

Vom Sommer entlarvt

Reifentest | Die Reifentester haben wieder zugeschlagen: In unserem Sommerreifentest sind fünf bekannte sowie brandneue Top-Pneus der Dimension 235/55 R18 und ein anerkannt guter Vertreter der All-Season-Fraktion vertreten.



Fotos: Dirk Vincken

Für den Sommerreifen-Test ging es diesmal nach Aprilia zum Bridgestone-Testgelände.

Sommer, Sonne, Sonnenschein: Zeit für den nächsten Reifentest der Reifentester, der diesmal mit Pneus der beliebten Größe 235/55 R18 (passt beispielsweise auf den Audi Q3 und VW Tiguan) durchgeführt wurde. Hier

trat eine Combo aus bewährten und teils brandneuen reinen Sommerreifen an. Zum Vergleich wurde ein anerkannter Vertreter der All-Season-Fraktion herangezogen. Unter den Testkandidaten: Der Bridgestone Turanza 6 als Referenz, der Continental Premium Contact 7, Falken Ziex ZE 320, Michelin Primacy 5 und der brandneue Nokian Tyres Powerproof 2. Allesamt Vertreter der HP-Fraktion, was für „High Performance“ steht. Wir nennen diese Kategorie weniger reißerisch Touring- oder auch Allround-Reifen. Und von der Seitenlinie gesellt sich der angekündigte Ganzjahresvertreter dazu, ein Bridgestone Turanza All Season 6. Getestet wurde in Aprilia, einem netten Küstenstädtchen im Süden Roms auf

dem Testgelände von Reifenhersteller Bridgestone. Hier mussten die Pneus anspruchsvolle Handlingstrecken, Bremspisten, Aquaplaningbecken und Rüttelbahnen über sich ergehen lassen.

Zuerst die Kurvenhatz

Zuerst stand Nasshandling auf dem Programm, ein Geflecht aus Kurven und Radien aller Art. Langgezogen schnell bis eng und zirkelig. Ein Lastwechsel hier, ein Grenzbereichs-Check dort. Immer am Limit, konzentriert, den Referenzreifen im Hinterkopf abgespeichert. Ist der Seitenkraftaufbau noch gleichmäßiger, bleibt die Hinterachse noch länger bremsstabil? Nach einigen schnellen

Kurzfassung

Der Sommerreifentest mit fünf Marken und einem Ganzjahresreifen zeigt, dass gerade die saisonale Bereifung ihre Vorteile hat. Alle Sommer-Pneus sind gut, aber ein Reifen konnte besonders glänzen.

Runden sind es der neue Nokian und der seit Jahren dominante Conti, die auf dem nassen Parcours die Nase vorne haben. Jede Linie passt, der Nassgriff langt zu, das Eigenlenkverhalten ist klar definiert. Das bereitet Fahrfreude und vermittelt Fahrsicherheit. Kaum schlechter macht es der Falken, der die gleiche Performance wie das Vorzeige-Duo abliefert – nur auf geringfügig niedrigerem Niveau.

Der Bridgestone gibt sich etwas indifferent, weiß nicht so recht, seinen Charakter offenzulegen. Er bleibt auch bei forcierter Gangart etwas zögerlich, dreht bei Gaswegnahme eine Spur zu stark ein. Alles nicht tragisch, alles im Gesamtpaket noch „gut“. Und der Michelin? Er ist und bleibt klar untersteuend, etwas ohne Esprit, aber auch frei von Allüren. Ein bei Nässe zuverlässiger Geselle und Alltagskämpfer.

Auch der Ganzjahresgummi ist bereit zum Ritt durch die nasse Arena. In engen Kurven wirkt der All-Season schnell überfordert, auch ist der Lenkwinkelbedarf erkennbar höher als bei den reinen Sommerreifen. Die forcierte Fahrweise auf dem berechneten Kurs ist nicht so sein Ding. Er lässt die Tour brav über sich ergehen, vermittelt aber recht klar die Erkenntnis, dass Nasshandling nicht seine Domäne ist. Der Punkt geht also an das Sommerlager.

Wir wechseln die Strecke und die Testdisziplin: Trockenhandling ist an der Reihe. Hatten wir hier einen krassen Einbruch des All-Seasons erwartet, wurden wir eher positiv überrascht: Der Ganzjahres-Bridgestone bewegt sich auf sehr ähnlichem Niveau wie sein Sommer-Bruder: Alles geschieht gut beherrschbar, leicht verzögert, das Fahrzeug drängt am Kurvenausgang etwas nach. Dabei bleibt alles stets beherrschbar. Selbst ein im Ansatz sportliches Talent können wir dem Duo attestieren. Apropos sportlich: Hier outen sich Nokian und Falken als ausgesprochen kurvenfreudig. Exakt, spurstabil, angenehmes Feedback: So heimst sich das finnisch-japanische Duett ein fast „sehr gut“ als Note ein. Bleiben noch der Franzose und der Deutsche: Der Michelin weiß durch ausgewogenen Fahrstil zu gefallen, auch er folgt treu der Kurvenlinie und lässt sich nach Lastwechseln nicht aus der Ruhe bringen – c'est bien! Das gilt auch für den Conti, der unauffällig sowie sehr ausgewogen und damit gut agiert.

Die Testreifen: 235/55 R 18 100/104 V*

		Preis**	Made in
BRIDGESTONE	Turanza 6 (Referenz)	ca. 130 €	Spanien
CONTINENTAL	Premium Contact 7	ca. 145 €	Frankreich
FALKEN	Ziex ZE 320	ca. 130 €	Türkei
MICHELIN	Primacy 5	ca. 160 €	Spanien
NOKIAN TYRES	Powerproof 2	ca. 135 €	Finnland
BRIDGESTONE	Turanza All Season 6	ca. 140 €	Polen

* Geschwindigkeits/Traglast-Index 100 V: Bridgestone Turanza 6, Conti, Michelin / Geschwindigkeits/Traglast-Index 104 V XL: Falken, Nokian Tyres und Bridgestone Turanza All Season 6 / ** Preisstand Februar 2026

Handling nass

Continental Premium Contact 7	Sehr gut (82 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	Sehr gut (82 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	Gut (79 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Gut (76 Pkt.)
Michelin Primacy 5	Gut (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Befriedigend (71 Pkt.)

Auch bei Nässe ist die subjektive Beurteilung das entscheidende Kriterium. Leichte Beherrschbarkeit, gutmütiger Haftungsabriss und präzise Lenkansprache sichern Bestnoten. Weniger gut: Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern, unzureichende ESP-Regelgüte. Punkte in Klammern, grau (Pkt.)

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Handling trocken

Nokian Tyres Powerproof 2	Gut (79 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	Gut (78 Pkt.)
Michelin Primacy 5	Gut (77 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	Gut (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Befriedigend (73 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Befriedigend (73 Pkt.)

Ausschlaggebend ist der subjektive Eindruck mit einem ausreichend breiten Grenzbereich ohne überfordernde Lastwechselreaktionen. Hohe Lenkpräzision, gleichmäßiger Seitenkraftaufbau sowie ein lenkunterstützendes Rückstellmoment wirken sich positiv auf die Bewertung aus. Punkte in Klammern, grau. Max:100 Pkt.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Voll aufs Pedal

Jetzt geht's ans Eingemachte: Die Vollbremsungen auf trockener und nasser

Fahrbahn sind bei Reifentests meist schon vorentscheidend für das Gesamtergebnis eines Pneus. Denn das Bremsergebnis aus 80 Kilometer pro Stunde bis

Bremsen nass / Restgeschwindigkeit

Continental Premium Contact 7	33,94 0,0 107,7 % (82 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	34,00 3,4 107,5 % (82 Pkt.)
Michelin Primacy 5	34,94 13,5 104,6 % (79 Pkt.)
Falken Ziex ZE 320	36,15 19,8 101,1 % (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	36,55 21,4 100,0 % (75 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	37,76 25,5 96,8 % (71 Pkt.)

ABS-Vollbremsung 80–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto geringer das Kollisionsrisiko. Wie beim Trockenbremsen: 8 Messungen, 1 Fahrer, Tank mind. 4/5 voll. Bremsweg in m (rot), Restgeschw. in km/h (blau), Verhältnis zur Referenz in % (schwarz), Punkte in Klammern (grau)

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Bremsen trocken / Restgeschwindigkeit

Falken Ziex ZE 320	33,65 0,0 106,0 % (82 Pkt.)
Continental Premium Contact 7	34,27 13,5 104,1 % (80 Pkt.)
Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	35,67 23,8 100,0 % (75 Pkt.)
Nokian Tyres Powerproof 2	35,74 24,2 99,8 % (75 Pkt.)
Michelin Primacy 5	37,23 31,0 95,8 % (71 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	38,98 36,98 91,5 % (66 Pkt.)

Vollbremsung 100–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto besser. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschw. (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau). Restgeschw. = Weiterfahrgeschw. gegenüber Bestem im Moment dessen Stillstands.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

zum Stillstand auf konstant bewässerter Fahrbahn sowie aus 100 Kilometer pro Stunde bis zum Stillstand im Trockenen geht bei Sommerreifentests bei uns jeweils mit gewichtigen zwanzig Prozent in die Gesamtwertung ein. Das ist auch gut so, denn hier geht es um die Sicherheit. Wer bei einer Notbremsung noch Reserven hat, ist klar im Vorteil und kann einen potenziellen Unfall vielleicht noch verhindern.

Wir starten bei Nässe. Acht bis zehn Durchgänge pro Satz fordern Mensch und Maschine so einiges ab. Am Ende glühen der rechte Fuß und das im Cockpit installierte Laptop. Das Ergebnis: Mit 33,94 Metern Bremsweg ist der Test-Seriensieger Continental Premium Contact 7 auch diesmal der King unter den Nassbremsern. Die Konkurrenz holt inzwischen allerdings mächtig auf. Der neue Nokian Tyres Powerproof 2 schiebt sich mit 34 Metern Bremsweg oder 3,4 Kilometer pro Stunde Restgeschwindigkeit bis auf sechs Zentimeter an den Conti heran. Das ergibt für beide ein „sehr gut“. Es folgt mit etwas Abstand der Michelin mit 34,9 Metern (13,5 Kilometer pro Stunde Restgeschwindigkeit) und der Falken, der mit 36,1 Metern Bremsweg schon gut zwei Meter mehr oder 19,8 Kilometer pro Stunde Restgeschwindigkeit gegenüber dem Testbesten aufweist. Dennoch sichern sich beide ein „gut“. Mit 36,5 Metern (21,4 Kilometer pro Stunde Resttempo) bleibt für den Bridgestone Turanza 6 nur ein gutes „befriedigend“. Der außer Wertung startende All Season trägt auch hier die rote Laterne und bremst nach 37,7 Metern oder mit 25,5 Kilometern pro Stunde Resttempo gegenüber dem Bremsbesten nur „befriedigend“. Dennoch zeigt sich: Die vermeintlichen Alleskönner offenbaren auch hier noch Schwächen.

Beim ABS-Ankerwurf aus 100 Kilometer pro Stunde auf trockener Fahrbahn trennt sich die Spreu vom Weizen und offenbart unerwartet deutliche Unterschiede. Klarer Sieger: Der Falken mit beeindruckenden 33,6 Metern Bremsweg. Es folgt der bewährte Conti mit 34,2 Metern. Das ergibt eine Restgeschwindigkeit von 13,5 Kilometer pro Stunde, mit der das Conti-bereifte Auto noch am bereits stehenden Falken-Q3 vorbeibremsen würde. Der Bridgestone Turanza 6 und der Nokian schenken sich dagegen



Fotos: Dirk Vincken

Bei Aquaplaning-Tests wird ermittelt, wann der Reifen aufschwimmt.

nicht viel. Mit im Schnitt 35,6 Metern (Bridgestone) und 35,7 Metern (Nokian) Bremsweg liegen sie eng beieinander, brauchen aber rund zwei Meter mehr bis zum Stillstand als der Falken. Daraus ergeben sich Restgeschwindigkeiten von 23,8 und 24,2 Kilometer pro Stunde. Deshalb gibt's hier für beide nur noch ein „befriedigend“. Danach fängt die rote Laterne allmählich an zu glimmen: Der Michelin steht erst nach 37,23 Metern oder 31 Kilometer pro Stunde Restgeschwindigkeit und fällt damit klar zurück.

Und der All-Season? Nun, der braucht mit 38,98 Metern Bremsweg oder knapp 37 Kilometer pro Stunde Rest-Tempo eindeutig zu lange, um zum Stillstand zu kommen. Das ist gerade noch „ausreichend“ und offenbart, wo das größte Handicap dieses Reifentypus steckt: beim Trockenbremsen. Es ergibt sich aus dem konzeptbedingten Kompromiss. Das der Wintertauglichkeit geschuldete Paket aus weicherer Gummimischung und zahlrei-

chen Profileinschnitten (Lamellen) fordert hier seinen Tribut in Form von Metern. Da gibt's nichts zu beschönigen, aber auch nichts zu dramatisieren. Man muss es einfach wissen.

Gegen alle Widerstände

Jetzt das Trendthema: der Rollwiderstand, kurz Rowi genannt. Der steht momentan ganz oben auf der Agenda der Automobilhersteller, denn er hat direkten Einfluss auf den Verbrauch. Gemessen wird er in Kilogramm pro Tonne Fahrzeuggewicht (kurz: kg/t) auf einer Maschine. Je geringer der gemessene Wert, desto leichter rollt der Reifen ab. 20 bis 30 Prozent Differenz beim Rowi können zwischen 0,3 und 0,5 Liter Minderverbrauch bedeuten, so die Faustregel. Logisch also, dass die Reifenindustrie zumindest in der Erstausrüstung für die Automobilhersteller Pneus mit möglichst guten Rollwiderstandswerten liefern muss. Im Fall unseres Tests gelingt ihr



Fotos: Dirk Vincken

Das Trockenbremsen ist ganz klar die Domäne des Falken Z 320.

das auch im Reifen-Ersatzgeschäft ausgezeichnet. In der gerade auf Kompakt-SUVs wie VW Tiguan oder Audi Q3 beliebten Dimension 235/55 R18 glänzen der Bridgestone Turanza 6 und der Michelin Primacy 5 mit einem exzellenten Rollwiderstands-Wert von 6,3 kg/t. Dafür gibt es ein „sehr gut“. Nur knapp dahinter

REIFEN, RÄDER, TEILE – WIR KÜMMERN UNS DRUM.

WWW.GETTYGO.COM

DUNLOP Reifen

SAISONGESCHÄFT – DER FRÜHLING KANN KOMMEN.

GETTYGO bietet Reifenhändlern, Werkstätten und Autohäusern umfassende Unterstützung im Saisons Geschäft:

- 1 Ansprechpartner für alle Bestellungen.**
- 1 Rechnung für alle Bestellungen.**
- 1 Bankeinzug für alle Lieferanten.**
- Ab 1 Stück frachtfreie Lieferung (Ausnahme Großreifen ab 17,5 Zoll und Kfz-Teile).**

Und dieser Service kostet Sie: nichts.
Testen Sie uns – wir sind für Sie da.

WIR FEIERN
GETTYGO
20 JAHRE

liegen mit „gut“ der Falken Ziex ZE 320 (6,7 kg/t) und der brandneue Nokian Tyres Powerproof 2 (6,8 kg/t). Der von der Konstruktion her schon etwas ältere Continental bringt es auf 7,3 kg/t, was aber immer noch für ein „gut“ reicht. Der außer Wertung laufende All-Season-Reifen von Bridgestone liegt mit 7,2 kg/t sogar noch einen Tick besser als der Hannoveraner.

Wasser marsch!

Von Profis gefürchtet und dennoch von vielen noch immer maßlos unterschätzt wird das Längsaquaplaning, das insbesondere in Senken oder tieferen Spurrinnen auf Autobahnen und Landstraßen unvorhersehbar lauert. Leichtsinnige brettern trotzdem bei oder nach Starkregen noch immer mit 150 Kilometer über die linke Spur, als gäbe es kein Morgen. Wer dabei in eine der tiefen Pfützen gerät, kann erleben, wie man in Sekundenbruchteilen vom Fahrer zum Passagier wird. Die Reifen schwimmen auf, fahren Wasserski. Die Folge: Das Auto reagiert weder auf Lenkung noch auf Bremsen, Assistenzsysteme versagen – nichts geht mehr. Dann braucht man Glück. Im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten treffen die Reifenhersteller deshalb so gut wie möglich Vorsorge und geben ihren Pneus durch die Profilgestaltung die aus ihrer Sicht bestmögliche Wasserverdrängung mit auf die Reise. Im konstant mit sieben Millimetern Wasserhöhe gefluteten Längsaquaplaning-Becken wird die

Gefahrensituation im Test bis zum Haftungsabriss simuliert – und die Sommer-Pneus geben sich keine Blöße: Mit 80,8 Kilometern pro Stunde Aufschwimmgeschwindigkeit setzt der Falken die Bestmarke, der Bridgestone Turanza 6 absolviert die Gefahrenübung mit 76,8 Kilometer pro Stunde als Letzter im Testfeld noch immer mit der Note „gut“. Der All Season aus gleichem Hause fährt sich mit 78,6 Kilometer pro Stunde sogar ins obere Mittelfeld.

Ähnlich verhält es sich beim Queraquaplaning, das etwa in Zu- und Abfahrten auf Autobahnen oder Schnellstraßen auftreten kann. Da dies im Ernstfall bedeutet, dass man geradeaus statt um die Kurve fährt, weil die Lenkung nicht mehr reagiert, sind auch hier erhöhte Vorsicht und maßvolle Tempi geboten. Wichtig zu wissen: Nicht nur die maximale, zugegebenermaßen plakative Abrissgeschwindigkeit – im Test lag sie durchweg bei rund 70 Kilometer pro Stunde – ist hier entscheidend. Vielmehr geht es auch um das Verhalten des Reifens vor und nach dem Maximum. Deshalb ist dieses Mal der Mittelwert der Querbeschleunigung (in m/s^2) im Bereich zwischen 50 und 90 Kilometer pro Stunde entscheidend, gemessen in 5-km/h-Schritten. Der Star in ist hier klar der neue Nokian Powerproof 2 mit über zehn Prozent Vorsprung auf den guten Bridgestone Turanza 6. Es folgen knapp dahinter der Conti und der Michelin mit identisch guten Leistungen. Schlusslicht, aber noch immer „gut“, ist der Falken.



Fotos: Dirk Vincken

Testfahrer Dirk Vincken reizt das Limit der Pneus im Trockenhandling-Parcours aus.

Und unser All-Season-Mitläufer hätte sich ein weiteres Mal im oberen Mittelfeld platziert – wenn er gedurft hätte.

Rauschen und Rappeln

Geräusche werden neben objektiven Lautstärke-Messergebnissen auch höchst subjektiv wahrgenommen. Eine Tonlage, die den einen stört, wird von einem anderen vielleicht sogar als angenehm wahrgenommen: Aus der vordersten Reihe eines Rockkonzerts wird kaum jemand weglaufen, ein Presslufthammer in der Ferne hingegen erhöht den Stresspegel. Das gilt auch für Reifen-Abrollgeräusche im Innenraum: gut erträglich oder schon störend? Unser Testfeld lag bei den objektiven Messungen eng beieinander, und obwohl der gute Bridgestone Turanza 6 uns durch ein leichtes Grundrauschen auffiel, erzielte er objektiv den gemessenen Bestwert, dicht gefolgt vom ebenfalls leicht rauschenden Falken und dem dezent singenden Michelin, die in der Punktwertung gleichauf liegen. Es folgen der akustisch etwas präsentere Conti und der nochmals etwas lautere Nokian. Den Vogel abschießen konnte beim Thema Innengeräusch der außer Wertung angetretene Bridgestone Turanza All-Season 6: Er lieferte den mit Abstand niedrigsten Messwert und erhielt trotz dezenter Eilenkgeräusche als einziger ein „sehr gut“.

Rein subjektiv wird dagegen der Abrollkomfort auf allgemein schlechten Fahrbahnen mit Schlaglöchern, beim Überfahren von Betonfugen oder auch auf Kopfsteinpflaster beurteilt. Hier sicherte sich der rundum sehr sanfte, komfortable Falken den Spitzenplatz



Fotos: Dirk Vincken

Als Testwagen kam der Kompakt-SUV Audi Q3 2.0 TDI mit 150 PS zum Einsatz.

und ein verdientes „sehr gut“. Es folgt mit „gut“ der ebenfalls sehr angenehme Michelin mit seinem feinen Eigendämpfverhalten. Der Bridgestone Turanza 6 und der Conti teilen sich Punktwertung und Note „gut“, fühlen sich aber etwas härter an als die vor ihnen platzierten Kandidaten. Bleibt zuletzt der Nokian, der durch leichtes Nachvibrieren auf Stöße und eine etwas „rappelige“ Eigendämpfung auf sich aufmerksam machte. Deshalb: nur ein „befriedigend“. Der mitgetestete Bridgestone All Season hätte sich hier erneut im oberen Mittelfeld platziert.

Saisonale Bereifung punktet

Was ist die Quintessenz dieses Sommerreifentests, der gleichzeitig auch ein Systemvergleich war? Von Frühjahr bis Herbst haben reine Sommerreifen gegenüber den Ganzjahrespneus klar die Nase vorn. Die von immer mehr Autofahrern gewünschte Zwölf-Monats-Universalität der All Seasons zwingt hier zu spürbaren Kompromissen. Längere Bremswege auf nasser und insbesondere auf trockener Straße sowie Abstriche beim Handling sind der Preis für die Bequemlichkeit – und sollten zumindest zu einer angepassten, defensiven Fahrweise führen. Beim Winter-Quercheck mit reinen Winterreifen sah das noch ganz anders aus. Hier glänzte der mitlaufende Ganzjahresreifen geradezu. Doch es ist der Sommer, der den Unterschied macht. Zudem sollte man wissen, dass die Leistungsfähigkeit der All Seasons in der Regel mit besonders hohen (über 30 Grad Celsius) sowie besonders tiefen Temperaturen (unter Minus 15 Grad Celsius) rapide nachlässt.

Test kompakt



Reifentyp	Test-Gewichtung in %	Bridgestone Turanza 6 (Referenz)	Conti Premium Contact 7	Falken Ziex ZE 320	Michelin Primacy 5	Nokian Tyres Powerproof 2	Bridgestone Turanza All Season 6
Handling trocken	15	+	+	+	+	+	+
Handling nass	15	+	++	+	+	++	+
Bremsen trocken	20	+	+	++	+	+	+
Bremsen nass	20	+	++	+	+	++	+
Aquaplaning längs	10	+	+	++	+	++	+
Aquaplaning quer	5	+	+	+	+	++	+
Rollwiderstand	5	++	+	+	++	+	+
Abrollkomfort	5	+	+	++	+	+	+
Innengeräusch	5	+	+	+	+	+	++
Gesamtergebnis	100%	GUT 760 Pkt. 5. Platz	GUT 794 Pkt. 1. Platz	GUT 791 Pkt. 2. Platz	GUT 768 Pkt. 4. Platz	GUT 791 Pkt. 2. Platz	Befr. 728 Pkt. o.W.

++ = sehr gut + = gut O = befriedigend - = ausreichend -- = mangelhaft o.W. = ohne Wertung

Kommen wir zum eigentlichen Kern des Tests, der fünf topaktuelle Sommerreifen in einer sehr verbreiteten Dimension auf einem beliebten Kompakt-SUV beleuchtet. Fünf Sommer-Kandidaten, fünfmal die Note „gut“. Es zeigt, dass sowohl die Reifengiganten wie auch die etablierten übrigen Markenhersteller ihr Fach verstehen. Mit winzigem Vorsprung ist der Conti der Sieger dieses Schaulaufens, doch denkbar knapp dahinter wissen die punktgleichen Falken und Nokian nicht minder zu gefallen. Michelin und Bridge-

stone müssen in geringem Maße Federn lassen, was die überzeugende Gesamtleistung aber nicht schmälert. Wieder einmal zeigt sich, dass – von sehr wenigen Ausnahmen abgesehen – kein Reifen in allen Disziplinen ohne Fehl und Tadel daherrollt. Jeder Pneu hat seine Stärken und Schwächen. Wir nennen diese. Und wieder geben wir den Tipp, nicht nur nach Punkten eine Kaufentscheidung zu treffen, sondern das eigene Fahrprofil mit einzubeziehen.

Dirk Vincken/Joachim Fischer/Alexander Junk

asp
AUTO SERVICE PRAXIS

Continental Premium Contact 7
GUT

Im Test 2026: 5 Sommerreifen
Dimension 235/55 R 18 100/104 V/W (5 x gut)

EMPFEHLUNG

asp
AUTO SERVICE PRAXIS

Nokian Tyres Powerproof 2
GUT

Im Test 2026: 5 Sommerreifen
Dimension 235/55 R 18 100/104 V/W (5 x gut)

EMPFEHLUNG

asp
AUTO SERVICE PRAXIS

Falken Ziex ZE 320
GUT

Im Test 2026: 5 Sommerreifen
Dimension 235/55 R 18 100/104 V/W (5 x gut)

EMPFEHLUNG