahrbahn zeigt der Reifen jedoch Schwächen.

- ✓ Bestnote auf nasser Fahrbahn



- ! Schwächer auf trockener Fahrbahn (Abwertung)

Barum Bravuris 4x4 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/C/72

Fazit:

Der Barum Bravuris 4x4 zeigt Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn. Im Verschleiß und im Kraftstoffverbrauch ist der Barum gut.

- ✓ M&S Kennzeichnung mit befriedigenden Brems- und Traktionseigenschaften auf Schnee



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

General Grabber GT 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/C/71

Fazit:

Der General Grabber GT ist gut auf trockener Fahrbahn, im Verschleiß und im Kraftstoffverbrauch. Auf nasser Fahrbahn zeigt er jedoch Schwächen.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ M&S Kennzeichnung mit befriedigenden Brems- und Traktionseigenschaften auf Schnee



- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

Apollo Apterra H/P 215/65R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): F/C/71

Fazit:

Der Apollo Apterra H/P zeigt Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn. Im Verschleiß und im Kraftstoffverbrauch ist der Apollo gut.



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

Hankook Dynapro HP2 (RA33) 215/65 R16 98H

ADAC Urteil: befriedigend

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/C/70

*) laut Hersteller geändert ab DOT1716

Fazit:

Der Hankook Dynapro HP2 ist gut auf trockener Fahrbahn, im Verschleiß und im Kraftstoffverbrauch. Auf nasser Fahrbahn zeigt Hankook jedoch Schwächen.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn



- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)
- ! M&S Kennzeichnung trotz fehlender Schnee-Eigenschaften

BF Goodrich g-Grip SUV 215/65 R16 98H**ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/B/69

Fazit:

Der BF Goodrich g-Grip SUV überzeugt mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch und guten Leistungen im Verschleiß und auf trockener Fahrbahn. Auf nasser Fahrbahn zeigt er Schwächen.

- ✓ Gut auf trockener Fahrbahn
- ✓ Bestnote Kraftstoffverbrauch



- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

Bridgestone Dueler H/P Sport 215/65 R16 98H**ADAC Urteil: befriedigend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/B/70

Fazit:

Der Bridgestone Dueler H/P Sport überzeugt vor allem auf trockener Fahrbahn mit der Bestnote, er zeigt aber Schwächen auf nasser Fahrbahn und ist gerade noch befriedigend.

- ✓ Bestnote auf trockener Fahrbahn



- ! Schwächen auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

Michelin Latitude Tour HP 215/65 R16 98H**ADAC Urteil: ausreichend**

Reifenlabel (Herstellerangabe): C/C/69

Fazit:

Der Michelin Latitude Tour HP zeigt auf nasser Fahrbahn eine schwache Leistung, die zur Abwertung führt. Im Gegensatz dazu erzielt Michelin die Bestnote im Verschleiß.

- ✓ Bestnote im Verschleiß



- ! Schwach auf nasser Fahrbahn (Abwertung)
- ! M&S Kennzeichnung mit nur geringen Schnee-Eigenschaften

Reifenlabel (Herstellerangabe): E/C/70

Fazit:

Der Yokohama Geolandar SUV zeigt zwar eine sehr gute Laufleistung und einen geringen Verbrauch, zeigt allerdings schon Schwächen auf trockener Fahrbahn, auf nasser Fahrbahn zeigt er mangels Haftung eine schlechte Leistung, die zur Abwertung führt.



✓ Sehr gut im Verschleiß

! Mangelhaft auf nasser Fahrbahn (Abwertung)

! Schwächen auf trockener Fahrbahn

! M&S Kennzeichnung trotz fehlender Schnee-Eigenschaften

Fazit

15 Sommerreifen für kleine SUV wie VW Tiguan

Der ADAC hat in diesem Jahr 15 SUV-Sommerreifen der Dimension 215/65 R 16 H getestet. Die meisten Reifenmodelle verfügen über den Standard-Load-Index 98, zwei verstärkte Modelle über einen Load-Index von 102. Getestet wurden die Reifen auf einem VW Tiguan.

Nicht alle Marken vertreten

Reifenmodelle der Marken Continental und Dunlop haben an dem Reifentest nicht teilgenommen, da Angebote dieser Herstellern nur bedingt in die Auswahl der übrigen SUV-Reifen passen. Einzelne in Frage kommende Modelle sind relativ alt bzw. haben eine stärkere Off-Road-Auslegung.

Zwei Reifenmodelle erhalten das ADAC-Urteil „gut“, elf Modellen erteilt der ADAC das Urteil „befriedigend“, jeweils ein Modell wird mit „ausreichend“ bzw. „mangelhaft“ bewertet.

Zweimal ADAC Urteil „gut“, 11 mal „befriedigend“

Zu der ausgewogenen Spitzengruppe mit dem ADAC-Urteil „gut“ zählen der Goodyear Efficient-Grip SUV sowie der Cooper Zeon 4XS Sport. Beide zeigen in keinem der relevanten Kriterien Schwächen.

Die Gruppe des breiten Mittelfelds mit dem ADAC-Urteil „befriedigend“ umfasst elf Modelle. Sie besteht aus folgenden Produkten (Reihenfolge entsprechend der Endnote von besser nach schlechter):

- Firestone Destination HP
- Nokian Line SUV
- Pirelli Scorpion Verde
- Semperit Comfort-Life 2 SUV
- Uniroyal Rain Expert 3 SUV
- Barum Bravuris 4x4
- General Grabber GT
- Apollo Apterra H/P
- Hankook DynaPro HP2 (RA33)
- BF Goodrich g-Grip SUV und
- Bridgestone Dueler H/P Sport.

Bis auf den Uniroyal Rain Expert 3 SUV, der seine Bewertung den Schwächen auf trockener Fahrbahn verdankt, verhindern bei allen Reifenmodellen dieser Gruppe vorrangig die Nässeigenschaften ein besseres Urteil. Lediglich der Nokian- sowie der Barum-Reifen erreichen in anderen Kriterien die schlechteren Noten, die auch die Endnoten bilden (beim Nokian: Kraftstoffverbrauch Note 2,8, beim Barum: trockene Fahrbahn Note 3,1). Der Nokian schlägt sich dabei in dem Mittelfeld auf nasser Fahrbahn noch am besten. Etwas schlechter auf diesem Untergrund schneiden die Modelle von Barum, Firestone, Pirelli und Semperit ab. Deutliche Schwächen auf Nässe zeigen die Produkte der Marken General, Apollo, Hankook, BF Goodrich und Bridgestone.

Einmal ADAC Urteil „ausreichend“, einmal „mangelhaft“ wegen deutlicher Schwächen auf Nässe

Das ADAC-Urteil „ausreichend“ fällt dem Michelin Latitude Tour HP zu. Vor allem die Nässeigenschaften beim Bremsen und bei der Seitenführung werfen den Michelin zurück. Da hilft es wenig, dass er der mit Abstand verschleißfesteste Reifen im Vergleich ist.

Der Yokohama Geolander SUV bekommt wegen seiner ausgeprägten Schwächen auf Nässe das ADAC-Urteil „mangelhaft“.

Besonderheit bei SUV-Reifen mit M+S-Kennzeichnung: Sechs Reifenmodelle der Auswahl tragen auf der Seitenwand eine M+S-Kennzeichnung. Damit genügen diese Reifen theoretisch der aktuellen, situativen Winterreifenverordnung.

Für eine grundsätzliche Einordnung der Wintertauglichkeit dieser Sommerreifen mit M+S-Symbol wurden mit diesen Modellen außerhalb des Standard-Sommerreifentestprogrammes Traktions- und Bremsmessungen auf Schnee durchgeführt. Die Messergebnisse, die nicht in die Wertung und nicht in die Ergebnistabelle einfließen, zeigen, dass in der Praxis nur zwei Reifenmodelle eine befriedigende Schneeeignung aufweisen. Deswegen empfehlen wir, bei der Auswahl von SUV-Reifen, die auch im Winter eingesetzt werden sollen, nur solche Modelle auszuwählen, die neben einer M+S-Kennzeichnung auch das sogenannte Schneeflocken-Symbol (Three-Peak-Mountain-Snowflake-Symbol) tragen.



Unsere 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

- einen rundum ausgewogenen SUV-Sommerreifen, sollte sich für den Goodyear EfficientGrip SUV oder den Cooper Zeon 4XS Sport entscheiden.
- sehr gute Verschleißigenschaften, sollte den Pirelli Scorpion Verde wählen.

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 ländliche 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.

Für diese Automodelle passt die Größe 215/65 R16 H

Nachfolgende Fahrzeugmodelle (und zahlreiche weitere) sind – je nach Motorisierung und Ausstattung – mit der hier getesteten SUV-Reifengröße 215/65 R 16 bestückt. Je nach Motorisierung muss der Reifen den richtigen Geschwindigkeitsindex (bspw. T, Q oder S) 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.

Hersteller	Modell
Audi	Q3
Chevrolet	Trax
Chrysler	Renegade
Dacia	Duster
Daihatsu	Terios
Ford	Kuga
Hyundai	Tucson
Kia	Sportage
Mitsubishi	ASX
Nissan	Qashqai
Opel	Mokka
Renault	Kadjar
Ssangyong	Korando
Subaru	Forester, Legacy Outback
Volvo	S/V 60 Cross Country, XC70
VW	Tiguan

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 215/65 R 16 H wären dies gleiche SUV-Reifenmodelle der Dimensionen 205/65 R 16 H bzw. 225/65 R 16 H. Nach unseren Informationen ist das Angebot der getesteten SUV-Reifenmodelle in diesen Nachbargrößen sehr gering. Die Testergebnisse weiterer Größen aus den Vorjahren finden Sie auf unserer Reifentest-Übersichtsseite.

Keine Übertragbarkeit der ADAC Reifentestergebnisse auf Runflat-Reifen

Nach unserem Kenntnisstand werden in der SUV-Dimension 215/65 R 16 H keine Runflat-Reifen angeboten.

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%): Geräuschmessung nach ISO 362 auf Asphalt gemäß ISO 10844 bei beim Vorbeirollen 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 Vermessung des Reifenprofils, 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 Testbedingungen 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 Prüfmethode 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.