

Klebt auf der Straße

Reifentest | Erstmals vorgestellt hat Continental den neuen SportContact 7 bereits im Herbst 2021. Jetzt hatten wir Gelegenheit, den neuen Sportreifen in der Praxis zu erproben – auf einer Rennstrecke im portugiesischen Portimão.



Foto: Gerhard Grüning

Der neue Continental SportContact 7 erfüllt die besonderen Ansprüche sportlicher Fahrer.

Reifenentwicklung hatte noch immer etwas von der bislang nicht gelösten Quadratur des Kreises – manche Dinge schließen sich einfach aus. So war es bislang nur schwer vereinbar, hohes Fahrvergnügen, sprich sportliche Fahreigenschaften, mit hoher Laufleistung zu verbinden. Mit dem neuen SportContact 7 will Continental diesen Knoten nun gelöst haben. Vorgestellt im September 2021 hatten wir jetzt die Möglichkeit, den neuen Hochleistungsreifen für sportliche Fahrzeuge

sowohl in relevanten Situationen des täglichen Alltags wie auch auf der Rennstrecke im portugiesischen Portimão ausgiebig unter die Lupe zu nehmen.

Gedacht ist der SportContact 7 als legitimer Nachfolger der Generation 6 für Autofahrer, die sportlich unterwegs sind und

deutlich mehr von ihren Pneus verlangen als „Otto Normalfahrer“. Für die Handlingübungen standen der Klassiker, ein Golf GTI der achten Generation, der Hyundai i30N sowie auf der Rennstrecke der Porsche 992 Carrera 4S zur Verfügung. Bei Golf und Hyundai wurde jeweils im Vergleich SportContact 6 versus SportContact 7 gefahren.

Um es kurz zu machen, der Neue übertrumpft seinen anerkannt guten Vorgänger in den wesentlichen Disziplinen erkennbar. Bei den Nassbremsversuchen steht die Generation 7 aus gut 80 km/h rund zwei Meter früher. Zwei Meter mögen sich zunächst nach nicht viel anhören. Aber wenn der SportContact-7-bereifte GTI steht, rauscht das SportContact-6-bereifte Pendant mit über 10 km/h aufs Heck des Vordermanns. Selbst für Fahrer mit weniger sensiblen „Popometer“ ist außerdem erkennbar, dass die Hinterachse selbst beim Notbremsmanöver stabiler in der Spur bleibt.

Das gleiche Bild ergibt sich im sportlichen Fahreinsatz – egal ob frontgetriebener und 280 PS starker i30N oder 450 starker Boxer-Bolide mit Allrad: Lenkbefehle werden mit dem SportContact 7 deutlich schneller und zielgenauer in Richtungswechsel umgesetzt. Auch bei sehr beherrz-

Kurzfassung

Der SportContact 7 ist Nachfolger des SportContact 6 und schlägt im direkten Vergleich seinen Vorgänger in allen wichtigen Disziplinen. Der runde Sportler vereint sportliche Fahreigenschaften mit hoher Laufleistung.

Technische Eigenschaften SportContact 7

Werte im Vergleich zum Vorgänger SportContact 6 (Dimension 245/35 ZR 20)

Grip-Limit	+ 3 Prozent
Trockenhandling	+ 3 Prozent
Trockenbremsverhalten	+ 6 Prozent
Nasshandling	+ 5 Prozent
Nassbremsverhalten	+ 8 Prozent
Laufleistung	+ 17 Prozent

Außerdem erzielt der Neue um 10 Prozent bessere Rundenzeiten auf der Rennstrecke.

Bei der Fuel Efficiency erfüllt er die Klasse C, beim Wet Grip die Klasse A, bei den Geräuschemissionen die Klasse B (mit 71 dB).



Foto: Gerhard Grüning

Auf der Strecke wurden die Reifen ausgiebig getestet – ebenso der Puls der Piloten.



Foto: Gerhard Grüning

Sportliches Auto – sportliche Bereifung, sportliche Felgen und sportlicher Motor ...



Foto: Gerhard Grüning

... der rote Lamborghini Huracan Performante Twinturbo hat 1.180 PS zu bieten.

ten Bremsmanövern ist die Verzögerung brachial, das ABS setzt extrem spät erst ein. Derartige Leistungen auf dem Track ist man sonst nur von Semislicks gewöhnt, die allerdings ein katastrophales Nässeverhalten aufweisen. Umgekehrt kann man beim SportContact 7 nach der Kurve schon viel früher aufs Gas, ohne dass sich das ESP zu- und die Motorleistung abschalten würde. Das zeigt sich vor allem im frontgetriebenen Hyundai, der seine fast 300 Pferdestärken über nur eine Achse auf die Straße schickt. Im allradgetriebenen Porsche hat man regelrecht das Gefühl auf der Straße zu kleben. Die Grenze bestimmt mehrheitlich der Mut des Fahrers und weniger die Fahr-

physik. Ob der neue Sportreifen von Continental tatsächlich eine um 17 Prozent höhere Laufleistung im Vergleich zum SportContact 6 hat, ließ sich nicht zweifelsfrei klären. Nach einem Tag auf der Rennstrecke mussten die mitgereisten Mechaniker bei allen Autos die Bremsbeläge wechseln – die Reifen waren noch gut.

Beim SportContact 7 haben die Reifenentwickler Neuland betreten. Das sogenannte adaptive Profildesign stellt sich auf trockene und nasse Straßen ein. Als einer der ersten Reifen überhaupt wurde die Auslegung der Profilierung an die Größe angepasst. Will heißen: Ein SportContact 7 beispielsweise für einen AMG G65 ist nicht

nur ein in der Größe angepasster Reifen eines Mini John Cooper Works. Die neu entwickelte Laufstreifenmischung namens BlackChili ist in ihrer Zusammensetzung präzise auf die Haftung des asymmetrischen Profils hin abgestimmt. Beim Event plauderten die Entwickler ein wenig aus dem Nähkästchen und verriet, dass man für den neuen Reifen die Produktionsverfahren umstellen musste, weil die klebrige Mischung der Pneu nach dem Vulkanisieren nicht mehr, wie von bisherigen Reifen gewöhnt, von alleine aus der Form fällt. Entwickelt wurde der SportContact 7 für Pkw mit sportlichen Attributen – bis hin zum Supersportwagen. Gerhard Grüning |

SENSOR



ALCAR

YOUR WHEEL PARTNER



**ALLES IN EINEM
DAS KOMPLETTRÄDER.PORTAL**



Halle 7.1 A011

www.alcar.de