

# KNALL-EFFEKT

Reifen aus China drängen auf den Markt. Sie kosten nur halb so viel wie die Produkte renommierter Marken. Aber sind sie auch sicher?

Auf Nässe zeigen sich die Schwächen der Billigreifen



Vollbremsung aus 100 km/h: Wenn der Golf mit dem Pirelli-Reifen zum Stehen kommt, ist er mit dem Sunny noch 26 km/h schnell



Bremsweg bei Nässe – Pirelli P6

**44,50 Meter**

Bremsweg bei Nässe – Sunny Power Touring



**57,30 Meter**

**D**er große Knall kommt nach acht Minuten und 22 Sekunden. Der China-Reifen Linglong Radial 600 rotiert auf der Prüftrommel mit 220 km/h, als die Seitenwand auf einer Länge von mehreren Zentimetern aufplatzt. Ein Totalschaden, der, wäre er auf der Autobahn eingetreten, schlimme Folgen hätte haben können.

Sind die Reifen aus dem Reich der Mitte, die im Durchschnitt gerade mal

halb so viel kosten wie das Produkt eines Premiumherstellers, ein Sicherheitsrisiko? Der Linglong scheint das zu bestätigen.

220 km/h überschreiten zwar das zulässige Limit für Reifen mit Speedindex H, aber in der Praxis kommen oft andere Risikofaktoren ins Spiel: zu geringer Reifendruck etwa oder zu hohe Beladung. Dem Linglong fehlen die nötigen Sicherheitsreserven, die beispielsweise für den als Referenz geprüften P6

der italienischen Firma Pirelli selbstverständlich sind.

Das Gleiche gilt auch für den Sonar SX-608 N. Er hält zwar zehn Minuten bei 220 km/h aus, aber danach zeigt seine Seitenwand dicke Beulen im Wulstbereich. Bis zum Platzer haben da nur wenige Sekunden gefehlt.

Der Schnelllauf-Test, das muss in diesem Zusammenhang erwähnt werden, wurde unter jenen verschärften Bedingungen durchgeführt, die bei

## FAHRVERSUCHE BEI TROCKENHEIT

### Handling

Gefahrenre Zeit in Sekunden  
Streckenlänge 2200 Meter

Pirelli	73,90
Chengshan	75,00
Sunny	75,55
Linglong	75,70
Sonar	76,20
Triangle	76,45
Wanli	76,50

### Bremsen

Bremsweg in Meter  
aus 100 km/h

Pirelli	38,80
Linglong	39,90
Sonar	40,60
Chengshan	41,10
Sunny	41,20
Triangle	41,80
Wanli	41,90

### Abrollgeräusch

Außengeräusch in  
dB(A) bei 80 km/h

Sonar	68,70
Triangle	68,80
Sunny	69,30
Wanli	70,00
Chengshan	70,00
Pirelli	71,50
Linglong	71,60

### Rollwiderstand

In Kilowatt pro Rad  
bei 90 km/h

Sonar	1,053
Triangle	1,095
Chengshan	1,100
Sunny	1,135
Linglong	1,190
Pirelli	1,206
Wanli	1,235

## FAHRVERSUCHE BEI NÄSSE

### Handling

Gefahrenre Zeit in Sekunden  
Streckenlänge 1835 Meter

Pirelli	88,30
Linglong	92,75
Wanli	93,95
Sunny	94,65
Sonar	96,65
Triangle	97,20
Chengshan	97,40

### Bremsen

Bremsweg in Meter  
aus 100 km/h

Pirelli	44,50
Linglong	48,00
Wanli	50,10
Sonar	52,30
Triangle	53,40
Chengshan	53,90
Sunny	57,30

### Aquaplaning\*

Aufschwimmgeschwindigkeit  
(15% Schlupf) in km/h

Pirelli	89,70
Wanli	88,00
Chengshan	80,60
Linglong	77,90
Triangle	75,90
Sunny	71,30
Sonar	69,90

\* Wassertiefe sieben Millimeter



Diskussion der Ergebnisse:  
Reifentester Götz Leyrer und  
Otto Hofmayer

## Totalschaden beim Schnelllauf-Test

Zwei der Billigreifen aus China versagen bei einer Variante des Schnelllauf-Tests, die bei Volkswagen üblich ist. Der VW-Test ist strenger als die ECE-Prüfung, die jeder Reifen zur Zulassung bestehen muss. Wichtigster Unterschied: Während nach der ECE-Norm nur bis zu der Geschwindigkeit geprüft wird, für die der Reifen zugelassen ist (im Fall von Reifen mit H-Index also bis 210 km/h), sieht die Prüfung bei VW eine weitere Stufe mit 220 km/h vor. Wenn der Reifen diese Geschwindigkeit zehn Minuten lang aushält, gilt der Test als bestanden. Die davor geprüfte Geschwindigkeit von 210 km/h muss der Reifen ebenfalls zehn Minuten lang aushal-

ten, während beim ECE-Test hier ein schadensfreier 20-Minuten-Lauf vorgesehen ist. Vor diesen Tests werden nach ECE-Norm drei Tests mit 180, 190 und 200 km/h (jeweils zehn Minuten lang) gefahren. Beim VW-Test sind zehn Minuten mit 150, 170 und 190 km/h vorgeschrieben. Die Schnelllauf-Tests werden auf einer Trommel mit zwei Meter Durchmesser gefahren, die Umgebungstemperatur beträgt 25 Grad. Bis auf den Linglong Radial 600 und den Sonar SX-608 N bestehen alle Reifen beide Tests. Beim Sonar bilden sich bei 220 km/h Beulen in der Seitenwand, der Linglong Radial 600 platzt bei dieser Geschwindigkeit nach acht Minuten.



Zerstörung bei  
220 km/h:  
Linglong-Reifen

Volkswagen üblich sind (siehe auch Kasten links). Das heißt: weniger Luftdruck (2,4 bar), drei Grad negativer Sturz, maximal 220 km/h. Die ECE-Norm sieht 2,8 bar und null Grad Sturz vor, außerdem wird bei Reifen mit Speedindex H nur bis zur erlaubten Höchstgeschwindigkeit getestet (20 Minuten mit 210 km/h). Den ECE-Test bestehen alle hier geprüften Reifen aus China.

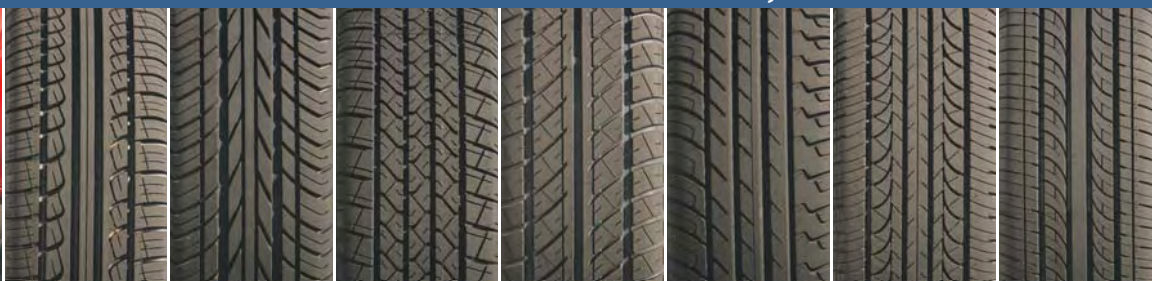
### Mangelndes Stehvermögen im Hochgeschwindigkeitsbereich ist die eine Sache.

Wer da nie an die Grenze geht, weil vielleicht sein Auto gar nicht so schnell läuft, darf zumindest in dieser Hinsicht beruhigt sein. Aber wie steht es mit den Fahreigenschaften der Billigprodukte? Die Standardprüfungen des Reifentests auf trockener und nasser Straße gehen dieser Frage auf den Grund.

Bei Trockenheit zeigt sich nichts Unerwartetes. Einen Reifen für diese Bedingungen zu optimieren ist nicht die hohe Kunst der Reifenkonstruktion. Auf dem kurvenreichen Handlingkurs sind zwar alle Produkte aus China deutlich langsamer als der Pirelli, aber sie zeigen auf dem als Testwagen dienenden VW Golf ein gutmütiges, deutlich untersteuerndes Eigenlenkverhalten.

Nur der Sonar und der Triangle fallen durch eine zu starke Neigung zum Schieben über die Vorderräder auf, die

# REIFENGRÖSSE 195/65 R 15 H AUS CHINA: BILLIG, ABER NICHT GUT



		<b>Pirelli</b> P6 Euro 80,- <sup>1)</sup>	<b>Wanli</b> S-1093 Euro 43,-	<b>Linglong</b> Radial 600 Euro 41,-	<b>Chengshan</b> CSR 66 Euro 33,-	<b>Triangle</b> Talon Sport TR 918 Euro 42,-	<b>Sunny</b> Power Touring 3300 Euro 44,-	<b>Sonar</b> SX-608 N Euro 41,-
<b>NASS</b>	Handling (20) <sup>2)</sup>	20	14	15	10	10	13	10
	Bremsweg (40)	40	14	24	0	0	0	4
	Aquaplaning (20)	20	18	7	10	5	0	0
	<b>Gesamt (80)</b>	<b>80</b>	<b>46</b>	<b>46</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
<b>TROCKEN</b>	Handling (20)	20	18	18	18	17	18	17
	Bremsweg (30)	30	21	25	21	18	21	22
	Komfort (10)	10	7	6	6	8	6	8
	Abrollgeräusch (10)	8	9	8	9	10	9	10
	Rollwiderstand (10)	2	7	3	7	8	6	10
	Schnelllauf (20)	20	20	0	20	20	20	5
	<b>Gesamt (100)</b>	<b>90</b>	<b>82</b>	<b>60</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>80</b>	<b>72</b>
<b>Gesamtwertung (180)</b>	<b>170</b>	<b>128</b>	<b>106</b>	<b>101</b>	<b>96</b>	<b>93</b>	<b>86</b>	
	<b>Besonders empfehlenswert</b>	<b>Nicht empfehlenswert</b>	<b>Nicht empfehlenswert</b>	<b>Nicht empfehlenswert</b>	<b>Nicht empfehlenswert</b>	<b>Nicht empfehlenswert</b>	<b>Nicht empfehlenswert</b>	

## auto motor sport URTEIL

**+** Der Pirelli präsentiert sehr ausgewogene Eigenschaften. Er erzielt auf Nässe und Trockenheit kurze Bremswege und bietet ein gutmütiges Fahrverhalten. Gute Aquaplaning-eigenschaften

**-** Relativ lautes Abrollen, der Rollwiderstand ist zu hoch

**+** Der Wanli bietet ein befriedigendes Fahrverhalten auf trockener Straße. Das Abrollgeräusch ist niedrig, der Rollwiderstand gering, gutes Aquaplaningverhalten

**-** Viel zu langer Bremsweg bei Nässe wie auch bei Trockenheit, schlechter Komfort

**+** Der Linglong zeigt auf trockener Straße ein gutmütiges, deutlich untersteuerndes Fahrverhalten

**-** Viel zu langer Bremsweg bei Nässe und Trockenheit, schlechter Komfort, empfindlich bei Aquaplaning, zu hoher Rollwiderstand

**+** Der Chengshan weist auf trockener Straße ein befriedigendes Fahrverhalten auf, geringer Rollwiderstand

**-** Viel zu langer Bremsweg bei Nässe und bei Trockenheit, empfindlich bei Aquaplaning, schlechter Komfort

**+** Der Triangle zeigt bei Trockenheit ein gutmütiges Fahrverhalten, relativ guter Komfort, Rollwiderstand und Abrollgeräusch gering

**-** Viel zu langer Bremsweg bei Nässe und Trockenheit, unbefriedigendes Aquaplaningverhalten

**+** Der Sunny bietet auf trockener Straße ein gutmütiges Fahrverhalten, geringes Abrollgeräusch

**-** Viel zu langer Bremsweg bei Nässe und Trockenheit, sehr schlechtes Aquaplaningverhalten, wenig Komfort

**+** Der Sonar zeigt auf trockener Straße ein gutmütiges Fahrverhalten, Abrollgeräusch und Rollwiderstand gering

**-** Viel zu langer Bremsweg bei Nässe und Trockenheit, sehr schlechtes Aquaplaningverhalten

<sup>1)</sup> Durchschnittspreis in Euro, ermittelt aus diversen Händler- und Internet-Angeboten;  
<sup>2)</sup> in jeder Wertung erhält der beste Reifen die in Klammern gesetzte Maximal-Punktzahl

das normalerweise vorzügliche Handling des Golf ruiniert. Außerdem zeigen alle China-Reifen ein spürbar weniger präzises Lenkverhalten als der Pirelli. Einschränkungen müssen auch im Komfort gemacht werden. Lautes, polterndes Abrollen ist die Regel. Dröhnfrequenzen, die bei der Messung des Außengeräuschs nicht erfasst werden, sorgen für ein erhöhtes Lärmniveau im Innenraum.

Was den Rollwiderstand angeht, präsentieren die Billigprodukte aller-

dings durchweg bessere Ergebnisse als der Pirelli-Reifen. Auch das ist nicht wirklich überraschend, denn der Rollwiderstand gehört nicht zu den Paradedisziplinen des italienischen Herstellers.

**Auf nasser Straße ändert sich das Bild teilweise dramatisch.** Die auto motor und sport-Wertung, die konsequent auf Sicherheit ausgelegt ist und deshalb dem Bremsvermögen höchste Priorität einräumt, lässt den Reifen aus China keine Chance. Selbst der Linglong, beim

Nassbremsen aus 100 km/h der beste Billigreifen, braucht schon 3,5 Meter mehr Bremsweg als der Pirelli. Durch das Raster fallen Sonar, Triangle, Chengshan und Sunny. Mit Bremswegen von weit über 50 Meter (Pirelli: 44,5 Meter) sind sie über 20 Prozent schlechter. Das ist schlicht inakzeptabel.

Auch bei der Aquaplaning-Prüfung überzeugt allein der Pirelli. Bei einer Wassertiefe von sieben Millimetern beginnt er bei 90 km/h aufzuschwimmen (15 Prozent Schlupf an der Vorder-

**Sind Billigreifen eine überlegenswerte Alternative?** Diskutieren Sie mit unter [www.auto-motor-und-sport.de](http://www.auto-motor-und-sport.de)

## SO WIRD BEWERTET

### Was hinter der Punktwertung steckt

Die Testbewertung ist strikt relativ. In jedem Kriterium erhält der beste Reifen die mögliche Maximalpunktzahl. Ist der Messwert eines Reifens um 20 oder mehr Prozent schlechter als der des Spitzenreiters, gibt es null Punkte. Abweichungen kann es in Kriterien geben, bei denen neben dem reinen Messwert eine subjektive Beurteilung notwendig ist (Handling und Komfort). Je nach Bedeutung des Testkriteriums kommen die Punktabzüge unterschiedlich schnell zusammen. Beim mit 40 Maximalpunkten sehr hoch gewichteten Nassbremsen genügt ein halbes Prozent Abweichung vom besten Messwert für einen Punkt weniger, bei Zehn-Punkte-Kriterien sind dafür zwei Prozent Differenz nötig.



Reifentest-Routine:  
Messung der Profiltiefe

achse). Nur der beste Reifen aus China (Wanli S-1093) kommt da noch mit, alle anderen liegen weit darunter. Das Schlusslicht, der Sonar, verliert sogar schon ab 70 km/h den Bodenkontakt.

Gemessen an den gewohnten Standards ist auch das Kurvenverhalten auf Nässe deprimierend. Die Zeiten auf dem Handlingkurs sprechen eine deutliche Sprache: Wenig Seitenführung, geringe Traktion und starkes Schieben über die Vorderräder machen das Fahren zum Eiertanz – in einem Bereich, in dem der Pirelli-bereifte Golf spurtreu jeder Lenkbewegung folgt. Speziell der Triangle, der Sonar und der Chengshan sorgen darüber hinaus für derart heftige Heckschwenks bei Lastwechseln, dass man kaum glauben mag, zu welchen Eskapaden ein von Haus aus so fahrsicheres Auto wie der Golf fähig ist.

Klares Resultat also: „nicht empfehlenswert“ für alle zum Test angetretenen Billigreifen. Wer mit ihnen spart, hat gute Chancen, am Ende kräftig draufzuzahlen.

Text: Götz Leyrer. Messwerte: Otto Hofmayer  
Fotos: Reinhard Schmid