



# Sommerreifen 2021

**125** ANS  
ANNI  
JAHRE



**Herausgeber** Touring Club Schweiz (TCS)  
**Verfasser** Mobilitätsberatung, Schönbühl  
**Koordination** Reto Blättler  
**Gestaltung** Oetterli AG, Eschenbach  
**Druck** TCS P&L, Vernier  
**Vertrieb** Technische Zentren / Internet  
**Titel** Sommerreifen 2021  
**Auflage** 5150 Exemplare (DE 2900 / FR 1500 / IT 750)  
**Ausgabe** 37. Ausgabe (1. Ausgabe 1984)  
**Bilder** TCS, [www.fotoboutique.ch](http://www.fotoboutique.ch), ISP Grube, Reifenbuch  
**Schutzgebühr** TCS Mitglieder kostenlos; Nichtmitglieder CHF 10.–  
**Ablage** Doctech 5513, 5514  
**Copyright** by TCS Schönbühl, 2021  
Vervielfältigung, Zitierung und digitale Speicherung  
mit Quellenangabe gestattet: TCS «Sommerreifen 2021»  
Druck- und Satzfehler vorbehalten  
[www.reifen.tcs.ch](http://www.reifen.tcs.ch)  
978-3-905862-73-7

**Internet**  
**ISBN**

<b>Editorial</b>	2
<b>Der Reifen</b>	3
<b>Sicherheit und Risiken</b>	11
<b>Reifen und Umwelt</b>	15
<b>Reifentests</b>	17
<b>Unterhalt und Zubehör</b>	43
<b>Ausserdem wichtig</b>	46
<b>Glossar</b>	49
<b>Index</b>	51

# Editorial



## Haben Sie schon mal von runderneuertem Reifen gehört?

Möglicherweise ist Ihnen bekannt, dass Lastwagen mit solchen Reifen unterwegs sind. Das Thema runderneuerte Reifen gewinnt aber auch für Autos zunehmend an Bedeutung. Dies stellen wir beim TCS seitens Medienanfragen und in der Mitgliederberatung fest.

## Was genau sind runderneuerte Reifen?

Dieses Verfahren, bei dem ausgediente Reifen ein zweites Leben erhalten, wird bereits seit Jahren auch für Autoreifen angewendet. Qualitativ noch einwandfreie Altreifen werden mit einer neuen Lauffläche versehen. So kann der Verbrauch von Neureifen reduziert und die Umwelt geschont werden. Runderneuerte Reifen könnten eine Alternative zu fabrikneuen Modellen sein. Doch auch wenn diese Reifen auf den ersten Blick von der Ökologie her überzeugen mögen, gilt es, etwas genauer hinzuschauen. Dies insbesondere in den Bereichen Sicherheit oder Geräuschentwicklung. Unsere Tests in der Vergangenheit haben gezeigt, dass runderneuerte Reifen nicht mit Erstfertigungsreifen von bekannten Reifenherstellern mithalten können. Mögliche Gründe dafür sind, dass für die Runderneuerung gebrauchte Karkassen verwendet werden. Dieser Unterbau unterscheidet sich jedoch von Hersteller zu Hersteller. Dadurch besteht die Gefahr, dass man schlussendlich, obschon das Profil identisch ist, vier verschiedene Reifen auf dem Auto fährt. Dies hat zur Folge, dass jedes Rad unterschiedliche Fahreigenschaften aufweisen kann. Zudem wird der Laufstreifen (Profilgestaltung und Gummimischung) von gewissen Firmen teilweise selber entwickelt. Der TCS befürwortet nachhaltige Lösun-

gen in der Reifenproduktion. Jedoch darf Nachhaltigkeit nicht auf Kosten der Sicherheit gehen. Runderneuerte Reifen von der Marke King Meiler nahmen wir im letzten Winter-, wie auch im neuen Sommerreifentest 2021 genauer unter die Lupe. Mehr interessante Infos über runderneuerte PW Reifen lesen Sie auf Seite 8.

Im diesjährigen Sommerreifentest hat der TCS die Dimensionen 205/55 R16 und 225/50 R17 geprüft. Untersucht wurden insgesamt 32 Reifen. Die Testauswahl reicht vom Premiumprodukt bis zur günstigsten Alternative.

Vor 48 Jahren hat sich der TCS zusammen mit Partnerclubs zum ersten Mal ausführlicher mit Reifen beschäftigt. In dieser Broschüre wird der TCS Reifentest mit seinen 13 Einzeltestkriterien genauer erklärt. Ausserdem geben wir viele Tipps und Tricks, die bei der Lagerung, Pflege oder dem generellen Umgang mit Reifen weiterhelfen.

Die Testresultate sind ab S. 22 zu finden. Wobei die Ergebnisse auch unter [www.reifen.tcs.ch](http://www.reifen.tcs.ch) oder in der 4. Ausgabe des Touring einsehbar sind.

Studieren Sie die Testresultate, wählen Sie zwei bis drei geeignete Produkte, die mindestens «empfehlenswert» sind nach Ihren Bedürfnissen aus und holen Sie Offerten ein! Damit die effektiven Endpreise vergleichbar sind, müssen die Kosten für Montage, Auswuchten, MwSt. und Entsorgung von Altreifen mit einbezogen werden.

Als einzige Verbindung zwischen Fahrzeug und Strasse verdienen Reifen Ihre volle Aufmerksamkeit. Unser Knowhow und unsere Erfahrung stehen für Sie bereit, profitieren Sie davon!

Ich wünsche Ihnen jederzeit sichere Fahrt.  
Bleiben Sie gesund!

Reto Blättler  
Projektleiter Reifentest  
TCS Mobilitätsberatung



# Der Reifen

«Der Reifen ist ein wichtiges Sicherheitselement. Ihn zu vernachlässigen, kann gefährlich sein.»

Die vier Reifen sind der einzige Kontakt des Fahrzeuges zur Strasse. Ihre Aufgabe ist es, in jedem Moment für ein optimales und sicheres Fahrverhalten zu sorgen. Dabei verändern sich Tempo, Unterlage, Topografie, Wetter und Fahrdynamik laufend, zuweilen auch unvermittelt. Reifen müssen sich diesen Veränderungen anpassen und zugleich federn, dämpfen, einen guten Geradeauslauf gewährleisten, perfekte Rundlaufeigenschaften an den Tag legen und mit hoher Lebensdauer überzeugen. Damit sie diese vielfältigen und anspruchsvollen Aufgaben erfüllen können, benötigen sie regelmässige Pflege und sorgfältige Handhabung (mehr dazu ab Seite 43).

## Reifenbestandteile

Wie sich Reifen auf der Strasse verhalten, hängt von den verschiedenen Inhaltsstoffen und deren Rezeptur ab. Diese wiederum unterscheiden sich je nach Hersteller, Grösse und Art der Reifen.

Ein Reifen besteht üblicherweise aus folgenden Rohstoffen:

- Grundbaustoff: Gummi (natürlicher oder synthetischer Kautschuk)
- Füllstoffe: Russ, Silica, Kohlenstoff, Kreide
- Festigkeitsträger: Stahl, Rayon- respektive Naturseide, Nylon
- Weichmacher: Öle und Harze
- Vulkanisations-Chemikalien: unter anderem Schwefel und Zinkoxid
- Chemische Alterungsschutzmittel gegen Ozoneinwirkung und Materialermüdung



Die verschiedenen Inhaltsstoffe eines Reifens.

## Reifenbauteile

Beim Aufbau des Reifens wird zwischen Laufband und Karkasse unterschieden



**Das Laufband besteht aus drei Teilen, die jeweils die folgende Funktion erfüllen:**

- 1 Laufstreifen: gewährleistet Strassenhaftung und Wasserverdrängung
- 2 Spulbandagen: ermöglichen hohe Geschwindigkeiten
- 3 Stahlcord-Gürtellagen: optimieren Fahrstabilität und Rollwiderstand

**Die Karkasse setzt sich aus sechs Teilen zusammen, die jeweils die folgende Funktion erfüllen:**

- 4 Textilcordeinlage: hält den Reifen auch bei hohem Innendruck in Form
- 5 Innenschicht: macht den Reifen luftdicht
- 6 Seitenstreifen: schützen vor seitlichen Beschädigungen
- 7 Kernreiter: begünstigt Fahrstabilität, Lenk- und Komfortverhalten
- 8 Wulstkern: sorgt für festen Sitz auf der Felge
- 9 Wulstverstärker: unterstützt Fahrstabilität und präzises Lenkverhalten

## Reifenbezeichnung

Auf der Reifenflanke sind jeweils verschiedene Angaben zu finden. Was sie zu bedeuten haben, wird im Folgenden ausgeführt. Die Abbildung zeigt beispielhaft die existierenden Reifenkennzeichnungen. Die Angaben 1–6 werden als Dimensionsangaben bezeichnet (siehe Seite 6).



- 1 Reifenbreite in mm
- 2 Verhältnis der Flankenhöhe zur Reifenbreite in Prozent. 65 bedeutet, dass die Flankenhöhe 65% von 195 mm beträgt. Diese Angabe fehlt bei den 80er-Reifen oft, d. h. ohne Angabe beträgt die Flankenhöhe 80%.
- 3 Bauart des Reifens, «R» steht für die heute üblichen Radialreifen, «RF» für «Run-Flat» (siehe Seite 45). («D» oder «-» bezeichnen Diagonalreifen, die heute nur noch in Spezialfällen, z. B. bei Oldtimern, verwendet werden.)
- 4 Felgendurchmesser in Zoll (1 Zoll = 2,54 cm)
- 5 Tragfähigkeitsindex (siehe Seite 6)
- 6 Geschwindigkeitsindex (siehe Seite 6) mit möglichen Ergänzungen wie «Reinforced», «XL» für Extra Load, was verstärkter Reifen mit erhöhtem Tragfähigkeitsindex bedeutet, oder «M+S» (siehe 11).
- 7 Herstellerbezeichnung und Typ
- 8 DOT (Department of Transportation): Angabe gemäss US-Vorschrift, wobei die letzten vier Stellen der Tire Identification Number (TIN) Herstellungsjahr und -woche des Reifens ausweisen. 0809 im obigen Beispiel bedeutet: hergestellt in der 8. Woche des Jahres 2009.
- 9 Die Angabe an dieser Stelle zeigt an, ob es sich um einen Reifen mit oder ohne Schlauch handelt. «tubeless» ist die Kennzeichnung für einen schlauchlosen Reifen, «tube type» für einen Reifen mit Schlauch.
- 10 Das Schneeflockensymbol (sog. Three-Peak-Mountain-Snowflake) bezeichnet auf modernen Reifen die Mindesttauglichkeit für den Winter. Im Unterschied zu M+S Reifen erfüllen Reifen mit diesem Symbol vorgegebene Testkriterien auf Schnee. Nur ein Reifen mit dem Schneeflockensymbol ist ein echter Winterreifen.
- 11 «M+S» (Mud + Snow) zeigt an, dass der Reifen ein grobstolliges Profil

aufweist. Das kann bei einem Offroad-, Winter- oder Ganzjahresreifen der Fall sein. «M+S» sagt also nichts über die Wintertauglichkeit des Reifens aus, echte Winterreifen sind am Schneeflockensymbol zu erkennen.

- 12 «E» steht für das «ECE-Prüfzeichen», welches die Einhaltung der EU-Norm bestätigt. Die angefügte Zahl steht für das jeweilige Prüfungsland (im Beispiel «2» für Frankreich). Das «S» am Schluss zeigt an, dass der Reifen die Rollemissionsvorschrift erfüllt. Mehr dazu auf Seite 15.
- 13 Die Angabe «Run-Flat» oder «Seal» zeigt an, dass es sich um einen Reifen mit Notlauf Eigenschaften handelt. Mehr dazu auf Seite 45.
- 14 «TWI» (Tread Wear Indicator) ist die Kennzeichnung dafür, dass der Reifen mit Profilabnutzungsanzeigern versehen ist. Diese bestehen aus Querstegen, die in den Hauptprofilrillen gleichmässig über den Reifen verteilt sind und das gesetzlich vorgeschriebene Restprofil von 1,6 mm anzeigen. Alle Reifen verfügen über TWI.

Mehr dazu auf Seite 11.

### C- Reifen – Reifen mit der Kennzeichnung C

Abkürzung für Commercial, verstärkter Reifen mit mehrlagigem Reifenunterbau (Karkasse) für leichte LKW, Vans und SUV.

C-Reifen sind als Nutzfahrzeugreifen genormt, weichen von vergleichbaren Pkw-Reifen ab und sind auf der Reifenflanke mit «C» gekennzeichnet, beispielsweise: 215/70 R 15 C 106/104 R. Dabei steht die «106» für die Reifentragfähigkeit bei Einzelanordnung (950 kg), die «104» steht für die Reifentragfähigkeit bei Zwillingsanordnung (900 kg). Bei der Nutzung verstärkter Reifen ist der empfohlene Reifenluftdruck des Reifenherstellers, unter Berücksichtigung der Verstärkungsstufen, zu beachten!

## Tragfähigkeitsindex (Lastindex)

Der Tragfähigkeitsindex wird auch Lastindex (kurz: LI) genannt. Die auf der Reifenflanke angegebene Kennzahl (vgl. 5) bezeichnet die höchste zulässige Tragfähigkeit des Reifens in Abhängigkeit vom Reifendruck (2,5 bar).

LI	kg	LI	kg	LI	kg	LI	kg
50	190	69	325	88	560	107	975
51	195	70	335	89	580	108	1000
52	200	71	345	90	600	109	1030
53	206	72	355	91	615	110	1060
54	212	73	365	92	630	111	1090
55	218	74	375	93	650	112	1120
56	224	75	387	94	670	113	1150
57	230	76	400	95	690	114	1180
58	236	77	412	96	710	115	1215
59	243	78	425	97	730	116	1250
60	250	79	437	98	750	117	1285
61	257	80	450	99	775	118	1320
62	265	81	462	100	800	119	1360
63	272	82	475	101	825	120	1400
64	280	83	487	102	850	121	1450
65	290	84	500	103	875	122	1500
66	300	85	515	104	900	123	1550
67	307	86	530	105	925	124	1600
68	315	87	545	106	950	125	1650

## Geschwindigkeitsindex

Jeder Reifen ist auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit ausgerichtet. Diese ist, wie auf Seite 5 erwähnt, auf der Reifenflanke mit einem Buchstaben angegeben (vgl. 6). Diese Buchstaben indexieren die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit:

Zulässige Höchstgeschwindigkeit  
(Index)

P: 150 km/h  
Q: 160 km/h  
R: 170 km/h  
S: 180 km/h  
T: 190 km/h  
H: 210 km/h  
V: 240 km/h  
W: 270 km/h  
Y: 300 km/h

Das Kürzel ZR gilt generell für Reifen über 240 km/h und ist oft noch mit einem Zusatz versehen.

Beispiel: 225/45 ZR 17 Y. Ist der Zusatz in Klammern gesetzt (z. B. 295/30 ZR 21 (Y)), darf der Reifen über 300 km/h gefahren werden.

Die Höchstgeschwindigkeit eines Fahrzeugs steht für gewöhnlich in der Typengenehmigung oder im COC-Dokument. Andernfalls muss die Höchstgeschwindigkeit im Fahrzeugausweis eingetragen sein. Der Geschwindigkeitsindex des Reifens muss mindestens der Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs entsprechen.

## Reifendimension

Ein Fahrzeugreifen ist durch seine Dimension bestimmt, welche sich aus folgenden Aspekten zusammensetzt: Reifenbreite, Höhe-Breite-Verhältnis, Bauart, Felgendurchmesser, Tragfähigkeitsindex und Geschwindigkeitsindex (siehe 1–6); im Beispiel also ein Reifen der Dimension 195/65 R 15 91 H). Die richtige Reifendimension ist bei der Reifenwahl entscheidend. Die korrekte Dimension für ein Fahrzeug findet sich in der Betriebsanleitung, Auskunft zur Umbereifung können Garagisten oder Reifenhändler erteilen.

Wer ein amerikanisches Fahrzeug fährt, ist in der Reifenwahl oft eingeschränkt, da amerikanische Autos in der Regel mit seltenen Reifendimensionen ausgerüstet sind. Mögliche Dimensionen sind:

- 205/70 R 15
- 235/70 R 15
- 205/75 R 15

Als Spezialdimensionen gelten Reifen mit geringer Marktbedeutung. Weil der Testaufwand für solche Reifen unverhältnismässig hoch wäre, sind weder in TCS Publikationen noch in anderen europäischen Fachzeitschriften entsprechende Testergebnisse zu finden.

## TCS Tipps



- Verwenden Sie immer vier Reifen des gleichen Modells und Typs.
- Beachten Sie die Hinweise in der Betriebsanleitung.
- Wenden Sie sich bei Unklarheiten an den technischen Dienst des entsprechenden Fahrzeugimporteurs (Garagist, Reifenhändler).

## Sommer- und Winterreifen



Sommerreifenprofil



Winterreifenprofil



Ganzjahresreifenprofil

Die Fahrsicherheit kann nicht nur durch Entwicklungen der Fahrzeugindustrie verbessert werden, jeder Fahrzeuglenker kann mit der saisongerechten Reifenwahl und der korrekten Handhabung der Reifen zu mehr Sicherheit im Strassenverkehr beitragen.

### Sommerreifen

- Unterscheiden sich von Winterreifen sowohl in der Profilgestaltung als auch in der Gummimischung. Letztere muss auch bei hohen Aussentemperaturen optimale Haftung gewährleisten.
- Die Profilblöcke sind generell grösser als bei Winterreifen und haben eine höhere Stabilität.

### Winterreifen

- Erkennbar am Schneeflockensymbol (siehe Seite 5, [10](#)).
- Müssen auf Schnee, Eis und nasser Fahrbahn gleichermaßen gute Haftung gewährleisten.
- Weisen im Profil feine Lamellen auf, die auf Eis Halt geben.
- Genügt das Restprofil nicht für eine weitere Saison (weniger als ca. 4 mm), rät der TCS dringend davon ab, sie im Frühling noch «auszufahren». Mehr dazu auf Seite 11.

### Ganzjahresreifen

- Neuentwicklungen zeigen Fortschritte und können in einzelnen Kriterien mit guten Sommer- resp. Winterreifen mithalten, gelten aber über alles gesehen immer noch als Kompromisslösung.
- Reifen mit überzeugenden Sommereigenschaften zeigen Schwächen auf Schnee, gute Wintereigenschaften sind mit Nachteilen auf trockener Strasse verbunden.

## Runderneuerte Reifen

Die Technologie der Runderneuerung von Reifen wird schon länger im Nutzfahrzeugbereich, in der Landwirtschaft bei Landmaschinen und sogar im Rennsport angewandt.

Runderneuerte Reifen sind neuwertige Pneu. Dazu kaufen die spezialisierten Unternehmen gebrauchte Pneu, meist Reifen von Premiumherstellern ein.

Für diese Art des Recyclings bei Autoreifen gelten strenge gesetzliche Vorgaben. So darf eine Karkasse nur einmal runderneuert werden. Runderneuerte Reifen müssen zudem seit 2006 für die Zulassung nach der EU-Norm ECE R 108 hergestellt und geprüft werden.

Runderneuerte Reifen gibt es als Sommer-, Winter-, und Ganzjahresreifen zu kaufen.

### Wie wird ein Reifen runderneuert?

Die Karkassen der eingesammelten Altreifen werden zu Beginn per Laser durchleuchtet. Dabei werden die vorbeschädigten Reifen aussortiert. Mittels eines speziellen Verfahrens wird die alte Lauffläche von der Karkasse abgehobelt. Durch Vulkanisierung wird eine neue Lauffläche (Gummimischung und Profil) mit dem alten Unterbau verbunden. Somit kommt der aufbereitete Reifen an die Herstellungsqualität von Neureifen heran. Doch der alte Korpus unterliegt dennoch einem natürlichen, altersbedingten Verschleiss.

Da bei der Runderneuerung ein Grossteil der Karkasse wiederverwendet wird, ist der Verbrauch von wertvollen Rohmaterialien wie Gummi oder Stahl geringer.



© King Meiler – Reifen Hinghau GmbH.

Runderneuerte Reifen besitzen auf der Reifenflanke die Kennzeichnung «runderneuert», «retread», «retreaded» oder «R».

### Wie gut sind runderneuerte Reifen?

Der TCS hat von 2003 bis heute mehrfach runderneuerte Reifen getestet. Während sich die ersten recycelten Winterreifen mit Schwächen auf Schnee, Nässe und trockener Fahrbahn noch sehr unausgewogen präsentierten, wurde das Niveau in den Folgejahren besser.

Die Reifen können aber bis heute nicht mit Erstfertigungsreifen von renommierten Reifenherstellern mithalten.

Mögliche Gründe dafür sind, dass für die Runderneuerung gebrauchte Karkassen verwendet werden. Dieser Unterbau unterscheidet sich jedoch von Hersteller zu Hersteller. Dadurch besteht die Gefahr, dass man schlussendlich, ob schon das Profil identisch ist, genaugenommen vier verschiedene Reifen auf dem Auto fährt. Dies hat zur Folge, dass jedes Rad unterschiedliche Fahreigenschaften aufweisen kann. Zudem ist der Laufstreifen (Profilgestaltung und Gummimischung) eine Eigenentwicklung der Herstellerfirmen.

Somit kann ein unerfahrener Autofahrer in einer Extremsituation schnell an seine Grenzen kommen.

## Profiltiefe bei Neureifen

Eines der wichtigsten Kriterien für die Sicherheit im Strassenverkehr ist die Profiltiefe. Bei Neureifen gibt es aber keine Vorgabe, wie viel Gummi auf der Lauffläche sein muss.

Die Profiltiefe von neuen Reifen hängt vom jeweiligen Hersteller, von der Dimension und vom entsprechenden Reifenmodell ab. Normalerweise haben fabrikneue Sommerreifen rund 8 mm und Winterreifen rund 9 mm Profil. Wir stellen aber fest, dass die Profiltiefe bei Neureifen abnimmt. Interessant ist, dass es Profile gibt, die ab Werk lediglich 7 mm tief sind. Die Profiltiefe ist aber nicht zwingend ein Faktor für die Laufleistung eines Autoreifens. Dies zeigen uns die einzelnen Resultate des letzten Sommer- oder Winterreifentests.

Nicht nur die Reifenprofiltiefe ist für die Laufleistung bedeutend, sondern auch die Wahl der Gummimischung und der Profilgestaltung sowie der Aufbau der Karkasse wirken sich schlussendlich auf das Verschleissverhalten eines Reifens aus. So kann es beispielweise sein, dass ein qualitativ hochwertiger Reifen eines Premiumherstellers wie Continental oder Michelin nach 10 000 km nur 1,5 mm Profil verliert, während ein günstigeres Produkt aus dem Hause Toyo oder Infinity auf der gleichen Distanz 2 bis 3 mm an Lauffläche einbüsst.

Mit weniger Profiltiefe ist der Reifen steifer und direkter zu fahren, Ausweichmanöver im Grenzbereich oder eine Notbremsung gelingen



### TCS-Tipps

Weniger Gummi auf dem Neureifen bedeutet nicht zwingend Qualitätseinbusse. Mit der richtigen Reifenwahl tun Sie was für Ihre Sicherheit und für die Umwelt. Wie die Lebenserwartung eines Reifens schlussendlich aussieht, hängt von vielen anderen Kriterien ab.

einfacher. Neben Profilgestaltung ist die Profiltiefe fürs Aquaplaningverhalten entscheidend. In der Sommerreifentest-Grösse 235/55 R17 schwimmt der Reifen mit der kleinsten Profiltiefe bei rund 80 km/h, der Reifen mit dem meisten Gummi bei 86 km/h auf. (Testkriterium «Aquaplaning längs» bei einer Wassertiefe von 8 mm.)



#### Sommerreifentest 2020: 235/55 R17

Reifen	Michelin Primacy 4	Kumho Ecsta HS51	Semperit Speed-Live 2 SUV
Profiltiefe neu*	6,6 mm	7,6 mm	8,4 mm
Laufleistung	Rund 46 000 km	Rund 34 000 km	Rund 47 000 km

#### Winterreifentest 2019: 185/65 R15

Reifen	Kleber Krisalp HP3	Nokian WR D4	Michelin Alpin 4	Toyo Snowprox S943
Profiltiefe neu*	8,0 mm	8,1 mm	8,6 mm	9,1 mm
Laufleistung	Rund 36 000 km	Rund 27 000 km	Rund 44 000 km	Rund 36 000 km

\* Messung der Mittelrinne des Reifens.

## Reifenlabel

Seit 2012 schreibt die Europäische Union den Reifenherstellern vor, ihre Konsumenten mit einer Reifenetikette über die Eigenschaften neuer Autoreifen beim Bremsen auf nasser Fahrbahn, Abrollgeräusch sowie Rollwiderstand und den damit verbundenen Treibstoffverbrauch (siehe Abbildung rechts) zu informieren.

Der Rat der Europäischen Union hat im November 2019 einen Beschluss zur lang geplanten Reform des EU-Reifenlabels gefasst. Daraufhin hat die EU-Kommission Anfang des Jahres 2020 einen Überarbeitungsvorschlag gemacht. Der aktuelle Beschluss weicht in vielen Bereichen von diesem ab.

### Änderungen ab 1. Mai 2021

Steht ein Reifenkauf an, hatte man bisher keine Möglichkeit, zwischen Winterreifen für unterschiedliche Wetterbedingungen zu unterscheiden. Das neue Label enthält in Zukunft Informationen zu Schnee- und Eisgriff. Für die Markierung mit dem Schneeflockensymbol muss der Reifen ein Testprozedere auf Schnee, zur

weiteren Markierung mit dem Eisymbol einen entsprechenden Test auf Eis bestehen. Durch diese zusätzliche Anforderung wird die Unterscheidung von Winterreifen für die mitteleuropäischen und die nördlichen Länder ermöglicht. Die neue Regelung gilt nicht für Spikesreifen. Ausserdem wurde das Design des neuen Reifenlabels deutlich überarbeitet.

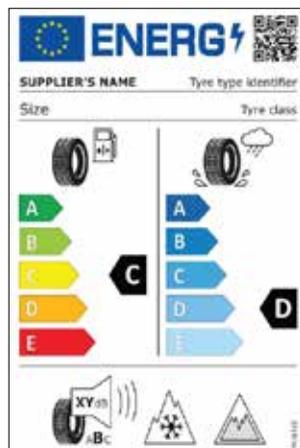
Aus den TCS-Reifentests, die der TCS jährlich mit seinen Partnerorganisationen ADAC und ÖAMTC durchführt, sehen wir, dass die Herstellerangaben oftmals von den realen Werten abweichen.

Das neue EU-Reifenlabel enthält zwar wichtige Informationen für die Konsumenten, aus Sicht des TCS müssen für die richtige Reifenwahl aber nach wie vor weitere Eigenschaften berücksichtigt werden.

Für den vorliegenden Sommerreifen-Ratgeber sind die Reifen auf insgesamt 13 Eigenschaften hin getestet worden. Die Ergebnisse finden Sie übersichtlich zusammengefasst ab Seite 22.

### Vergleich der Testdisziplinen Europäisches Reifenlabel und TCS-Reifentest

Testkriterium		 Europäisches Reifenlabel	 TCS-Reifentest
Trockene Fahrbahn	 Fahrstabilität		✓
	----- Handling		✓
	----- Bremsen		✓
Nasse Fahrbahn	 Bremsen – ABS	✓	✓
	----- Aquaplaning – längs		✓
	----- Aquaplaning – quer		✓
	----- Handling		✓
Schnee	 Bremsen – ABS		✓
	----- Anfahren		✓
	----- Handling		✓
Eis	 Bremsen – ABS		✓
	----- Seitenführung		✓
Geräusche	 Innengeräusch		✓
	----- Aussengeräusch	✓	✓
Verbrauch	 Rollwiderstand	✓	
	----- Treibstoffverbrauch		✓
Verschleiss			✓
Schnettlauf			✓



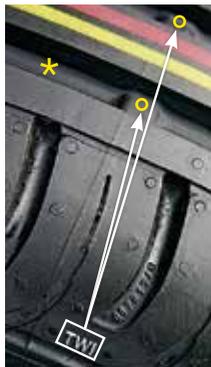
# Sicherheit und Risiken

«Bei sommerlichen Temperaturen auf trockener Fahrbahn ist der Bremsweg mit Winterreifen deutlich länger als mit Sommerreifen.»

Unzweckmässige Fahrzeugausrüstung wie Winterreifen im Sommer oder Reifen, die zu wenig Reifendruck aufweisen, sind ein Sicherheitsrisiko. Bis auf eine Mindestprofiltiefe gibt es in der Schweiz allerdings keine gesetzlichen Bestimmungen bezüglich der Bereifung des Fahrzeugs. Die Bereifung muss aber die fahrzeugspezifischen Vorschriften erfüllen.

Der Reifentragfähigkeitsindex und die Felgen-/Reifenkombination sind im Typenschein oder in der EG-Übereinstimmungsbescheinigung/Certificate of Conformity (COC) definiert.

Zudem müssen Reifen die mögliche Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs abdecken. Art. 58 VTS (ausgenommen sind Reifen mit dem Schneeflockensymbol) Lenker und Fahrzeughalter können im Schadensfall belangt werden, wenn sie Vorschriften zur Betriebssicherheit verletzt haben. Das ist beispielsweise der Fall, wenn ein Fahrzeug mit Sommerreifen auf schneebedeckter Fahrbahn den Verkehr blockiert.



- ★ Für die Profiltiefe sind nur die inneren Rillen massgebend
- TWI** TWI (Abnutzungsindikator): zeigt die Abnutzungsgrenze von 1,6 mm an

## Mindestprofiltiefe

- Gesetzlich mindestens 1,6 mm
- TCS Empfehlung: Sommerreifen im Sommer mindestens 3 mm, Winterreifen im Winter mindestens 4 mm. Mindestprofiltiefe bei Ganzjahresreifen im Wintereinsatz 4 mm und im Sommer 3 mm.
- Bei Breitreifen gelten die 1,6 mm nur für die inneren Profilrillen, die mit «TWI» gekennzeichnet sind.
- Äussere Profilrillen und stegähnliche Erhöhungen im Laufflächengrund sind nicht ausschlaggebend.
- Übermässig ungleich abgenützte Reifen gelten als Verletzung der Betriebssicherheit und können bei einer Polizeikontrolle oder im Schadensfall von den Versicherungen beanstandet werden.



### TCS Tipp

Einfache Messmethode:

- Stecken Sie ein 1-Franken-Stück ins Reifenprofil. Wenn Sie den Sockel der Helvetia noch nicht sehen, haben die Reifen für die Sommersaison noch genügend Profil.



## Reifendruck

Zu geringer Reifendruck ist gefährlich, wirkt sich auf das Fahrverhalten, den Treibstoffverbrauch und den Materialverschleiss aus:

- Brems- und Ausweichmanöver sind schwieriger zu kontrollieren und können zu Unfällen führen.
- Verringerter Reifendruck auf einem Vorderrad verschlechtert das Verhalten bei Aquaplaning.
- Verringerter Reifendruck auf allen vier Reifen führt zu einem doppelt so hohen Aquaplaningrisiko.
- Die Fahreigenschaften verschlechtern sich kontinuierlich.
- Die Fahreigenschaften verschlechtern sich unabhängig davon, ob das Fahrzeug beladen oder leer ist.
- Fahrdynamiksysteme wie ABS oder ESP können den fehlenden Reifendruck nicht kompensieren.
- Die mögliche Kurvengeschwindigkeit verringert sich.
- Der Treibstoffverbrauch steigt um bis zu 0,3 l/100 km.
- Das Risiko von Reifenschäden und Reifenplatzen steigt.
- Die Lebensdauer des Reifens verringert sich.

Der TCS hat einen Spezialtest zu Minderdruck durchgeführt und dabei das Hauptaugenmerk auf die Fahreigenschaften gelegt, die Einfluss auf die Sicherheit haben. Dabei hat sich gezeigt, dass bereits eine Druckminderung von 0,5 bar massive Auswirkungen hat. Und das, obwohl sie optisch kaum wahrnehmbar ist!



### TCS Tipps

- Informieren Sie sich über den optimalen Reifendruck in der Betriebsanleitung Ihres Fahrzeuges.
- Bei vielen Fahrzeugen finden Sie Angaben zum optimalen Reifendruck ausserdem auf einem Kleber an der Tankklappe, an der Fahrzeugschleife oder im Handschuhfach.
- Überprüfen Sie regelmässig den Reifendruck am kalten Reifen.
- Überprüfen Sie regelmässig den Reifendruck des Reserverades.
- Erhöhen Sie bei schwerer Ladung oder schnellen Fahrten den Reifendruck um ca. 0,2 bar.
- Bei einigen Fahrzeugherstellern finden Sie einen Hinweis auf «Eco»-Reifendruck. Dieser liegt um bis zu 0,5 bar über dem optimalen Reifendruck des Fahrzeuges. Diese Erhöhung des Luftdrucks verbessert das Fahrverhalten, bringt eine Treibstoffersparnis von rund 0.3l/100km, reduziert aber den Fahrkomfort.

### TCS Bewertung

besser	++
gleich gut	+ <sup>1)</sup>
schlechter	∅
kritisch	-
gefährlich	--

<sup>1)</sup> Entspricht dem Fahrverhalten mit optimalem Reifendruck gemäss Hersteller

Minderdruck	Vorne rechts			Alle 4 Räder, FZ unbeladen	Alle 4 Räder, FZ voll beladen
	- 0,5 bar	- 1,0 bar	- 1,5 bar	- 1,0 bar	- 1,0 bar
Aquaplaning quer	∅	-	-	--	--
Nassbremsen mit ABS	∅	-	-	+	+
Nasskreis	∅	-	--	-	-
Nasshandling	∅	-	--	-	--
Trockenbremsen mit ABS	+	+	∅	+	+
Spurwechsel trocken (ISO)	∅	-	--	∅	∅
Treibstoffverbrauch	+	∅	-	-	-
TCS Beurteilung	schlechter	kritisch	gefährlich	kritisch	gefährlich

## Reifendruckkontrollsysteme (RDKS)

Eine nützliche Hilfe sind die seit 1. November 2014, für alle neu importierten Fahrzeuge, vorgeschriebenen Reifendruckkontrollsysteme. Sie erlauben zwar etwas weniger häufige Kontrollen des Reifendrucks, entbinden den Fahrer aber nicht völlig von der Druckprüfung am Ventil. Nicht alle RDKS vermögen nämlich einen Luftverlust anzuzeigen, wenn er bei allen Reifen gleichmässig auftritt. Auch Fehlfunktionen sind nie ausgeschlossen.

Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Arten von Kontrollsystemen, um den Reifendruck zu messen:

### Direkt messende Systeme

- Drucksensoren befinden sich direkt im Reifeninneren.
- Daten werden laufend per Funk an einen Empfänger im Fahrzeuginneren übermittelt.
- Druckverlust wird unmittelbar erkannt.

### Indirekt messende Systeme

- Raddrehzahlen werden mittels Sensoren verglichen.
- Druckverlust wird erst relativ spät angezeigt.
- Gleichmässiger Druckverlust auf allen vier Reifen wird nicht bemerkt.
- Treibstoffmeherverbrauch kann nicht vermieden werden.

Direkt messende Systeme haben gegenüber indirekt messenden Systemen den Vorteil, dass sie laufend Werte für alle vier Reifen erheben und am schnellsten vor Druckverlust warnen. Dafür sind indirekt messende Systeme günstiger, warnen aber selbst dann nicht sofort, wenn alle vier Reifen gleichmässig Luft verlieren.

### Höhere Kosten bei direkt messenden Systemen

Bei einem direkt messenden RDKS erhöhen sich die Materialkosten empfindlich. Auch der Zeitaufwand beim Reifen- bzw. Räderwechsel steigt bis aufs Doppelte, weil zusätzliche Arbeiten wie Ein- und Ausgangskontrolle sowie der Tausch der Sensoren ausgeführt werden müssen.

## RDKS und Reifen mit Notlaufeigenschaften

Ein direkt oder indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Voraussetzung für die Verwendung von Reifen mit Notlaufeigenschaften (siehe Seite 45).

Mehr Informationen finden Sie auf unserer Seite zu RDKS: [www.tcs.ch/de/testberichte-rat/reifen/rdks](http://www.tcs.ch/de/testberichte-rat/reifen/rdks)



Beispiel-Anzeige eines indirekt oder direkt messenden Systems



Beispiel-Anzeige eines direkt messenden Systems.

### TCS Tipp



Holen Sie vorgängig mehrere Offerten ein und vergleichen Sie die Leistungen!

## Winterreifen im Sommer

Obwohl es in der Schweiz nicht verboten ist – wer im Sommer mit Winterreifen fährt, verzichtet auf viel Sicherheit: Dort, wo das sommerbereifte Auto auf trockener Fahrbahn nach einer Bremsung von 100 km/h auf 0 bereits still steht, rast ein Fahrzeug mit Winterreifen noch mit 34 km/h vorbei.

Auch bei einer Bremsung auf nasser Fahrbahn von 80 km/h auf 0 ist der Sommerreifen überlegen; das winterbereifte Auto fährt mit noch 31 km/h am stehenden Fahrzeug mit Sommerreifen vorbei. Sommerreifen sind also die Voraussetzung für sicheres Bremsen im Sommer, was nicht zuletzt an der speziellen Gummimischung für höhere Temperaturen liegt.

Mit Winterreifen im Sommer unterwegs zu sein bringt abgesehen davon die folgenden Gefahren und möglichen Nachteile mit sich:

- Tiefere Stabilität aufgrund kleinerer Profilblöcke
- Geringere Höchstgeschwindigkeit (siehe unten)
- Lauteres Abrollgeräusch
- Höherer Treibstoffverbrauch
- Grösserer Materialverschleiss

Winterreifen «auszufahren» bedeutet, mit weniger Profil unterwegs zu sein. Das hat geringere Haftung, schlechtere Spurtreue und grössere Gefahr für Aquaplaning zur Folge: Bei der Durchfahrt durch eine rund 100 m lange Wasserrinne verlieren die abgefahrenen Winterreifen schon bei knapp 65 km/h den Fahrbahnkontakt. Neue Sommer- oder Ganzjahresreifen verlieren den Fahrbahnkontakt erst bei Geschwindigkeiten über 75 km/h.

### Höchstgeschwindigkeit

Reifen sind jeweils für eine bestimmte Höchstgeschwindigkeit gebaut. Diese zu überschreiten, bedeutet ein Sicherheitsrisiko. Diese Höchstgeschwindigkeit wird durch den Geschwindigkeitsindex angegeben (siehe Seite. 5, 6) und muss mindestens so hoch sein wie die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs – unabhängig davon, wie schnell tatsächlich gefahren wird.





## Reifen und Umwelt

«**Rollwiderstandsarme Reifen senken den Treibstoffverbrauch bis zu 0.5 l / 100 km, geräuschoptimierte Reifen machen ein Fahrzeug leiser. Beides kommt der Umwelt zugute.»**

Neben Sicherheit und Fahrverhalten lassen sich mit der richtigen Reifenbeschaffenheit auch Treibstoffverbrauch und Abrollgeräusche positiv beeinflussen. Gesetzesauflagen halten die Reifenindustrie dazu an, die Entwicklung umweltschonender und rollwiderstandsarmer Reifen weiter voranzutreiben. Ein ausgewogener Reifen zeichnet sich dadurch aus, dass er in allen Disziplinen überzeugt. Bei den Reifentests passt der TCS die Methoden und Beurteilungen laufend den aktuellen Vorgaben und technischen Weiterentwicklungen an.

### Geräuschoptimierte Reifen

Das Abrollgeräusch eines Reifens macht einen grossen Teil des Verkehrslärms aus. Deshalb müssen seit 2011 alle Reifen geräuschoptimiert sein, was mit der Kennzeichnung «S» angegeben wird (siehe Seite 5). Reifen ohne «S»-Angabe, die nach der 40. Woche im Jahr 2011 (Kennzeichnung «DOT 4011») produziert wurden, sind vom Strassenverkehrsamt nicht zugelassen.



## Treibstoffverbrauch bzw. CO<sub>2</sub>-Emissionen

Ist ein Fahrzeug mit rollwiderstandsarmen Reifen ausgestattet, verbraucht es bis zu 0.5l/100 km weniger Treibstoff. Diese Einsparung wirkt sich sowohl auf das Portemonnaie als auch auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Dennoch sollten bei der Reifenwahl nicht allein finanzielle Überlegungen ausschlaggebend sein. Ein Reifen muss in allen Testkriterien mit guter Leistung überzeugen und bestmögliche Sicherheit bieten.

## Umweltsymbole

Weist ein Reifen besonders wirtschaftliche und umweltschonende Eigenschaften auf, wird dies vom Reifenhersteller mit einem Symbol auf der Reifenflanke angegeben. Allerdings gibt es für diese Symbole keine Richtlinien. So überrascht es nicht, dass viele Reifen bei Tests ihrer Etikette nicht gerecht werden. Wer mehr Wert auf die TCS Bewertungen legt als auf die Umweltsymbole auf der Reifenflanke, fährt besser.



Pirelli



Michelin



Uniroyal



Nokian



Goodyear

Die Verwendung von Umweltsymbolen unterliegt keinen Richtlinien. Die TCS Reifentests zeigen auf, welche Reifen wirklich umweltschonend sind.



## Reifentests

«Nur wer genau und sorgfältig testet, erhält Resultate, die sich auf der Strasse bewähren.»

Für aussagekräftige Testergebnisse bedarf es sorgfältiger Testabläufe, erfahrener Testfahrer und umfassender Kriterienkataloge. Seit 48 Jahren wird der TCS in Zusammenarbeit mit dem ADAC <sup>1)</sup>, dem ÖAMTC <sup>2)</sup> sowie rund 20 weiteren Partnern diesem Anspruch gerecht und bietet damit eine unabhängige Entscheidungsgrundlage für den Reifenkauf.

<sup>1)</sup> ADAC: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

<sup>2)</sup> ÖAMTC: Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub

## Testablauf

Die gemeinsamen internationalen Tests decken Produktschwächen schonungslos auf. Sie dauern rund zwölf Monate und werden von einem zehnköpfigen Testteam durchgeführt. Pro Test werden auf dem freien Markt gegen 1000 Reifen gekauft. Normalerweise handelt es sich um Markenreifen, die in den Ländern der Testpartner gängig sind. Die Preisspanne reicht vom Premium- bis zum Low-Budget-Reifen. Untersucht werden Kriterien, die sowohl für die Sicherheit als auch für die Umwelt wichtig sind.



### Trockene Fahrbahn

**Bremsen:** Bewertung des Bremsweges mit ABS aus 100 km/h.

**Fahrverhalten:** allgemeines Fahrverhalten der Reifen wie z. B. Geradeauslauf, Lenkansprechverhalten, Seitenführung.

**Fahrsicherheit:** Fahrverhalten im Grenzbereich wie z. B. Fahrspurwechsel, Kurvenstabilität.

### Nasse Fahrbahn

**Bremsen:** Bewertung des Bremsweges mit ABS aus 80 km/h auf Asphalt- und Betonfahrbahn.

**Aquaplaning längs und quer:** Beurteilung der Geschwindigkeit bzw. des Seitenkraftaufbaus beim Auftreten von Aquaplaning. Die Wassertiefe beträgt 9 bzw. 5 mm.

**Handling:** schnellstmögliche Befahrung (im Grenzbereich) eines dauerberegneten, kurvenreichen Handlingkurses durch zwei Testfahrer.

**Messgrösse:** Rundenzeit und subjektive Beurteilung des Fahrverhaltens.

**Kreisfahrt:** schnellstmögliche Befahrung einer dauerberegneten Kreisbahn auf Zeit.

### Schneebedeckte Fahrbahn (nur Winterreifen und Ganzjahresreifen)

**Bremsen:** Bewertung des Bremsweges mit ABS aus 30 km/h.

**Anfahren:** Beschleunigungsfahrt bei niedrigen Geschwindigkeiten.

**Messgrösse:** Traktionskraft im Bezug zum Schlupf (durchdrehendes Rad).

**Handling:** schnellstmögliche Befahrung (im Grenzbereich) eines Rundkurses auf Zeit durch zwei Testfahrer.

**Messgrösse:** Rundenzeit und subjektive Beurteilung des Fahrverhaltens.

### Vereiste Fahrbahn

**Bremsen:** Beurteilung des Bremsweges mit ABS aus 20 km/h.

**Seitenführung:** Ermittlung der Seitenführungskräfte mit elf unterschiedlichen Lenkwinkeln.

### Komfort und Geräusche

**Innengeräusche:** subjektive Beurteilung durch zwei Personen bei Ausrollversuchen eines Fahrzeugs zwischen 130 und 30 km/h auf Asphalt und Betonfahrbahn.

**Aussengeräusche:** Geräuschmessung nach ISO 362 auf Asphalt gemäss ISO 10844 beim Vorbeifahren mit 80 km/h und stehendem Motor.

### Treibstoffverbrauch

Bestimmung der tatsächlichen Treibstoffzuführung bei Fahrt mit konstanter Geschwindigkeit von 100 km/h (CAN-Bus-Abgriff).

### Verschleiss

**Konvoifahrten:** mit identischen Fahrzeugen über eine Strecke von ca. 15 000 km pro Reifen. Alle 2500 km wird eine lasergestützte Vermessung der Profiltiefe über den gesamten Umfang des Reifens durchgeführt.

**Prüfstandsmessungen:** über eine Strecke von 5000 km wird die Konvoifahrt simuliert. Laservermessung der Restprofiltiefe alle 1250 km.

**Auswertung:** Hochrechnung der verbleibenden Laufleistung bis zum Erreichen der gesetzlichen Mindestprofiltiefe von 1,6 mm.

### Schnellauf

In Anlehnung an DIN 78051 wird die Stabilität der Reifen bei der maximal zulässigen Fahrgeschwindigkeit und darüber hinaus, auf einem Aussentrommelprüfstand kontrolliert.

### TCS-Bewertung

Wir setzen bei unserem Reifentest besonders auf die Ausgewogenheit eines jeden Reifens. Damit stellen wir sicher, dass nur Reifen das TCS-Urteil «sehr empfehlenswert» erhalten, die in allen Kriterien bestimmte Mindestanforderungen erfüllen. Vielen Autofahrern nutzen Reifen mit hervorragenden Einzeleigenschaften wenig, wenn diese gleichzeitig in anderen Kriterien signifikante Schwächen zeigen. Aus diesem Grund müssen für ein «sehr empfehlenswert» Mindestnoten in den wichtigsten Überkriterien erreicht werden.

Ein Reifen mit dem TCS-Urteil «sehr empfehlenswert» muss in allen relevanten Kriterien (trockene und nasse Fahrbahn, Schnee, Eis, Treibstoffverbrauch und Verschleiss) mindestens im Notenbereich «gut» (60% oder besser) liegen. Wird in einem Kriterium die Notengrenze 59% nicht erreicht, kann der Reifen bestenfalls nur noch «empfehlenswert» sein. Gleiches gilt auch für die Schlussurteile «empfehlenswert» und «bedingt empfehlenswert». Das Urteil «empfehlenswert» kann nur erreicht werden, wenn die Noten in den oben genannten Kriterien nicht weniger als 40%, bei «bedingt empfehlenswert» nicht weniger als 20% liegen. Dies gilt bei Ganzjahresreifen zudem für die Kriterien «Schnee» und «Eis».

Der TCS geht davon aus, dass zukünftig das Leistungspotenzial der Reifen ansteigt, dies ist auch der Grund, weshalb die Note «hervorragend» bisher nicht vergeben wurde. Wir passen die Beurteilungsmassstäbe und Anforderungsprofile laufend an, damit können die Reifenbewertungen von älteren Reifentests abweichen.

Bei den Urteilen «empfehlenswert», «bedingt empfehlenswert» und «nicht empfehlenswert» wird die Gesamtnote nicht über die Gewichtung berechnet. Stattdessen ist für das Urteil die schlechteste Note (ausgenommen Komfort/ Geräusche) ausschlaggebend. Diese wird als Gesamtnote verwendet. Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert.

Die Bewertungen sind in Prozent angegeben. 80 bis 100% entsprechen der besten Beurteilung «hervorragend», 19% und weniger bedeuten «nicht empfehlenswert». Die Prozentzahl ist nicht als absoluter Wert, sondern als «Einzelnote» zu verstehen.

<b>Trockene Fahrbahn</b>	<b>20%</b>
Fahrstabilität	35%
Handling	35%
Bremsen	30%
<b>Nasse Fahrbahn</b>	<b>40%</b>
Bremsen	30%
Aquaplaning – längs	20%
Aquaplaning – quer	10%
Handling	30%
Kreis/Seitenführung	10%
<b>Geräusch</b>	<b>10%</b>
Innengeräusch	50%
Aussengeräusch	50%
<b>Schnelllauf</b>	<b>bestanden</b>
<b>Treibstoffverbrauch</b>	<b>10%</b>
<b>Verschleiss</b>	<b>20%</b>
Gesamtnote	100%

Anforderungen für TCS-Empfehlungen		
80–100%	★★★★★	hervorragend
60–79%	★★★★	sehr empfehlenswert
40–59%	★★★	empfehlenswert
20–39%	★★	bedingt empfehlenswert
0–19%	★	nicht empfehlenswert

### Nachfolgend die Sommerreifentests 2021, 2020, 2019, 2018, 2017 und 2016.

Weitere Reifentests unter [www.reifen.tcs.ch](http://www.reifen.tcs.ch)



### Ermittlung der Gesamtnote

Wichtig zu wissen: Die Gesamtnote wird nur bei Reifen mit dem TCS-Urteil «sehr empfehlenswert» aus den gewichteten Einzelnoten berechnet. Reifen mit einem TCS-Urteil, das schlechter als «sehr empfehlenswert» ist, erfahren eine Abwertung die dann in einer Fussnote beim Testkriterium gekennzeichnet ist.

Das TCS-Gesamturteil «empfehlenswert» und schlechter ergibt sich aus der schlechtesten Note in einem der Hauptkriterien «trockene Fahrbahn», «nasse Fahrbahn», «Schnee», «Eis», «Treibstoffverbrauch» und «Verschleiss», wenn die Note in diesem Kriterium zur Abwertung geführt hat. Vereinfacht gesagt: Hat ein Reifenmodell in allen Hauptkriterien die Note «gut» und lediglich in einem die Note «befriedigend», so kann das Gesamtergebn nicht besser als «empfehlenswert» sein.

Jedes Reifenmodell muss darüber hinaus einen «Schnelllauftest» bestehen, zuerst nach strengen TCS-Kriterien, bei Defiziten nach einer mildereren Normprüfung. Beim – seltenen – Nichtbestehen einer der beiden Prüfungen erfolgt eine Abwertung, die gemäss dem Bewertungsschema zu einer Abwertung der Gesamtnote führt.

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.

Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert.

Das Kriterium «Geräusch» wird bei der Gesamtnotenermittlung nicht berücksichtigt.



## Sommerreifentest 2021: 205/55 R16 91V

							
Reifenmarke Typ	Continental Premium Contact 6	Semperit Speed-Life 3	Bridgestone Turanza T005	Goodyear EfficientGrip Performance 2	Kumho Ecsta HS51	Apollo Alnac 4G	Hankook Ventus Prime 3 K125
Europäisches Reifenlabel	C/A/71 <sup>6)</sup>	C/B/71	B/A/71	B/A/69	C/B/69	C/B/70	C/A/71
Trockene Fahrbahn	70%	70%	70%	58%	58%	58%	80%
Nasse Fahrbahn	<b>74%</b> <sup>4)</sup>	72%	68%	64%	66%	56%	56%
Komfort/Geräusche	48%	54%	46%	54%	54%	54%	52%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	60%	70%	74%	<b>72%</b>	<b>78%</b>	72%	72%
Verschleiss	60%	60%	60%	<b>98%</b>	70%	70%	60%
Schnelllauf	best.						
Gesamtnote	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>64%</b>	<b>58%</b>	<b>58%</b>	<b>56%</b>	<b>56%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken	+ Sehr ausgewogener Reifen	+ Sehr ausgewogener Reifen	+ Sehr ausgewogener Reifen	+ Bestnote im Verschleiss	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Sehr gut auf trockener Fahrbahn
- Schwächen	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Gut auf nasser Fahrbahn	+ Gut auf nasser Fahrbahn	+ Gut im Verschleiss	+ Gut im Treibstoffverbrauch
	+ Gut auf trockener Fahrbahn und im Treibstoffverbrauch	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut im Verschleiss	- Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Gut im Verschleiss
	+ Gut im Verschleiss	+ Gut im Verschleiss	+ Gut im Verschleiss	- Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

## Sommerreifentest 2021: 225/50 R17 98Y

								
Reifenmarke Typ	Falken Azenis FK510	Continental Premium Contact 6	Kumho Ecsta PS71	Bridgestone Turanza T005	Michelin Primacy 4	Dunlop Sport Maxx RT2	ESA+TECAR SPIRIT PRO	Nexen N Fera Sport
Europäisches Reifenlabel	C/A/69 <sup>6)</sup>	C/A/72	C/A/72	B/A/72	B/A/68	C/A/68	C/B/72	E/A/71
Trockene Fahrbahn	72%	68%	60%	66%	<b>80%</b>	74%	54%	72%
Nasse Fahrbahn	<b>70%</b> <sup>4)</sup>	68%	66%	60%	56%	54%	64%	54%
Komfort/Geräusche	54%	48%	46%	<b>40%</b>	50%	54%	52%	54%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	<b>62%</b> <sup>5)</sup>	74%	68%	66%	70%	70%	68%	<b>62%</b>
Verschleiss	70%	70%	70%	<b>60%</b>	<b>80%</b>	<b>60%</b>	<b>80%</b>	<b>60%</b>
Schnelllauf	best.	best.						
Gesamtnote	<b>68%</b>	<b>66%</b>	<b>64%</b>	<b>60%</b>	<b>56%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn	+ Sehr ausgewogener Reifen	+ Sehr ausgewogener Reifen	+ Gut auf trockener Fahrbahn	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn	+ Bestnote im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn
- Schwächen	+ Gut auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Gut auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Gut auf nasser Fahrbahn	+ Bestnote im Verschleiss	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut auf nasser Fahrbahn	- Höchster Treibstoffverbrauch
	+ Gut im Verschleiss	+ Gut im Treibstoffverbrauch	- Geringe Laufleistung	+ Gut im Treibstoffverbrauch	- Geringe Laufleistung			
	- Höchster Treibstoffverbrauch	+ Gut im Verschleiss	+ Gut im Verschleiss	- Geringe Laufleistung <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>3)</sup> führt zur Abwertung

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium

(Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium

(Schriftfarbe rot, fett)

							
Fulda EcoControl HP 2	BF Goodrich Advantage	Maxxis Premirtra 5	Nokian Wetproof	Pirelli Cinturato P7	Uniroyal RainSport 5	Pettas Imperium PT515	King Meiler Sport 1 <sup>71</sup>
C/B/70	C/A/70	C/A/70	C/A/68	C/A/70	C/A/71	C/B/71	keine Angabe
60%	66%	<b>82%</b>	68%	70%	52%	<b>44%</b>	46%
54%	52%	66%	64%	70%	68%	44%	<b>38%</b>
<b>56%</b>	54%	48%	<b>56%</b>	<b>56%</b>	<b>56%</b>	48%	<b>36%</b>
72%	<b>78%</b>	<b>56%</b> <sup>5)</sup>	64%	64%	72%	66%	70%
80%	70%	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	80%	60%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
<b>54%</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>44%</b>	<b>38%</b>
*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	** bedingt empfehlenswert
+ Sehr gut im Verschleiss + Bestnote beim Geräusch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn - Höchster Treibstoffverbrauch - Geringe Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Geräusch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Geringste Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Geräusch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Geringe Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Geräusch + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Geringe Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Lautester Reifen - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

Reifentests

								
Pirelli Cinturato P7	Semperit Speed-Life 3	Kleber Dynaxer HP4	Sava Intensa UHP 2	Giti GitiPremium H1 <sup>8)</sup>	Laufenn S-Fit EQ+ LK01	Barum Bravuris 5HM	Viking ProTech NewGen	Firestone Roadhawk
C/A/71	C/B/72	C/A/69	C/B/71	C/A/69	C/B/72	C/B/72	C/B/72	C/A/72
<b>80%</b>	52%	64%	70%	74%	60%	<b>42%</b>	44%	54%
54%	<b>70%</b>	48%	48%	44%	44%	42%	40%	<b>12%</b>
52%	52%	52%	<b>58%</b>	50%	52%	<b>40%</b>	50%	50%
66%	66%	74%	68%	68%	66%	74%	<b>78%</b>	70%
70%	<b>80%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	70%	70%	<b>60%</b>
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
<b>54%</b>	<b>52%</b>	<b>48%</b>	<b>48%</b>	<b>44%</b>	<b>44%</b>	<b>42%</b>	<b>40%</b>	<b>12%</b>
*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	*** empfehlenswert	* nicht empfehlenswert
+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Geringe Laufleistung; - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Geräusch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Geringe Laufleistung; - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Geringste Laufleistung - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch Geringe Laufleistung; - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Lautester Reifen - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch - Geringe Laufleistung - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Sehr schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch  
Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

<sup>7)</sup> Geändert ab DOT 0121

<sup>8)</sup> Nachfolger Giti GitiSynergy H2 verfügbar

## Sommerreifentest 2020: 225/40 R18 92Y

							
Reifenmarke Typ	Continental Premium Contact 6	Michelin Pilot Sport 4	Goodyear Eagle F1 Asym 5	Maxxis Victra Sport 5	Nexen N'Fera Sport	Sava Intensa UHP 2	Vredestein Ultrac Vorti
Europäisches Reifenlabel	C/A/72	C/A/71	E/A/71	E/A/72	E/A/71	C/A/67	E/B/70
Trockene Fahrbahn	62%	72%	76%	70%	66%	74%	60%
Nasse Fahrbahn	<b>76%</b>	70%	64%	66%	58%	56%	56%
Komfort/Geräusche	<b>38%</b>	52%	48%	<b>54%</b>	48%	48%	52%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	68%	72%	72%	62%	72%	<b>78%</b>	62%
Verschleiss	<b>70%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>68%</b>	<b>68%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>58%</b>	<b>56%</b>	<b>56%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn und im Treibstoffverbrauch	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote im Verschleiss + Bestnote bei Geräusch + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote im Verschleiss + Bestnote im Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

## Sommerreifentest 2020: 235/55 R17 103W

						
Reifenmarke Typ	Michelin Primacy 4	Bridgestone Turanza T005 <sup>9)</sup>	Maxxis Premitra 5	Pirelli Cinturato P7 <sup>9)</sup>	Hankook Ventus Prime 3	Semperit Speed-Life 2 SUV <sup>9)</sup>
Europäisches Reifenlabel	B/A/70	A/A/72	B/A/70	C/A/71	C/A/72	C/C/72
Trockene Fahrbahn	70%	72%	72%	<b>76%</b>	56%	60%
Nasse Fahrbahn	<b>66%</b>	64%	62%	62%	62%	56%
Komfort/Geräusche	64%	58%	56%	56%	58%	58%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	70%	82%	64%	64%	70%	72%
Verschleiss	<b>90%</b>	70%	70%	<b>60%</b>	70%	<b>90%</b>
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>72%</b>	<b>68%</b>	<b>64%</b>	<b>64%</b>	<b>56%</b>	<b>56%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn und im Treibstoffverbrauch	+ Sehr ausgewogener Reifen + Sehr gut im Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut im Verschleiss	+ Sehr ausgewogener Reifen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss	+ Sehr ausgewogener Reifen + Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>3)</sup> führt zur Abwertung

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe rot, fett)

E/A/69	E/A/72	E/A/72	C/A/69	E/A/72	E/A/71	C/A/72	E/A/70	C/B/69
52%	76%	62%	62%	84%	70%	70%	70%	52%
62%	50%	64%	62%	74%	54%	48%	44%	38%
50%	40%	44%	54%	52%	52%	42%	46%	54%
70%	68%	70%	70%	56%	70%	74%	60%	78%
70%	60%	50%	50%	50%	50%	60%	70%	70%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
52%	50%	50%	50%	50%	50%	48%	44%	38%
★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★ bedingt empfehlenswert
+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Geringste Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Bestnote bei Geräusch - Geringste Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Sehr gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn - Geringste Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Geringste Laufleistung <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Bestnote im Verschleiss + Bestnote bei Geräusch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

			11)		
C/A/70	A/A/72	C/B/72	C/C/69	C/B/72	C/B/72
58%	70%	62%	50%	62%	68%
56%	54%	54%	66%	44%	10%
68%	64%	60%	60%	44%	64%
58%	86%	68%	60%	74%	60%
70%	90%	90%	60%	70%	70%
best.	best.	best.	best.	best.	best.
56%	54%	54%	50%	44%	10%
★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert
+ Bestnote bei Geräusch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Höchster Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Leiser Reifen - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Leiser Reifen + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn + Leiser Reifen + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Lautester Reifen - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Leiser Reifen + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch

Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

<sup>7)</sup> Nachfolger Cooper CS8 verfügbar

<sup>8)</sup> Geändert ab DOT 4319

<sup>9)</sup> Geschwindigkeitsindex Y

<sup>10)</sup> Nachfolger HP4 verfügbar

<sup>11)</sup> Nachfolger S-Fit EQ+ verfügbar

## Sommerreifentest 2019: 185/65 R15 88H

<b>Reifenmarke Typ</b>	<b>Bridgestone</b> Turanza T005	<b>Vredestein</b> Sportrac 5	<b>Michelin</b> Crossclimate + <small>7181</small>	<b>Goodyear</b> Efficient Grip Performance	<b>Firestone</b> Roadhawk	<b>Kumho</b> Ecowing ES01	<b>Maxxis</b> Mecotra 3
Europäisches Reifenlabel	E/A/70	E/A/70	C/B/68	B/A/68	C/A/70	B/B/71	B/B/69
Trockene Fahrbahn	<b>80%</b>	64%	58%	72%	<b>80%</b>	54%	72%
Nasse Fahrbahn	<b>72%</b>	66%	62%	56%	54%	54%	54%
Komfort/Geräusche	<b>52%</b>	60%	58%	<b>52%</b>	<b>52%</b>	54%	62%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	64%	68%	62%	76%	<b>60%</b>	70%	<b>82%</b>
Verschleiss	70%	<b>80%</b>	<b>100%</b>	70%	60%	70%	60%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>70%</b>	<b>68%</b>	<b>58%</b>	<b>56%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert
+ Stärken - Schwächen	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Sehr gut im Verschleiss	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Bestnote im Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

## Sommerreifentest 2019: 215/65 R16C 109T

<b>Reifenmarke Typ</b>	<b>Apollo</b> Altrust	<b>Goodyear</b> Efficient Grip Cargo	<b>Pirelli</b> Carrier	<b>Nokian</b> cLine	<b>Continental</b> ContiVan Contact 200	<b>Maxxis</b> Vansmart MCV3+	<b>Kumho</b> Portran KC53
Europäisches Reifenlabel	C/A/72	C/B/70	C/B/71	C/A/71	B/A/72	C/A/72	C/C/72
Trockene Fahrbahn	<b>68%</b>	64%	54%	50%	42%	66%	46%
Nasse Fahrbahn	<b>54%</b>	48%	48%	44%	<b>54%</b>	36%	34%
Komfort/Geräusche	52%	50%	48%	52%	48%	50%	<b>56%</b>
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	62%	70%	68%	68%	74%	<b>64%</b>	70%
Verschleiss	<b>60%</b>	<b>100%</b>	90%	<b>60%</b>	<b>80%</b>	<b>100%</b>	70%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>54%</b>	<b>48%</b>	<b>48%</b>	<b>44%</b>	<b>42%</b>	<b>36%</b>	<b>34%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★ bedingt empfehlenswert	★★ bedingt empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Geringste Laufeistung	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Geringste Laufeistung	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn + Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Höchster Treibstoffverbrauch	+ Bestnote bei Geräusch + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>3)</sup> führt zur Abwertung

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium

(Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium  
(Schriftfarbe rot, fett)

								
C/B/70	C/A/70	E/A/67	E/C/70	B/B/68	E/B/70	B/B/68	C/B/69	C/B/70
66%	66%	74%	52%	54%	50%	62%	64%	50%
54%	62%	50%	50%	46%	44%	42%	42%	54%
64%	60%	54%	54%	68%	56%	62%	60%	60%
70%	64%	66%	64%	78%	64%	76%	70%	68%
70%	50%	80%	60%	60%	60%	60%	70%	40%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
54%	50%	50%	50%	46%	44%	42%	42%	40%
★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen im Verschleiß <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiß + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Bestnote bei Geräusch + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch - Geringste Laufleistung <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn

								
C/A/72	C/B/72	C/B/70	C/B/70	C/A/69	C/B/71	C/B/72	C/B/71	E/B/72
54%	42%	52%	62%	64%	64%	50%	64%	38%
18%	18%	12%	10%	10%	10%	8%	0%	0%
46%	48%	44%	44%	56%	48%	52%	52%	52%
70%	72%	66%	72%	76%	68%	66%	70%	64%
100%	80%	100%	100%	60%	100%	90%	60%	80%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
18%	18%	12%	10%	10%	10%	8%	0%	0%
★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert
+ Bestnote im Verschleiß + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Sehr gut im Verschleiß + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Bestnote im Verschleiß + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Lautester Reifen	+ Bestnote im Verschleiß + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Lautester Reifen	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Bestnote bei Geräusch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiß - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Geringste Laufleistung	+ Bestnote im Verschleiß + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiß + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiß - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Geringste Laufleistung	+ Sehr gut im Verschleiß + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Höchster Treibstoffverbrauch

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch  
Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

<sup>7)</sup> Tragfähigkeitsindex 92

<sup>8)</sup> Geschwindigkeitsindex V

<sup>9)</sup> Nachfolger ContiEcoContact 6 verfügbar

# Sommerreifentest 2018: 175/65 R14 82T

						
Reifenmarke Typ	Falken Sincera SN832 Ecorun	Semperit Comfort-Life 2	Dunlop Street Response 2	Kleber Dynaxer HP 3	Vredestein T-trac 2	Apollo Amazer 4G Eco
Europäisches Reifenlabel	C/A/69 <sup>5)</sup>	E/C/70	C/B/68	E/B/69	E/B/70	C/B/70
Trockene Fahrbahn	78%	64%	74%	74%	60%	74%
Nasse Fahrbahn	66%	70%	58%	54%	54%	52%
Komfort/Geräusche	34%	40%	38%	28% <sup>5)</sup>	34%	40%
Treibstoffverbrauch <sup>3)</sup>	64%	68%	72%	62%	74%	78%
Verschleiss	60%	60%	60%	70% <sup>4)</sup>	70%	60%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	64%	62%	58%	54%	54%	52%
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr ausgewogener Reifen + Gut in allen sicherheitsrelevanten Disziplinen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss	+ Sehr ausgewogener Reifen + Gut in allen sicherheitsrelevanten Disziplinen + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

Reifentests



							
<b>Pirelli</b> Cinturato P1 Verde	<b>Pneumant</b> Summer ST2	<b>Continental</b> Premium Contact 5	<b>Goodyear</b> EfficientGrip Compact	<b>Fulda</b> EcoControl	<b>Firestone</b> Multihawk 2	<b>Maxxis</b> Mecotra 3 7)	<b>Sava</b> Perfecta
C/B/69	C/C/69	C/A/70	C/B/69	E/C/68	E/C/69	C/B/69	F/C/68
62%	70%	76%	72%	62%	78%	<b>80%</b>	76%
52%	52%	<b>72%</b>	48%	46%	44%	42%	<b>36%</b>
36%	38%	40%	40%	42%	<b>50%</b>	<b>28%</b>	38%
70%	74%	72%	68%	68%	<b>62%</b>	72%	66%
60%	<b>70%</b>	<b>50%</b>	<b>70%</b>	<b>70%</b>	60%	60%	60%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
<b>52%</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>	<b>48%</b>	<b>46%</b>	<b>44%</b>	<b>42%</b>	<b>36%</b>
***	***	***	***	***	***	***	**
empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	bedingt empfehlenswert
+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffver- brauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffver- brauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffver- brauch - Leichte Schwächen im Verschleiss <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffver- brauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffver- brauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Bestnote bei Geräusch + Gut im Treibstoffver- brauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffver- brauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffver- brauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>



## Sommerreifentest 2017: 195/65 R15 91V

							
Reifenmarke Typ	Pirelli Cinturato P1 Verde	Bridgestone Turanza T001	Continental ContiPremium Contact 5	Goodyear EfficientGrip Performance	Esa-Tecar Spirit 5 HP	Nokian Line	Dunlop Sport BluResponse
Europäisches Reifenlabel	C/A/69 <sup>6)</sup>	C/A/71	C/A/71	B/A/69	C/B/69	C/B/71	B/A/68
Trockene Fahrbahn	68%	76%	74%	78%	60%	66%	<b>80%</b>
Nasse Fahrbahn	70%	68%	<b>72%</b> <sup>4)</sup>	68%	64%	58%	58%
Komfort/Geräusche	52%	42%	48%	40%	46%	<b>40%</b> <sup>5)</sup>	46%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	64%	72%	62%	72%	70%	64%	72%
Verschleiss	<b>80%</b>	60%	60%	60%	60%	70%	60%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>68%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>60%</b>	<b>58%</b>	<b>58%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoff-verbrauch	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Gut im Verschleiss + Gut im Treibstoff-verbrauch	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch und im Verschleiss	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

## Sommerreifentest 2017: 215/65 R16 98H

							
Reifenmarke Typ	Goodyear EfficientGrip SUV <sup>8)</sup>	Cooper Zeon 4XS Sport	Firestone Destination HP	Nokian Line SUV <sup>9)</sup>	Pirelli Scorpion Verde <sup>3)</sup>	Semperit Comfort-Life 2 SUV	Uniroyal Rain Expert 3 SUV
Europäisches Reifenlabel	E/A/68 <sup>4)</sup>	C/A/69	E/B/70	C/A/71	C/B/71	E/C/71	C/A/71
Trockene Fahrbahn	70%	66%	76%	68%	72%	62%	50%
Nasse Fahrbahn	<b>70%</b> <sup>4)</sup>	60%	54%	58%	54%	52%	<b>70%</b>
Komfort/Geräusche	50%	48%	48%	<b>46%</b>	48%	<b>46%</b>	48%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	64%	64%	68%	<b>54%</b>	68%	72%	68%
Verschleiss	70%	<b>60%</b> <sup>5)</sup>	<b>60%</b>	<b>60%</b>	80%	70%	<b>60%</b>
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>68%</b>	<b>60%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch und im Verschleiss	+ Sehr aus-gewogener Reifen + Gut in allen sicherheits-relevanten Disziplinen + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen im Treibstoff-verbrauch <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoff-verbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>3)</sup> führt zur Abwertung

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe rot, fett)

								
Vredestein Sportrac 5	Aeolus PrecisionAce 2 AH03	Kumho Ecowing ES01 KH27	Michelin Energy Savert+	Sava Intensa HP	Semperit Comfort-Life 2	Hankook Ventus Prime 3 K125	Maxxis Premittra HP5	GT Radial Champiro FE1
C/B/70	C/B/71	C/B/69	C/A/70	C/C/67	E/C/71	C/A/71	C/A/70	C/B/70
58%	60%	64%	72%	66%	52%	74%	72%	52%
54%	66%	56%	50%	50%	50%	44%	64%	30%
46%	48%	46%	46%	46%	42%	50%	46%	54%
70%	60%	74%	74%	68%	74%	66%	64%	78%
90%	50%	50%	100%	80%	70%	60%	40%	80%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
54%	50%	50%	50%	50%	50%	44%	40%	30%
★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★ bedingt empfehlenswert
+ Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>5)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn - Schwächen im Verschleiss <sup>3)</sup> - Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwächen im Verschleiss <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>5)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut auf nasser Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwächen im Verschleiss <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Sehr gut im Verschleiss + Leiser Reifen - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Schwächen auf trockener Fahrbahn

Reifentests

							
Barum Bravuris 4x4 8)	General Grabber GT 8)	Apollo Aptera H/P	Hankook Dynapro HP2 (RA33) 7)8)	BF Goodrich g-Grip SUV	Bridgestone Dueler H/P Sport	Michelin Latitude Tour HP 8)	Yokohama Geolandar SUV 8)
E/C/72	E/C/71	F/C/71	C/C/70	C/B/69	E/B/70	C/C/69	E/C/70
48%	64%	46%	64%	70%	78%	64%	52%
56%	48%	44%	44%	42%	40%	32%	0%
50%	48%	50%	54%	46%	52%	48%	52%
68%	70%	70%	72%	80%	70%	72%	76%
70%	70%	70%	70%	70%	70%	100%	80%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
48%	48%	44%	44%	42%	40%	32%	0%
★★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★ bedingt empfehlenswert	★ nicht empfehlenswert
+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss + Leiser Reifen - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Verschleiss - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote im Verschleiss + Gut auf trockener Fahrbahn + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Sehr schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Schwächen auf trockener Fahrbahn

6) Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch  
Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

7) geändert ab DOT 1716

8) Reifen mit M+S Kennzeichnung

9) Tragfähigkeitsindex (Lastindex) 102

# Sommerreifentest 2016: 225/45 R17 94Y

							
Reifenmarke Typ	Continental ContiSport- Contact 5	ESA-Tecar Spirit 5 UHP	Pirelli P Zero	Vredestein Ultrac Vorti	Hankook Ventus S1 evo2 K117	Sava Intensa UHP	Nokian zLine
Europäisches Reifenlabel	E/A/72 <sup>61</sup>	C/B/69	F/A/72	E/B/70	E/A/71	E/C/67	C/A/72
Trockene Fahrbahn	<b>86%</b> <sup>41</sup>	76%	72%	84%	74%	66%	66%
Nasse Fahrbahn	<b>72%</b>	60%	70%	60%	58%	58%	56%
Komfort/Geräusche	44%	48%	48%	48%	44%	<b>50%</b>	40%
Treibstoffverbrauch <sup>31</sup>	68%	<b>84%</b>	68%	60%	72%	62%	70%
Verschleiss	70%	64%	64%	64%	64%	<b>94%</b>	64%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>70%</b>	<b>66%</b>	<b>66%</b>	<b>64%</b>	<b>58%</b>	<b>58%</b>	<b>56%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>21</sup>	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★★ sehr empfehlenswert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr aus- gewogener Reifen  + Bestnote auf nasser Fahrbahn  + Bestnote auf trockener Fahrbahn  + Gut im Treibstoffver- brauch und im Verschleiss	+ Sehr aus- gewogener Reifen  + Bestnote beim Treibstoff- verbrauch  + Gut in allen sicherheits- relevanten Disziplinen  + Gut im Ver- schleiss	+ Sehr aus- gewogener Reifen  + Gut in allen sicherheits- relevanten Disziplinen  + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn  + Gut im Treibstoffver- brauch und im Verschleiss	+ Sehr aus- gewogener Reifen  + Sehr gut auf trockener und nasser Fahrbahn  + Gut in allen sicherheits- relevanten Disziplinen  + Gut im Treibstoffver- brauch und im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn  + Gut im Treibstoffver- brauch  + Gut im Ver- schleiss  - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>31</sup>	+ Bestnote im Verschleiss  + Gut auf trockener Fahrbahn und im Treibstoff- verbrauch  + Bestnote bei Geräusch  - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>31</sup>	+ Gut auf trockener Fahrbahn  + Gut im Treibstoffver- brauch  + Gut im Verschleiss  - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>31</sup>

<sup>31</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>21</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>31</sup> führt zur Abwertung

<sup>41</sup> Beste Note in diesem Kriterium

(Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>51</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium  
(Schriftfarbe rot, fett)

## Bremswegunterschied auf nasser Fahrbahn (Asphalt) aus 100 km/h



0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90

Bester Reifen 54 m

Schlechtester Reifen 69 m

Restgeschwindigkeit: ca. 47 km/h

								
F/A/72	C/A/72	E/A/71	E/B/71	E/B/71	C/B/68	C/C/72	E/B/70	E/B/71
<b>86%</b>	54%	84%	78%	66%	<b>52%</b>	60%	80%	78%
56%	60%	64%	52%	50%	50%	50%	46%	<b>34%</b>
40%	40%	<b>50%</b>	44%	<b>34%</b>	<b>50%</b>	42%	46%	42%
<b>56%</b> <sup>5)</sup>	76%	66%	62%	66%	74%	78%	70%	70%
80%	60%	<b>54%</b>	<b>54%</b>	70%	84%	74%	<b>54%</b>	64%
best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
<b>56%</b>	<b>54%</b>	<b>54%</b>	<b>52%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>	<b>46%</b>	<b>34%</b>
★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★★ empfehlens- wert	★★ bedingt empfehlenswert
+ Bestnote auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf nasser Fahrbahn	+ Sehr gut auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn	+ Sehr gut im Verschleiss	+ Gut auf trockener Fahrbahn	+ Sehr gut auf trockener Fahrbahn	+ Gut auf trockener Fahrbahn
+ Sehr gut im Verschleiss	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut auf nasser Fahrbahn und im Treibstoffverbrauch	+ Gut im Treibstoffverbrauch	+ Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss	+ Gut im Treibstoffverbrauch			
- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut im Verschleiss	+ Bestnote bei Geräusch	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn und im Verschleiss <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote bei Geräusch	+ Gut im Verschleiss	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn und im Verschleiss <sup>3)</sup>	+ Gut im Verschleiss
- Höchster Treibstoffverbrauch	- Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen im Verschleiss <sup>3)</sup>	- Lautester Reifen	- Lautester Reifen	- Leichte Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	- Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch  
 Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
 Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)  
<sup>7)</sup> Nachfolger GT Radial Champiro FE1 verfügbar

<sup>8)</sup> Nachfolger Michelin Pilot Sport 4 verfügbar  
<sup>9)</sup> Nachfolger Toyo Proxes T1 Sport plus verfügbar  
<sup>10)</sup> Nachfolger GT Radial Champiro Sport Active verfügbar

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch  
<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen  
<sup>3)</sup> führt zur Abwertung  
<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium  
 (Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium  
 (Schriftfarbe rot, fett)  
<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch  
 Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
 Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)  
<sup>7)</sup> geändert ab DOT 3417

## Unterschiede beim Bremsweg

Beim Bremsen auf nasser Fahrbahn zeigen sich zwischen den getesteten Reifen gravierende Unterschiede. Dementsprechend ist ein guter Sommerreifen auf nasser Fahrbahn für die Sicherheit von grösster Wichtigkeit. Beim Vergleichstest wird der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h gemessen. Das Testfahrzeug mit den besten Reifen steht nach gut 50 m still. Jenes mit den schlechtesten Reifen benötigt einen ungefähr 1,3-mal so langen Bremsweg und weist dort, wo das Testfahrzeug bereits still steht, noch immer eine Restgeschwindigkeit von über 45 km/h auf.

## Ganzjahresreifen-Test

Die Anforderungen an einen Ganzjahresreifen sind deutlich höher als bei herkömmlichen Sommer- oder Winterreifen. Ein guter Ganzjahresreifen sollte bei Minusgraden auf Schnee und Eis, bis hin zu hohen Temperaturen im Sommer dem Fahrer genügend Sicherheit bieten. Diesen Spagat erreicht man meistens nur durch Kompromisse in der Reifenauslegung.

Liegt der Fokus auf der Wintertauglichkeit (Schnee-Performance) spiegelt sich das meist negativ auf die Reifeneigenschaften auf trockener Fahrbahn, legt man den Reifen in seiner Grundcharakteristik als Sommerreifen aus, sind die Wintereigenschaften eingeschränkt.

Um hier den geeigneten Kompromiss für alle Bedingungen zu finden, hängt auch von der Reifenwahl für das individuelle Einsatzgebiet ab. Um zu beurteilen, ob neue Ganzjahresreifen dieser Anforderung gerecht werden, wird im Frühling bei etwa 15 °C und im Sommer bei 30 °C das Verhalten auf trockener und nasser Fahrbahn sowie der Treibstoffverbrauch untersucht. Im Winterreifentest, bei -10 °C bis etwa 0 °C, werden die übrigen Reifentest-Kriterien geprüft. Für die Testfahrten reist der TCS Experte mit den ADAC Ingenieure zu unterschiedlichen Jahreszeiten quer durch Europa: für die Schneeversuche nach Ivalo in Finnland, für die Nässe-, Eis- und Verbrauchstests ins Contidrom bei Hannover und für die Trocken- sowie Verschleissversuche zu Bridgestone in der Nähe von Rom.

In der TCS Mitgliederberatung stellen wir fest, dass sich die Anfragen betreffend Ganzjahresreifen in der letzten Zeit gehäuft haben. Die Ergebnisse des Ganzjahresreifentests unterstützen den Konsumenten bei der Entscheidung, ob sich ein Ganzjahresreifen für den individuellen Verwendungszweck lohnt. Die Testergebnisse zeigen, dass moderne Ganzjahresreifen zwar durchaus ausgewogene Eigenschaften aufweisen können, aber kaum an die saisonalen Stärken von guten Sommer- bzw. Winterreifen heranreichen.

### Gründe für unterschiedliche Platzierungen

Der Michelin schneidet in der Kleinwagen-dimension 175/65 R14 auf Schnee nur «ausreichend» ab und platziert sich auf Grund der alphabetischen Sortierung am Ende des Testfeldes. Beim letzten Test der grösseren Dimension erreichte er hingegen ein «empfehlenswert». Die Gründe für dieses Abschneiden liegen bei der ungleichen Reifengrösse. Unterschiede in der Reifenperformance können sich aufgrund der verschiedenen Reifendimensionen bzw. Laufflächenbreiten ergeben. Auch die Testfahrzeuge haben einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis mit unterschiedliche Lastverhältnisse oder Fahrwerkseinflüsse. Die Reifendimension 205/55 R 16 wurden mit einem VW Golf, die Grösse 175/65 R14 mit einem Ford Fiesta eingefahren. Zudem handelt es sich um einen vergleichenden Test, da haben auch Weiterentwicklungen der Mitbewerber Einfluss auf das Gesamtergebnis. Eventuelle Neuerungen verändern natürlich auch ein solches Ergebnis.

### TCS Tipp



Wenn Sie das Auto unter bestimmten Bedingungen verwenden und im Zweifelsfall (je nach Reifen im Sommer oder Winter) sogar auf die Fahrt verzichten können, eignet sich möglicherweise auch ein Ganzjahresreifen. Vielfahrer oder auch Leute, die häufig im Winter auf schneebedeckter Fahrbahn unterwegs sind, sind hingegen mit saisonaler Bereifung besser bedient.

# Ganzjahresreifentest 2020: 235/55 R17 103V

							
Reifenmarke Typ	Continental AllSeason-Contact	Goodyear Vector 4 Season G2 <sup>7)8)</sup>	Michelin Cross Climate + 7)	Nokian Weatherproof	Uniroyal AllSeason Expert 2	Vredestein Quatrac pro <sup>7)</sup>	Bridgestone Weather Control A005 <sup>9)</sup>
EU-Reifenlabel	B/B/72 <sup>6)</sup>	B/B/69	B/B/69	C/A/69	C/C/72	C/B/71	C/A/71
Trockene Fahrbahn	38%	34%	<b>58%</b>	32%	<b>24%</b>	32%	<b>58%</b>
Nasse Fahrbahn	58%	58%	56%	<b>52%</b> <sup>5)</sup>	56%	58%	<b>70%</b>
Schnee	<b>50%</b> <sup>4)</sup>	38%	32%	<b>50%</b>	<b>50%</b>	6%	2%
Eis	<b>62%</b>	<b>62%</b>	<b>62%</b>	<b>56%</b>	<b>62%</b>	<b>56%</b>	<b>62%</b>
Komfort/Geräusche	50%	54%	50%	<b>42%</b>	<b>56%</b>	<b>56%</b>	52%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	<b>80%</b>	72%	70%	62%	66%	<b>60%</b>	72%
Verschleiss	80%	90%	<b>98%</b>	<b>70%</b>	90%	90%	<b>70%</b>
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>38%</b>	<b>34%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>24%</b>	<b>6%</b>	<b>2%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>*</b> nicht empfehlenswert	<b>*</b> nicht empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Bestnote auf Schnee + Bestnote auf Eis + Bestnote beim Treibstoffverbrauch + Sehr gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee - Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf Eis + Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Schwächen auf Schnee - Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Bestnote auf Eis + Bestnote im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Schwächen auf Schnee <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf Schnee + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee und Eis - Lautester Reifen - Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf Schnee und Eis + Bestnote beim Geräusch + Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Schnee - Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote beim Geräusch + Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn - Leichte Schwächen auf Eis - Sehr schwach auf Schnee <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn - Geringste Laufeistung - Sehr schwach auf S chnee <sup>3)</sup>

Reifentests

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch.

<sup>2)</sup> Siehe Anforderungsgrenzen.

<sup>3)</sup> Führt zur Abwertung.

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen).

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium (Schriftfarbe rot, fett).

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A bis G im Treibstoffverbrauch;

Buchstabe 2: Note von A bis G bei Bremsen nass;

Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB).

<sup>7)</sup> Geschwindigkeitsindex Y.

<sup>8)</sup> Nachfolger Vector 4 Season Generation 3 erhältlich.

<sup>9)</sup> Nachfolger erhältlich.

# Ganzjahresreifentest 2018: 175/65 R14 82T

				
<b>Reifenmarke</b>	<b>Nexen</b>	<b>Continental</b>	<b>Goodyear</b>	<b>Nokian</b>
<b>Typ</b>	N blue 4Season	AllSeasonContact <sup>(7)9)</sup>	Vector 4Seasons Gen-2	Weatherproof
Europäisches Reifenlabel	E/C/69	C/B/71	E/B/68	C/B/68
Trockene Fahrbahn	56%	50%	44%	42%
Nasse Fahrbahn	64%	72%	<b>74%</b>	64%
Schnee	56%	64%	48%	<b>66%</b>
Eis	<b>66%</b> <sup>4)</sup>	62%	62%	62%
Komfort/Geräusche	46%	42%	<b>48%</b>	44%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	68%	<b>76%</b>	66%	66%
Verschleiss	<b>60%</b> <sup>5)</sup>	70%	90%	80%
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>56%</b>	<b>50%</b>	<b>44%</b>	<b>42%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert	★★★ empfehlenswert
+ Stärken - Schwächen	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Bestnote auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn und Schnee <sup>3)</sup>	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Bestnote im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Bestnote auf nasser Fahrbahn + Bestnote bei Geräusch + Gut auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und sehr gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf Schnee	+ Bestnote auf Schnee + Gut auf Eis + Gut auf nasser Fahrbahn und im Treibstoffverbrauch + Sehr gut im Verschleiss - Leichte Schwächen auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>3)</sup> führt zur Abwertung

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium

(Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium  
(Schriftfarbe rot, fett)

## TCS Bewertung

- «hervorragend»: Reifen zeichnen sich in allen Kriterien überdurchschnittlich gut aus.
- «sehr empfehlenswert»: Reifen erfüllen alle Kriterien, die für Sicherheit und Umwelt entscheidend sind.
- «empfehlenswert»: Reifen können bei einzelnen Kriterien leichte Schwächen aufweisen.
- «bedingt empfehlenswert»: Reifen haben bei einzelnen Kriterien deutliche Schwächen.
- «nicht empfehlenswert»: Reifen weisen insgesamt grosse Schwächen auf.

Die Testresultate können in der Regel auf benachbarte Dimensionen derselben Serie übertragen werden. Jeder Reifentest ist als eigen-

ständiger Test zu betrachten, da die Beurteilungsmassstäbe und Anforderungsprofile ändern können.

## Gesamtnote bei Abwertung

Bei den Urteilen «empfehlenswert», «bedingt empfehlenswert» und «nicht empfehlenswert» wird die Gesamtnote ab 2012 nicht mehr über die Gewichtung berechnet. Ausschlaggebend für das Urteil ist die schlechteste Note (ausgenommen Komfort/Geräusche). Diese schlägt durch und wird als Gesamtnote verwendet. Bei gleicher Gesamtnote wird alphabetisch nach Herstellernamen sortiert.

				
Firestone Multiseason	Maxxis AllSeason AP2 <sup>7)9)</sup>	Vredestein Quatrac 5	Hankook Kinergy 4s H740 <sup>7)8)</sup>	Michelin CrossClimate <sup>7)9)</sup>
E/C/71	E/B/69	C/C/68	E/C/71	C/B/68
<b>38%</b>	44%	<b>62%</b>	48%	58%
<b>36%</b>	52%	52%	44%	54%
58%	36%	36%	<b>32%</b>	<b>32%</b>
<b>58%</b>	60%	60%	60%	64%
<b>34%</b>	40%	46%	40%	46%
72%	66%	74%	<b>64%</b>	66%
70%	70%	70%	<b>80%</b>	<b>100%</b>
best.	best.	best.	best.	best.
<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>
<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert	<b>**</b> bedingt empfehlenswert
+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf Schnee und Eis	+ Gut auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf Schnee <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Bestnote auf trockener Fahrbahn + Gut auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss - Schwächen auf Schnee <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Gut auf Eis + Sehr gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwächen auf Schnee <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn	+ Gut auf Eis + Gut im Treibstoffverbrauch + Bestnote im Verschleiss - Schwächen auf Schnee <sup>3)</sup> - Leichte Schwächen auf trockener und nasser Fahrbahn

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A–G im Treibstoffverbrauch  
Buchstabe 2: Note von A–G bei Bremsen nass  
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

<sup>7)</sup> Tragfähigkeitsindex (Lastindex 86)

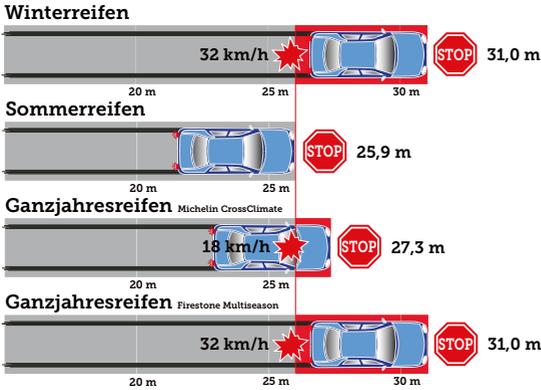
<sup>8)</sup> Geschwindigkeitsindex T

<sup>9)</sup> Geschwindigkeitsindex H

# Ganzjahresreifen gegen Spezialisten

Sommer-, Winter-, und Ganzjahresreifen verglichen in der Testdimension 175/65 R14 T

**Bremsen auf trockener Fahrbahn, 80 bis 0 km/h, Asphalttemperatur 30 bis 36 °C, 175/65 R14 T**

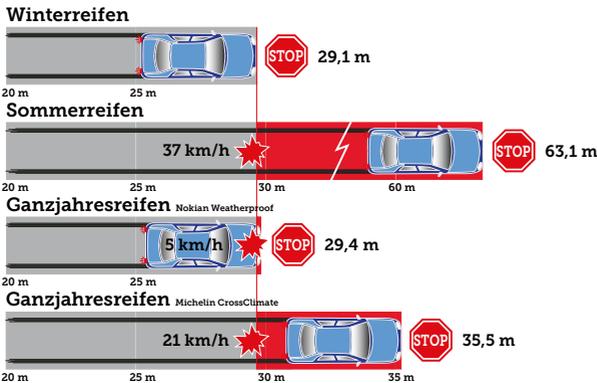


## Bremsen auf trockener Fahrbahn:

Bei warmen Temperaturen zeigt der Sommerreifen seine Qualitäten. Der Bremswegunterschied zwischen dem besten und schlechtesten Ganzjahresreifen beträgt 3,7 m. Wenn das Fahrzeug mit dem besten Reifen still steht, hat es mit den schlechtesten Pneu eine Restgeschwindigkeit von 32 km/h.

«Sommerreifen bremsen auf trockener Fahrbahn am besten.»

**Bremsen auf schneebedeckter Fahrbahn, 50 bis 0 km/h, Bodentemperatur -3 °C, 175/65 R14 T**



## Bremsen auf schneebedeckter Fahrbahn:

Ein Sommerreifen hat auf Schnee nichts zu suchen. Mit ihm steht das Auto 34m – etwa acht Auto-Längen – später still als mit dem Winterreifen. Das Produkt von Nokian bremst fast auf gleichem Niveau wie ein Winterpneu.

«Auf Schnee stoppt kein Reifen früher als ein Winterreifen.»

# Temperatureinfluss auf den Bremsweg auf nasser Fahrbahn

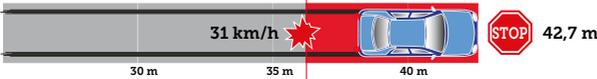
«Werden die Spezialisten in der falschen Saison gefahren, verlängert sich der Bremsweg um ca. fünf Meter.»

**Bremsen auf nasser Fahrbahn, 80 bis 0 km/h,  
Asphalttemperatur 7 °C, 175/65 R14 T**

**Winterreifen**



**Sommerreifen**



**Ganzjahresreifen** Goodyear Vector 4Seasons Gen-2

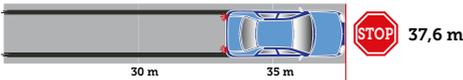


**Ganzjahresreifen** Firestone Multiseason



**Bremsen auf nasser Fahrbahn, 80 bis 0 km/h,  
Asphalttemperatur 16 °C, 175/65 R14 T**

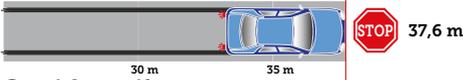
**Sommerreifen**



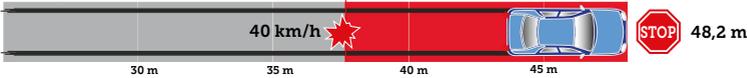
**Winterreifen**



**Ganzjahresreifen** Goodyear Vector 4Seasons Gen-2



**Ganzjahresreifen** Firestone Multiseason



**Bremsen auf nasser Fahrbahn:**

Fast elf Meter Bremsweg liegen zwischen dem besten und schlechtesten Ganzjahresreifen. Temperaturunterschiede beeinflussen den Bremsweg der Ganzjahresreifen kaum. Wird hingegen ein Winterreifen im Sommer eingesetzt, stoppt dieser nach 41 m, ein Sommerreifen schon nach 37.6 m.

# Ganzjahresreifentest 2016: 205/55 R16 91/94V

							
Reifenmarke Typ	Michelin CrossClimate	Vredestein Quatrac 5	Nokian Weatherproof	Goodyear Vector 4 Season Gen 2	Pirelli Cinturato All Season	Bridgestone A001 <sup>7)</sup>	Hankook Kinergy 4S H7 40
Europäisches Reifenlabel	C/A/68 <sup>5)</sup>	C/C/69	C/B/69	C/B/68	C/B/69	F/B/69	C/C/72
Trockene Fahrbahn	<b>66%</b> <sup>4)</sup>	42%	34%	32%	34%	<b>26%</b>	30%
Nasse Fahrbahn	<b>60%</b>	42%	52%	<b>60%</b>	48%	54%	<b>10%</b>
Schnee	42%	54%	<b>74%</b>	68%	32%	<b>12%</b>	56%
Eis	<b>64%</b>	62%	<b>52%</b> <sup>3)</sup>	<b>64%</b>	<b>64%</b>	<b>52%</b>	58%
Komfort/Geräusche	<b>56%</b>	52%	54%	<b>56%</b>	48%	<b>44%</b>	46%
Treibstoffverbrauch <sup>1)</sup>	<b>78%</b>	74%	66%	68%	70%	<b>54%</b>	74%
Verschleiss	<b>80%</b>	70%	<b>60%</b>	70%	70%	<b>60%</b>	<b>60%</b>
Schnelllauf	best.	best.	best.	best.	best.	best.	best.
Gesamtnote	<b>42%</b>	<b>42%</b>	<b>34%</b>	<b>32%</b>	<b>32%</b>	<b>12%</b>	<b>10%</b>
Sternbewertung TCS Beurteilung <sup>2)</sup>	<b>★★★</b> empfehlens- wert	<b>★★★</b> empfehlens- wert	<b>★★</b> bedingt empfehlens- wert	<b>★★</b> bedingt empfehlens- wert	<b>★★</b> bedingt empfehlens- wert	<b>★</b> nicht empfehlens- wert	<b>★</b> nicht empfehlens- wert
+ Stärken - Schwächen	+ Sehr gut im Verschleiss + Niedriger Treibstoffverbrauch + Gut auf trockener und nasser Fahrbahn + Gut auf Eis - Schwächen auf Schnee <sup>3)</sup>	+ Gut im Treibstoffverbrauch + Gut im Verschleiss + Gut auf Eis - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf Schnee + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup> - Schwächen auf Eis - Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Gut auf nasser Fahrbahn + Gut auf Schnee und Eis + Gut im Treibstoffverbrauch und im Verschleiss - Schwach auf trockener Fahrbahn <sup>3)</sup>	+ Gut auf Eis + Gut im Verschleiss + Gut im Treibstoffverbrauch - Schwach auf trockener Fahrbahn - Schwach auf Schnee <sup>3)</sup>	- Sehr schwach auf Schnee <sup>3)</sup> - Schwach auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf nasser Fahrbahn	+ Gut im Treibstoffverbrauch - Sehr schwach auf nasser Fahrbahn <sup>3)</sup> - Schwach auf trockener Fahrbahn - Schwächen auf Schnee

<sup>1)</sup> Rollwiderstand beeinflusst den Treibstoffverbrauch

<sup>2)</sup> siehe Anforderungsgrenzen

<sup>3)</sup> führt zur Abwertung

<sup>4)</sup> Beste Note in diesem Kriterium  
(Schriftfarbe schwarz, fett und unterstrichen)

<sup>5)</sup> Schlechteste Note in diesem Kriterium  
(Schriftfarbe rot, fett)

<sup>6)</sup> Buchstabe 1: Note von A – G im Treibstoffverbrauch  
Buchstabe 2: Note von A – G bei Bremsen nass  
Zahl: Aussengeräusch in Dezibel (dB)

<sup>7)</sup> Laut Hersteller Produktion eingestellt

**Die Leistungen der getesteten Ganzjahresreifenmodelle der Dimension 205/55 R16 lässt sich wie folgt zusammenfassen:**

- Die übers Jahr verteilten Tests spiegeln den realen Einsatz der Reifen wieder. Der Herausforderung, über das gesamte Jahr hinweg zu überzeugen, werden nur zwei Ganzjahresreifen-Test Produkte gerecht. Selbst diese als «empfehlenswert» beurteilten Modelle zeigen im Vergleich mit den jeweiligen Saisonreifen bei unterschiedlichen Fahrbahnzuständen Schwächen.
- Die übrigen Testmodelle zeigen neben signifikanten Schwächen auf trockener Fahrbahn, je nach Modell, gravierende Schwächen im Fahrverhalten auf nasser Fahrbahn oder auf Schnee.
- Für winterliche Fahrbahnen ausgelegte Ganzjahresmodelle haben bei sommerlichen 30 °C auf trockener Fahrbahn einen bis zu 15% längeren Bremsweg als ausgewogenere Ganzjahresreifen und einen 25% längeren Bremsweg als Sommerreifen.

- Dieser Ganzjahresreifen-Test verdeutlicht, dass seasonspezifische Reifen mit der Beurteilung «sehr empfehlenswert» den Ganzjahresreifen deutlich überlegen sind, wobei die jeweiligen Sommer- oder Winterreifen diese Beurteilung nur dann erhalten, wenn sie in allen Testkriterien gute Ergebnisse erzielen.



**TCS Tipp**

Im TCS-Test werden Ganzjahresreifen wie Winterpneus in 18 Kriterien geprüft. Im Kriterium «nasse Fahrbahn» wird zum Beispiel auch das bei Schneematsch drohende Aquaplaning berücksichtigt. Oder im Bereich «Schnee» wird unter anderem die Seitenführung berücksichtigt. Wer den passenden Reifen finden will, sollte die relevanten Eigenschaften mehrerer Produkte vergleichen.







## Unterhalt und Zubehör

«Ein Reserverad hilft bei einer Reifenpanne nur, wenn es einsatzbereit ist.»

Bei einer Reifenpanne bleibt meistens nur der Griff zum Reserverad. Dieses sollte folglich zum fixen Zubehör gehören und immer einsatzbereit sein. Darum gilt: Auch der Fülldruck des Reserverades muss regelmässig kontrolliert werden und das Reserverad sollte nicht mehr als acht Jahre alt sein. Denn wie sämtliches Fahrzeugzubehör sind auch Reifen dem Alterungs- und Verschleissprozess ausgesetzt.

### Reifenalter

Die Fahreigenschaften der Reifen hängen nicht nur von der Profiltiefe, sondern auch vom Reifenalter ab. Gummimischungen härten mit der Zeit aus und werden spröde. Dadurch verschlechtern sich sämtliche Eigenschaften, die für die Sicherheit eines Reifens wichtig sind, allen voran die Eigenschaften bei Nässe. Reifen, die vor mehr als acht Jahren produziert worden sind («DOT»-Angabe beachten, siehe Seite 5), sollten deshalb nicht mehr verwendet werden. Selbst dann nicht, wenn sie noch genügend Profil aufweisen!

### TCS Tipps



- Kaufen Sie möglichst neue Reifenmodelle, um von technischen Weiterentwicklungen und Verbesserungen der Reifenhersteller zu profitieren.
- Kaufen Sie keine neuen Reifen, die älter als 3 Jahre sind. Auskunft über das Alter der Reifen gibt Ihnen die DOT-Angabe (siehe Seite 5).

## Reifenleben verlängern

Nach einer gewissen Kilometerleistung zeigen die Reifen ein fahrzeugspezifisches Abriebbild. Diese Verschleisserscheinung lässt sich mit dem Austauschen der Vorder- und Hinterräder der kompletten Achse ausgleichen. Dabei darf die Laufrichtung nicht geändert werden und die Angaben des Fahrzeugherstellers sind zu beachten.

- Liegt die Kilometerleistung im durchschnittlichen Bereich von 15 000 km/Jahr, wird der Austausch beim saisonbedingten Reifenwechsel vorgenommen.
- Liegt sie höher, lohnt sich ein Umsetzen während der Saison.

### Auswuchten der Räder

Fliehkräfte, etwa durch den Verlust von Auswuchtgewichten, können kostspielige Schäden an Radlager und Aufhängung verursachen und wirken sich negativ auf die Lebensdauer der Reifen aus. Um das Auftreten schädlicher Fliehkräfte zu vermeiden, empfiehlt der TCS, die Räder bei jedem saisonbedingten Radwechsel auswuchten zu lassen.



### TCS Tipps

- Montieren Sie immer vier Reifen des gleichen Modells und Typs.
- Montieren Sie bei unterschiedlicher Profiltiefe die besseren Reifen auf die Hinterachse. So verbessern Sie die Fahrzeugstabilität in Risikosituationen.
- Falls der Unterschied der Profiltiefe gering und die Reifenausführung (Alter, Modell/Typ) gleich ist: Tauschen Sie die Reifen der kompletten Achse für einen gleichmässigen Verschleiss.
- Lagern Sie die Reifen bei Nichtgebrauch sachgerecht.

## Lagerung der Reifen

- Reifen mit Wasser säubern und gut trocknen
- Allfällige Fremdkörper entfernen
- Radposition mit Kreide kennzeichnen
- Sommerreifen bei einer Profiltiefe von weniger als 3 mm nicht mehr einlagern
- Winterreifen bei einer Profiltiefe von weniger als 4 mm nicht mehr einlagern

### Lagerung von montierten Reifen

Auf Felgen montierte Reifen liegend oder hängend aufbewahren. Zudem den vorgeschriebenen Reifendruck von 0,4 bar erhöhen.



### Lagerung von losen Reifen

Demontierte Reifen stehend lagern.



# Reserverad, Pannenspray und Pannenset

Bei den meisten modernen Autos fehlt ein vollwertiges Reserverad. Stattdessen werden Reifen-Pannenhilfe-Sets mit Dichtmasse und Kompressor oder auch Noträder im Auto mitgeführt.



## TCS-Tipps

- Informieren Sie sich vorgängig, womit Sie bei einer Reifenpanne im Kofferraum rechnen dürfen.
- Steht ein Neuwagenkauf an, dann lassen Sie sich über die Ausstattungsdetails der Selbsthilfe bei Reifenpannen beraten. Ein hochwertiges Reserverad ist vielfach nur noch optional erhältlich.
- Kontrollieren Sie regelmässig den Fülldruck des Reserve- oder Notrades und prüfen Sie das Alter der Dichtmasse des Reifen-Pannenhilfe-Sets.

## Reifen mit Notlaufeigenschaften

Damit bei Verletzungen in der Reifenlauffläche gefährliche Reifenwechsel auf Pannestreifen, Wechsel bei Wind und Wetter oder in der Dunkelheit der Vergangenheit angehören, haben die Hersteller verschiedene Systeme und Technologien entwickelt. Die wichtigsten beiden sind Run-Flat-Systeme und die Seal-Technologie.

## Run-Flat-Systeme (Run-Flat-Tyre)

In drucklosem Zustand kann mit einem herkömmlichen Reifen nicht weitergefahren werden. Mit den teureren Notlaufsystemen ist die Weiterfahrt trotz Luftverlust mit einer Geschwindigkeit von maximal 80 km/h möglich. Die beiden gebräuchlichsten Run-Flat-Systeme sind das System mit selbsttragenden Seitenwänden sowie das Stützring-System.



### System mit selbsttragenden Seitenwänden

Herkömmliche Reifen springen bei Druckverlust von der Felge. Bei diesem Run-Flat-System halten die verstärkten Seitenwände den Reifen auch ohne Innendruck formstabil auf der Serienfelge.



### Stützringssystem

Beim Stützringssystem ist der sogenannte PAX-Reifen auf einer Spezialfelge montiert. Bei Luftverlust kann

der Reifen nur bis zum Stützring nachgeben. Dadurch ist eine Weiterfahrt bis zur nächsten Garage bei einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ohne Reifenwechsel möglich.

### Reifen mit Notlaufeigenschaften und RDKS

Damit der Druckverlust bei einem Reifen mit Notlaufeigenschaften in jedem Fall bemerkt wird, dürfen die entsprechenden Modelle nur in Kombination mit einem direkten oder indirekten Reifendruck-Kontrollsystem (RDKS, siehe Seite 13) verwendet werden.

## Seal-Technologie



Bei der Seal-Technologie wird dafür gesorgt, dass eine Verletzung in der Reifenlauffläche gar nicht erst zum Luft-

druckverlust führt. Durch ein Versiegelungsmittel wird die Reifenlauffläche provisorisch abgedichtet, um den Druckverlust, etwa aufgrund eines Nagels, zu verhindern. Seal-Reifen sind mit allen handelsüblichen Felgen kompatibel und mit einem entsprechenden Symbol gekennzeichnet.

# Ausserdem wichtig

«Wer Geld sparen will, nimmt sich Zeit für Preisvergleiche und schaut bei Pauschalangeboten genau hin.»

Die Reifen sind für die Fahrsicherheit so entscheidend, dass das erstbeste Angebot nicht gut genug sein sollte. Preisunterschiede, Pauschalangebote mit unterschiedlichem Leistungsumfang oder unseriöse Onlineplattformen können viel Ärger verursachen. Wie dieser vermieden werden kann, zeigen die folgenden Tipps und Regeln.

## Alternative Reifengrössen

Die Vielfalt der Reifendimensionen, mit denen moderne Autos serienmässig ausgerüstet werden, nimmt ständig zu. Das Angebot wird immer unübersichtlicher. Dies hat zur Folge, dass eine vorhandene, eher seltene Reifengrösse häufig relativ teuer angeboten wird. Vor einem Kauf von neuen Reifen ist es deshalb sinnvoll, zu überprüfen, welche alternativen Reifendimensionen für das Auto zulässig sind. In vielen Fällen gibt es mehrere, auch gängigere Bereifungsmöglichkeiten. Ein Blick in die Bedienungsanleitung oder eine Fahrt zum Garagisten gibt Aufschluss über alle erlaubten Reifengrössen. Bei einem Wechsel der Reifendimension können auch andere Felgen erforderlich sein. In diesem Fall müssten die Kosten hierfür mit einkalkuliert werden. Das Angebot von Reifen gängiger Grössen ist meist umfangreicher, wegen des grösseren Wettbewerbs sind die Preise vielfach niedriger.

## Reifenkauf

Steht der Kauf neuer Reifen an, lohnt es sich, ähnliche Produkte mit gleicher Leistung einem Vergleich zu unterziehen. Preisunterschiede von bis zu 50 % sind keine Seltenheit und erklären sich mit der Art des Vertriebes (Reifenhaus, Garage, Grossverteiler) und den jeweiligen Preisstrukturen. Wird der Kauf von fachkundiger Beratung begleitet, darf der Preis durchaus höher ausfallen als dort, wo sich die Dienstleistung auf den Verkauf beschränkt.

Der TCS-Reifentest kann nicht für alle Dimensionen durchgeführt werden, doch sind die Testresultate der jeweiligen Reifendimensionen auf die benachbarten Dimensionen (+/-10 mm) übertragbar und können so verglichen werden. Bei einer Übertragung ist darauf zu achten, dass Reifenmarke, Typ, Durchmesser, Tragfähigkeits- und Geschwindigkeitsindex beim Testreifen und beim benachbarten Reifen identisch sind. Die folgende Tabelle gibt Ihnen ein Beispiel für die Übertragbarkeit von Testresultaten:

Benachbarter Reifen	Getesteter Reifen	Benachbarter Reifen
185/65 R15 91T	195/65 R15 91T	205/65 R15 91T
195/55 R16 91V	205/55 R16 91V	215/55 R16 91V
165/65 R14 82T	175/65 R14 82T	185/65 R14 82T

Der TCS empfiehlt aus garantie- und haftungsrechtlichen Gründen den Kauf und die Montage von Reifen aus einer Hand, also bei Garagen oder Pneuhäusern. Bei TCS-Partnern profitieren TCS-Mitglieder von Vorteilsangeboten.

## Reifenkauf im Internet

Reifenangebote im Internet bieten gute Vergleichsmöglichkeiten auch mit attraktiven Preisen. Oft umfassen diese sogar die direkte Lieferung der Wunschreifen zu einem Montagepartner in Kundennähe. Trotzdem verlieren die ortsansässigen Reifenhändler nicht an Attraktivität, da hier von der Beratung über die Reifenbestellung bis zur Abwicklung alles aus einer Hand kommt. Wer aber dennoch im Internet auf Reifensuche gehen will, sollte Folgendes beachten:

- Immer das komplette Angebot «Reifen inklusive Montage» vergleichen.
- TCS-Recherchen haben ergeben, dass im Internet gleiche Reifenmodelle mit unterschiedlichen EU-Label-Klassifizierungen angeboten werden. Um sicherzugehen, dass der bestellte mit dem getesteten Reifen identisch ist, unbedingt auf das EU-Reifenlabel achten.
- Da Reifen grossen Einfluss auf die Sicherheit haben, sollten sie von fachkundigen Personen montiert werden.

## Wie holt man Offerten ein?

- Notieren Sie die Reifendimension (siehe Seite 5). Die möglichen Reifendimensionen für Ihr Fahrzeug finden Sie in der Betriebsanleitung, am Türrahmen oder am Tankdeckel. Können Sie die Angaben nirgendwo finden, helfen Ihnen Garagist, Importeur, das technische Prüfzentrum des TCS oder das Strassenverkehrsamt (StVA) gerne weiter (Fahrzeugausweis bereithalten). Steht im Typenschein anstelle einer Nummer ein «X», können nur Garagist oder Importeur Auskunft erteilen.
- Wählen Sie auf der Basis der vorliegenden Reifentests zwei bis drei Reifenmarken aus. Berücksichtigen Sie dabei sehr empfehlenswerte und empfehlenswerte Produkte.
- Fordern Sie die Offerte inklusive Kosten für Montage, Auswuchten, MWST und allfälliger Entsorgung von Altreifen an, damit Sie die effektiven Endpreise vergleichen können.

## Nebenkosten im Pauschalangebot

Ersparen Sie sich unerfreuliche Überraschungen bei Rechnungserhalt, indem Sie eine detaillierte Offerte einholen und klar vereinbaren, welche Leistungen zu erbringen sind. Diverse Kosten können je nach Anbieter im vereinbarten Pauschalpreis inbegriffen sein oder pro Rad mit zusätzlich bis zu CHF 60.– veranschlagt werden.

Pro Rad ist folgende Aufteilung üblich:

- Stahlfelge montieren: bis CHF 15.–
- Alufelge montieren: bis CHF 25.–
- Auswuchten: bis CHF 16.–
- Ventil ohne Drucksensor ersetzen: bis CHF 7.–
- Reifen waschen: bis CHF 4.–
- Füllgas statt Druckluft verwenden (unnötig): bis CHF 10.–
- Reifen entsorgen: bis CHF 5.–

Bei direkt messenden RDKS kann der Zeitaufwand bis aufs Doppelte ansteigen. Da die Kosten dementsprechend stark variieren, kann der TCS keine Richtwerte angeben.

### Montage/Auswuchten

Alufelgen sind im Vergleich zu Stahlfelgen in der Handhabung heikler und zeitintensiver. Deshalb sind die Kosten beim Reifenwechsel mit Alufelgen höher.

### Ventile

Auch Gummiventile altern, was sich in Rissen im Ventilkörper äussern kann. Weil ein rissiges Ventil in schneller Fahrt aufgrund der hohen Fliehkräfte abreißen kann, sollten entsprechende Ventile in jedem Fall ersetzt werden.

### Altreifenentsorgung

Die Entsorgungsgebühr erfolgt «nachgezogen», also bei der Rückgabe der gebrauchten Reifen. Ob der Beitrag künftig «vorgezogen» erhoben werden soll, wird diskutiert.

### Mehrwertsteuer

Gemäss der Preisbekanntgabe-Verordnung (PBV) müssen Offerten, die sich an einen Endverbraucher richten, inklusive Mehrwertsteuer ausgestellt werden. Dies gilt auch beim Reifenkauf.

### TCS-Tipps



- Bestehen Sie bei Offerten für Pauschalangebote auf die Auflistung sämtlicher Nebenkosten.
- Bezahlen Sie nur die in Auftrag gegebenen Leistungen.

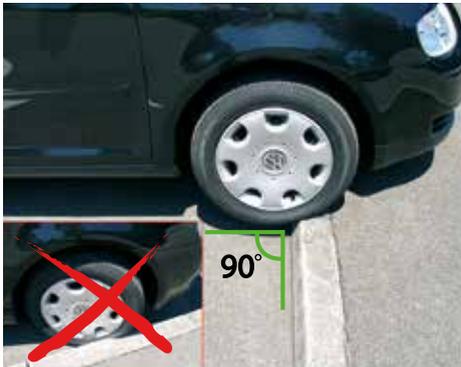
# Reifenschaden

Nur gerade postkartengross ist der Anteil der Reifenlauffläche, der während der Fahrt Strassenkontakt hat. Auf dieser sogenannten Aufstandsfläche übertragen die Reifen sämtliche Anfahr-, Brems- und Seitenkräfte. Auf Dauer können die Reifen diesen hohen Belastungen nur standhalten, wenn sie richtig behandelt und gepflegt werden. Beachten Sie folgende Punkte:

## Quetschungen vermeiden

Auf dem Trottoir zu parkieren, ist bei engen Platzverhältnissen oder Parkplatzmangel gängige Praxis. Werden die Reifen allerdings zwischen Randstein und Felge gequetscht, können sie beschädigt werden. Dies ist umso problematischer, da diese Schäden von aussen nur schlecht oder gar nicht sichtbar sind. Auch müssen beschädigte Reifen nicht sofort zu Unfällen führen, sondern können erst Monate später Ursache für einen Reifenplatzer mit allenfalls schlimmen Folgen sein. Quetschungen können Sie vermeiden, indem Sie im rechten Winkel und langsam über den Randstein fahren.

Wenn bereits Risse oder Beulen erkennbar sind, gehören Reifen sofort ersetzt.



Wenn möglich im rechten Winkel und langsam über den Randstein fahren.

## Hochdruckreiniger richtig verwenden

So nützlich der Hochdruckreiniger für die Fahrzeugwäsche an sich ist, so gefährlich kann er für die Reifen sein. Richten Sie den Reinigungsstrahl nie direkt oder rechtwinklig auf die Reifen und halten Sie einen Abstand von mindestens 20 cm ein.

## Reifenreparatur

Wenn ein Reifen beschädigt ist, kann nur ein Fachmann entscheiden, ob der Schaden mit einer Reparatur behoben werden kann oder ob der Reifen ausgewechselt werden muss. Ein Pannenspray dient nur als Übergangslösung für die Fahrt in die Garage und taugt nicht zur langfristigen Reparatur. Vom Einlegen eines Schlauches zum Abdichten eines beschädigten schlauchlosen Reifens wird dringend abgeraten.

## Reifenschaden: Was können Sie tun?

Materialfehler treten bei Markenprodukten selten auf. Liegen sie trotzdem einmal vor, können Sie die Produkthaftung geltend machen, die für alle Marken besteht. Gehen Sie folgendermassen vor:

- Melden Sie den Schaden schriftlich Ihrer Verkaufsstelle.
- Legen Sie der Meldung unbedingt Fotos des Schadens, eine Kopie des Fahrzeugausweises und genaue Angaben der Reifenkennzeichnung (Marke, Typ, Dimension, DOT-Nummer) bei.
- Senden Sie eine Kopie der Schadenmeldung dem Importeur und/oder dem TCS an: Touring Club Schweiz, Mobilitätsberatung, Bahnhofstrasse 5, 3322 Schönbühl.



Dokumentieren Sie jeden Reifenschaden mit Fotos.

# Glossar

## **Abrollgeräusch**

Geräusch, welches Reifen während der Fahrt erzeugen. Es macht einen grossen Teil des Verkehrslärms aus. Die Lautstärke wird bei Vorbeifahrt und im Fahrzeuginneren gemessen.

## **Antriebschlupfregelung (ASR)**

Wird auch Traktionskontrolle genannt und verhindert, dass die Räder beim Anfahren durchdrehen und das Fahrzeug seitlich ausbricht.

## **Aufstandsfläche**

Die Aufstandsfläche ist der Teil der Lauffläche, der während der Fahrt Strassenkontakt hat. Die Aufstandsfläche entspricht etwa der Fläche einer Postkarte. Insgesamt müssen alle Anfahr-, Brems- und Seitenkräfte von diesen vier Flächen übertragen werden.

## **DOT (Department of Transportation)**

Kennzeichnung auf der Reifenflanke gemäss US-Vorschrift. Beinhaltet die → TIN, die unter anderem Herstellungsjahr und -woche des Reifens ausweist.

## **Füllgas**

Füllgas bedeutet, dass der Reifen mit Stickstoff statt mit Druckluft befüllt wird. Das soll den Reifendruck länger konstant halten. Der TCS erachtet den Einsatz von Füllgas als überflüssig, da Druckluft bereits zu ca. 78% aus Stickstoff besteht. Ausserdem bringt Füllgas keine Vorteile, wenn ein Reifen undicht oder beschädigt ist.

## **ISO**

Internationale Norm. ISO 3888-2 definiert den Spurwechseltest (sogenannter Elchtest). Dabei muss ein doppelter Spurwechsel auf trockener Fahrbahn mit maximaler Geschwindigkeit absolviert werden.

## **Karkasse**

Die Karkasse erfüllt die Aufgabe, den Reifen zu federn und die dafür erforderliche Luftmenge im Reifen einzuschliessen. Spätestens bei einer Reifenpanne («Platten») spürt man, dass das Gewicht des Fahrzeugs eigentlich nicht vom Reifen, sondern von der unter Überdruck stehenden Luft getragen wird.

## **Kilometerleistung**

Mit jährlicher Kilometerleistung werden die Anzahl gefahrener Kilometer pro Jahr bezeichnet. Diese Angabe ist u.a. im Zusammenhang mit dem Reifenverschleiss von Bedeutung.

## **LI (Lastindex)**

Der Lastindex gibt die höchste zulässige Tragfähigkeit des Reifens an. Diese Tragfähigkeit ist abhängig vom Reifendruck. Die Reifen müssen mit ihrem Lastindex dem Gewicht der jeweiligen Fahrzeugachse entsprechen.

## **Laufband**

Das Laufband umschliesst die Karkasse und sorgt für geringen Rollwiderstand, optimales Fahrverhalten und hohe Laufleistung.

## **Radposition**

Die Radposition bezeichnet, an welcher Position ein Reifen montiert war. Für die Einlagerung der Reifen sind die Abkürzungen VL, HR, HL und VR (vorne links, hinten rechts etc.) üblich.

## **Reifendimension**

Die Reifendimension setzt sich aus folgenden Aspekten zusammen: Reifenbreite, Höhe-Breite-Verhältnis, Bauart, Felgendurchmesser, Tragfähigkeitsindex und Geschwindigkeitsindex. Sie wird in der folgenden Form notiert: 195/65 R 15 91 H (Beispiel auf Seite 4).

## **RDKS (Reifen-Druck-Kontroll-System)**

Fahrzeuge mit RDKS informieren den Fahrer automatisch, wenn zu geringer Reifendruck vorliegt. Ab 1. November 2014 ist dieses System bei allen neu importierten Fahrzeugen vorgeschrieben.

## **Reserverad**

Mit Reserverad wird sowohl ein ebenbürtiges Ersatzrad als auch ein kleineres Notrad bezeichnet. Während mit einem Ersatzrad die unbeschwerte Weiterfahrt möglich ist, muss beim Notrad auf die Geschwindigkeitsbegrenzung geachtet und rasch möglichst eine Garage aufgesucht werden.

**TIN (Tire Identification Number)**

Identifikationsnummer eines Reifens gemäss US-Vorschrift; weist unter anderem Herstellungsjahr und -woche des Reifens aus. Reifen sollten beim Kauf nicht älter als 3 Jahre sein. Reifen nur verwenden, wenn sie jünger als 8 Jahre sind.

**TWI (Tread Wear Indicator)**

Abnutzungsindikator; zeigt die Profilabnutzung an. Im Bereich, wo TWI steht, ist das Profil jeweils weniger tief. Bei einem auf die gesetzlich zulässigen 1,6 mm abgefahrenen Profil liegen diese Stellen deutlich erkennbar an der Oberfläche. Der TCS empfiehlt jedoch eine Profiltiefe von mindestens 3 mm bei Sommerreifen und mindestens 4 mm bei Winterreifen.



# Index

<b>A</b>	
Abnützungsindikatoren TWI	11
Abrollgeräusch	15
Altreifenentsorgung	47
Amerikanische Fahrzeuge	6
Aquaplaningrisiko	12
Aquaplaningverhalten	14, 18
Austauschen Vorder- und Hinterräder	44
<b>B</b>	
Behandlung und Pflege	44
Bewertung	19
<b>C</b>	
CO <sub>2</sub> -Emissionen	16
<b>D</b>	
Der Reifen	3
Direkt messende Systeme	13
Disziplinenvergleich TCS – EU Label	10
DOT-Angabe	5, 43
Drucksensoren	13
<b>E</b>	
Editorial	2
Entsorgung	47
Ersatzrad	45, 49
EU-Reifenlabel	10
<b>F</b>	
Füllstoffe	3
<b>G</b>	
Ganzjahresreifen	7, 34
Ganzjahresreifentest 2020	35
Ganzjahresreifentest 2018	36, 37
Ganzjahresreifentest 2016	40
Geräuschoptimierte Reifen	15
Geringer Reifendruck	12
Geschwindigkeitsindex	6
Gesetzliche Bestimmungen	9
Gürtellagen	4
<b>H</b>	
Höchstgeschwindigkeit	11
Höchstgeschwindigkeitsindex	6
<b>I</b>	
Indirekt messende Systeme	13
Innenschicht	4
<b>K</b>	
Karkasse	4
Kernreiter	4
Kontrollsysteme	13
<b>L</b>	
Lagerung	44
Lastindex	6
Laufband	4
Laufstreifen	4
Luftdruck (Reifendruck)	12
<b>M</b>	
Materialfehler	48
Mehrwertsteuer	47
Messmethode Profiltiefe	11
Mindestprofiltiefe	11
Montage	47
<b>N</b>	
Nebenkosten	47
Notlaufeigenschaften	5, 45
Notrad	45, 49
<b>O</b>	
Offerte einholen	47
<b>P</b>	
Pannenspray	45
Pauschalangebot	47
Pflege	44
Preisunterschiede	46
Profiltiefe bei Neureifen	9
Profiltiefe	10
<b>Q</b>	
Quetschungen	48

**R**

Räder austauschen	44
RDKS	13, 47
Reifen	3
Reifen und Umwelt	15
Reifenalter	43
Reifenbauteile	4
Reifenbestandteile	3
Reifenbezeichnung	4
Reifendimensionen	6
Reifendruck	12
Reifendruckkontrollsysteme	13
Reifenkauf	46
Reifenlabel	10
Reifenleben	44
Reifenprofile	11
Reifenreparatur	48
Reifenschäden	48
Reifentests	17
Reinigung	48
Reparatur	48
Reserverad	43, 45
Rohstoffe	3
Rollwiderstandsarme Reifen	15
Run-Flat Tyre	45
Runderneuerte Reifen	8

**S**

S-Markierung	15
Seal Reifen	45
Seitenstreifen	4
Sicherheit und Risiken	11
Sommerreifen	7
Sommerreifentest 2021	22, 23
Sommerreifentest 2020	24, 25
Sommerreifentest 2019	26, 27
Sommerreifentest 2018	28, 29
Sommerreifentest 2017	30, 31
Sommerreifentest 2016	32, 33
Spezialdimensionen	6
Spulbandagen	4

**T**

TCS Bewertung	19
TCS Empfehlungen	19
Test Fahrverhalten	18
Test Geräusch	18
Test Schnelllauf	18
Test Treibstoffverbrauch	18
Test Verschleiss	18
Testablauf	17
Testdisziplinen	19
Textilcordeinlage	4
Tragfähigkeitsindex	6
Treibstoffverbrauch	16, 18
TWI	5, 50

**U**

Umwelt	15
Umweltsymbole	16
Unterhalt	43
Unterschiede beim Bremsweg	32

**V**

Ventile	47
Verschleiss	16, 44

**W**

Weichmacher	3
Winterreifen im Sommer	14
Wulstkern	4
Wulstverstärker	4

**Z**

Zubehör	43
---------	----



**125** ANS  
ANNI  
JAHRE

**Rat, Schutz und Hilfe, so individuell  
wie Sie selbst – auch für die  
ganze Familie.**

Mehr zur TCS Mitgliedschaft auf  
[tcs.ch](https://tcs.ch)



Rundumschutz  
für Ihre Familie

Die Technischen Zentren des TCS stehen Ihnen für Informationen gerne zur Verfügung.

[www.test.tcs.ch](http://www.test.tcs.ch) / [www.ratgeber.tcs.ch](http://www.ratgeber.tcs.ch)

CHF 10.– (Für Mitglieder kostenlos)