

WINTER-SPIELE

Elf aktuelle Winterreifen im Format 205/55 R 16 H treten zum Wettstreit in sechzehn Disziplinen an – Kampf der Profile bei Regen, Schnee und Sonnenschein

[Text Martin Urbanke Fotos Bernd Ebener (17), Jürgen Zerha (10)]



REIFEN IM TEST

CONTI WINTERCONTACT TS 830

ca. 405 Euro pro Satz

DUNLOP SP WINTER SPORT 3D

ca. 380 Euro pro Satz

FIRESTONE WINTERHAWK 2

ca. 375 Euro pro Satz

GOODYEAR ULTRAGRIP 7+

ca. 385 Euro pro Satz

KUMHO I'ZEN KW23

ca. 355 Euro pro Satz

MICHELIN PRIMACY ALPIN 3

ca. 415 Euro pro Satz

NOKIAN WR G2

ca. 340 Euro pro Satz

PIRELLI SOTTOZERO SERIE II

ca. 395 Euro pro Satz

SAVA ESKIMO S3

ca. 305 Euro pro Satz

SEMPERIT SPEED-GRIP

ca. 345 Euro pro Satz

VREDESTEIN SNOWTRAC 3

ca. 360 Euro pro Satz



Testromantik: Bremsversuche im Abendlicht auf weitläufigen, speziell präparierten Schneepisten in Nordfinnland (Ivalo)



Zugnummer: Nicht nur am Stammtisch punktet der Reifen, der die beste Traktion aufbaut

GRÖSSE: 205/55 R 16 H

PASSEND FÜR

- > ALFA 147/159/GT
- > AUDI A3
- > BMW 1er/3er/Z4
- > CITROËN C4
- > FIAT Bravo
- > FORD Focus/C-MAX/Mond.
- > HYUNDAI i30
- > KIA cee'd

- > MAZDA 3/5
- > MERCEDES B/C/SLK
- > OPEL Astra/Zafira
- > PEUGEOT 308
- > SEAT Leon/Altea/Exeo
- > SKODA Octavia/Superb
- > TOYOTA Auris
- > VOLVO C30/S40/V50
- > VW Golf (IV, V, VI), Tou-
ran, Scirocco, Passat

Zum diesjährigen Winterreifentest der AUTO ZEITUNG treten nicht weniger als elf Athleten aus zehn Nationen an: Aus Deutschland kommen der Continental WinterContact TS 830 und der Vorjahressieger Dunlop SP Winter Sport 3D. Die Japaner sind mit dem Firestone Winterhawk 2 vertreten, die Amerikaner stellen den Goodyear UltraGrip 7+ auf. Aus Korea stammt der Kumho I'zen KW23, die Franzosen entsenden den Michelin Primacy Alpin 3, und Finnland schickt den Nokian WR G2 ins Rennen. Pirelli vertritt Italien, der Sava Eskimo S3 kämpft für Slowenien. Komplettiert wird das Starterfeld vom Semperit Speed-Grip aus Österreich und dem Vredestein Snowtrac 3 aus den Niederlanden. Volles Programm also. Zunächst unterzieht sich die Elite der Winterspezialisten auf dem hochmodernen Bridgestone-Testgelände nahe Rom den strapaziösen Nass- und Trocken-Tests.

Wie so oft liegt das Teilnehmerfeld auf griffigem Asphalt noch recht eng beieinander, wenngleich die Bremsversuche bereits deutliche Unterschiede aufzeigen. So passiert der Golf mit Pirelli-Reifen jenen Punkt, an dem der Wagen mit Firestone-Bereifung bereits stoppt, noch mit gut 30 km/h Resttempo. Absolut erfreulich ist indes, dass kein Profil bei der Fahrsicherheit patzt und sich der Testwagen mit allen Reifen selbst in Extremsituationen noch ordentlich kontrollieren lässt. Daran hat jedoch sicherlich auch das nicht abschaltbare ESP des aktuellen VW Golf sowie dessen narrensicheres Fahrwerk einen erheblichen Anteil. Bei den Testfahrten auf bewässerten Oberflächen gerät das Ranking der Kandidaten aber in Bewegung: Während der Goodyear sich mit exzellenten Aquaplaning-Resultaten und einem sicheren Fahrverhalten ganz klar die Spitzenposition sichert, hadert der



Rundfahrt: Im Ernstfall zählt die Beherrschbarkeit mehr als die schnellstmögliche Zeit



Linientreue: Nur wenn die Reifen den VW nahe der gelben Markierung halten, sind flotte Kreisbahn-Zeiten drin



Reserven: Mit guten Reifen schwimmt der Golf im Aquaplaning-Becken wesentlich später auf



Autoballett: Der Slalom offenbart Lastwechselreaktionen und mangelnde Lenkpräzision



Wassersport: Auf der Nasshandling-Strecke zeigen sich trotz ESP erhebliche Unterschiede in der Fahrsicherheit



Nothalt: Ein kurzer Bremsweg ist extrem wichtig – und zwar bei Nässe, Trockenheit und auf Schnee

Nokian mit seinem mitunter instabilen Fahrverhalten und einer wenig effektiven Wasserverdrängung. Er verliert sowohl bei Geradeausfahrt als auch in Kurven zuerst den Bodenkontakt. Doch auch der preisgünstige Sava und der Semperit passieren tiefes Wasser weniger souverän. Der Pirelli enttäuscht abermals mit den längsten Bremswegen. Und auch der Conti kann die hohen Erwartungen im Nassbremsen nicht ganz erfüllen. Einen sehr guten Eindruck hinterlässt dafür der Firestone, der lediglich nicht ganz das Gripniveau und damit die Kurvenstabilität der Spitzenprodukte erreicht.

EISZEIT: TIEFER WINTER IM NORDEN FINNLANDS

Die entscheidenden Disziplinen im Reifen-Vielkampf sind natürlich die Tests auf verschneiten Straßen. Dazu verfrachteten wir den Golf und frische Reifen nach Ivalo im hohen Norden Finnlands.

Hier, rund 300 Kilometer nördlich des Polarkreises, liegt „Testworld“ – ein riesiges Areal mit beinahe unbegrenzten Möglichkeiten. Für die Traktions- und Bremsversuche stand uns zum Beispiel eine speziell präparierte, topfebene Schneefläche von 500 Meter Länge und 50 Meter Breite zur Verfügung.

Während sich der Conti und der Dunlop dort pudelwohl fühlen, stößt der bislang überzeugende Firestone an seine Grenzen: Allein in der Traktion fährt er 35 Zähler Rückstand auf den besonders zugstarken Dunlop ein. Rechnet man die ermittelten Werte in Steigfähigkeit um, so ergibt sich eine Differenz von vier Prozent. Klingt wenig, entspricht aber dem Unterschied zwischen besonders flachen und steilen Parkhausrampen (üblicherweise acht bis zwölf Prozent).

Aber auch der Michelin kann im Schnee nicht überzeugen, weil er zu wenig zieht und zu verhalten

verzögert. Selbst der in unmittelbarer Nachbarschaft entwickelte Nokian enttäuscht: Zwar klettert er tapfer bergauf, doch sein instabiles Fahrverhalten wirft ihn zurück. Noch unruhiger bewegt sich der Sava über die kurvigsten Winterwege, dafür punktet er mit kurzen Bremswegen. Interessant ist auch, dass der Vredestein weniger einseitig auf Schnee-Performance ausgelegt wurde als letztes Jahr (siehe Heft 22/2008).

So gehört er immer noch zu den Guten, ist aber viel harmonischer und verdient darum unsere Empfehlung; genauso wie der souveräne Goodyear, der erstklassige Conti – und der erneut ungeschlagene Dunlop. Firestone und Michelin eignen sich hingegen eher als Ganzjahresreifen fürs Flachland und Großstädte. ■ >

WWW.AUTOZEITUNG.DE
Reifentests und weiteres Zubehör
unter Clickcode: ZUBE-2009

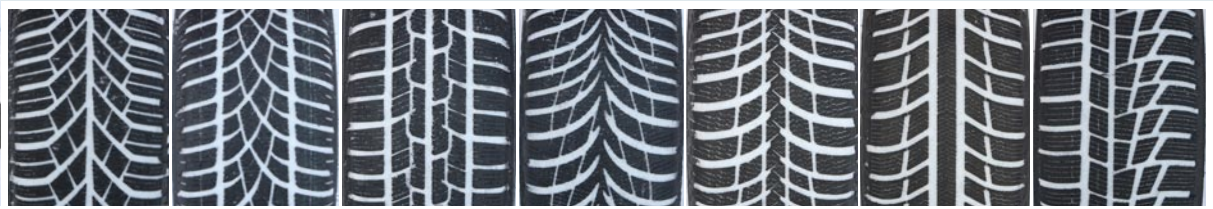


BRIDGESTONE BLIZZAK LM-30:

Die von uns getesteten Prototypen des neuen Bridgestone wurden zum Serienstart noch einmal überarbeitet, weshalb wir den Reifen aus der Wertung genommen haben. Die Entwickler wollen sowohl die Mischung als auch die Lamellierung des LM-30 optimieren, weil die ersten Test-Ergebnisse nicht zufriedenstellend waren.

TEST-ERGEBNISSE

REIFENGRÖSSE 205/55 R 16 H M+S



Testgerät: ein VW Golf 1.4 TSI und elf frostsichere Reifen

Continental
WinterCont. TS 830
ca. Preis 405 €¹

Dunlop
SP Winter Sport 3D
ca. Preis 380 €¹

Firestone
Winterhawk 2
ca. Preis 375 €¹

Goodyear
UltraGrip 7+
ca. Preis 385 €¹

Kumho
I'zen KW23
ca. Preis 355 €¹

Michelin
Primacy Alpin 3
ca. Preis 415 €¹

Nokian
WR G2
ca. Preis 340 €¹

SCHNEE

	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE			
Bremsen 50 – 0 km/h	45	27,3 m	41	27,9 m	38	32,1 m	19	27,9 m	38	28,6 m	35	29,7 m	29	29,8 m	29		
Fahrsicherheit	40	–	37	–	33	–	14	–	29	–	26	–	21	–	18		
Handling, Zeit	20	1:27,5 min	16	1:27,7 min	16	1:33,9 min	10	1:28,7 min	15	1:30,6 min	13	1:28,9 min	15	1:30,2 min	13		
Traction	45	2161 N	38	2252 N	44	1753 N	9	2087 N	32	2060 N	31	2007 N	26	2114 N	34		
		Stoppt am besten und lässt sich sehr spurstabil über den Testparcours dirigieren. Effektives Zusammenspiel mit dem ESP des Golf		Bietet die höchste Zugkraft und erzielt kurze Bremswege. Ferner brilliert der Dunlop mit sauberer Rückmeldung und Lenkpräzision		Kein Schnee-Profi: brems schlecht, zieht kaum und baut zu wenig Seitenführung auf. Plötzliche Lastwechselreaktionen		Tadellose Vorstellung: Der Goodyear zeigt stets eine stoische Untersteuerneigung. Schwachstellen? Fehlzanzeige		Der Kumho kündigt seine Haftgrenze eindeutig an, jedoch fehlt es ihm an Seitenführung. Gut: neutrales Eigenlenkverhalten		Seine schwache Traktion, recht lange Bremswege und die ausgeprägte Untersteuerneigung werfen den Michelin zurück		Giftige Lastwechselreaktionen des Nokian rufen oft das ESP auf den Plan. Die ordentliche Traktion sichert ihm wichtige Punkte			
		150 Punkte		132 Punkte		131 Punkte		52 Punkte		114 Punkte		105 Punkte		91 Punkte		94 Punkte	



NASS

	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE			
Aquaplaning, längs	25	73,4 km/h	15	75,4 km/h	17	76,8 km/h	18	79,1 km/h	21	75,2 km/h	17	75,1 km/h	17	69,4 km/h	11		
Aquaplaning, quer	25	–	9	–	8	–	16	–	22	–	7	–	3	–	1		
Bremsen 100 – 0 km/h	40	48,5 m	29	46,5 m	34	45,2 m	37	45,9 m	35	47,2 m	32	46,5 m	34	47,5 m	31		
Fahrsicherheit	30	–	30	–	28	–	20	–	25	–	15	–	24	–	19		
Handling, Zeit	20	1:07,1 min	20	1:07,5 min	19	1:08,6 min	17	1:08,2 min	18	1:09,1 min	17	1:07,2 min	19	1:08,4 min	18		
Kreisbahn, Zeit	10	15,09 s	9	15,04 s	9	14,90 s	10	15,08 s	9	14,91 s	10	14,91 s	10	15,20 s	9		
		Mit spielerischer Sicherheit folgt der Golf auf den Contis den Kurven des beregneten Parcours. Aber: Der TS 830 patzt beim Bremsen		Erstklassige Rückmeldung, hohes Gripniveau – Nässe liegt dem Dunlop. Hat beim Kurven-Aquaplaning nur mäßige Reserven		Der Firestone-Pneu brems exzellent und umrundet die Kreisbahn sehr fix. Ist im Handling aber weniger stabil als die Top-Profile		Bestnoten im Aquaplaning, kurze Bremswege und sein leicht kontrollierbares Untersteuern sichern dem UG 7+ Platz Eins bei Nässe		Der Kumho wird bei Nässe zwar nicht kritisch, doch zeigt er starkes Untersteuern gefolgt von zackigen Lastwechselreaktionen		Sein volles Potenzial offenbart der Michelin nur bei feinfühligem Fahrweise. Schnelle Kreiszeit: Indiz für gute Seitenführung		Der Nokian neigt zu kräftigen Lastwechselreaktionen und verträgt kein Kurven-Aquaplaning. Bei schneller Fahrweise anspruchsvoll			
		150 Punkte		112 Punkte		115 Punkte		118 Punkte		130 Punkte		98 Punkte		107 Punkte		89 Punkte	



TROCKEN

	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	
Bremsen 100 – 0 km/h	40	47,3 m	31	44,1 m	40	44,0 m	40	46,1 m	34	47,9 m	29	47,3 m	31	48,2 m	28
Fahrsicherheit	50	–	46	–	47	–	36	–	40	–	31	–	50	–	44
Handling, Zeit	20	1:11,0 min	18	1:10,3 min	19	1:10,8 min	18	1:10,7 min	18	1:11,2 min	17	1:09,9 min	19	1:09,9 min	19
Komfort	10	–	9	–	8	–	6	–	8	–	7	–	9	–	7
Slalom, Abstand 18 m	20	59,2 km/h	17	59,4 km/h	17	60,1 km/h	18	59,0 km/h	17	59,3 km/h	17	60,4 km/h	19	61,0 km/h	19
Vorbeiröllger, 60 km/h	10	66,5 dB(A)	7	66,0 dB(A)	8	66,5 dB(A)	7	67,2 dB(A)	7	66,9 dB(A)	7	67,6 dB(A)	6	67,9 dB(A)	6
		Ein Muster in Sachen Gutmütigkeit. Jedoch könnte der griffige Conti agiler auf Lenkbefehle reagieren. Rollt geschmeidig ab		Der Dunlop glänzt mit kurzen Bremswegen und leisen Abrollgeräuschen. Zudem fix und präzise im Handling. Perfekte Balance		Wie im Nassen verbucht der Firestone erneut den kürzesten Bremsweg des Testfeldes. Ansonsten gilt: unauffällig, aber gut		Zwar nicht besonders exakt zu dirigieren, aber leicht zu kontrollieren. Haftgrenze kündigt sich früh und eindeutig an		Auf griffigem Asphalt hadert der I'zen mit starkem Untersteuern und geringer Lenkpräzision. Durchschnittliches Gripniveau		Top im Komfort, schnell im Handling und zügig im Slalom. Dabei narrensicher zu beherrschen und sehr spurstabil		Ohne Tücke setzt der Nokian WR G2 Richtungswechsel um und baut eine zuverlässige Seitenführung auf. Sportliches Profil	
		150 Punkte		128 Punkte		139 Punkte		125 Punkte		108 Punkte		134 Punkte		123 Punkte	



GESAMTWERTUNG 450

372 PUNKTE

385 PUNKTE

295 PUNKTE

368 PUNKTE

311 PUNKTE

332 PUNKTE

306 PUNKTE

PLATZIERUNG

2 Der Conti TS 830 glänzt mit Bestwerten im Schnee. Bremsst bei Nässe überraschend schlecht

1 Die Winterreifen-Referenz: Einmal mehr wird der Dunlop SP Winter Sport 3D Testsieger

11 Versager im Schnee; taugt eher zum Ganzjahresreifen. Pluspunkt: sehr kurze Bremswege

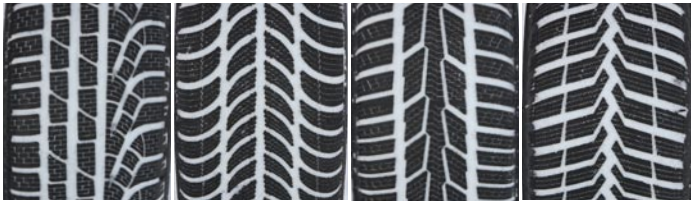
3 Immer eine sichere Wahl: Der Goodyear UG 7+ überzeugt durchweg mit starken Leistungen

8 Bei Nässe hält der I'zen gut mit, trockene Straßen liegen ihm weniger. Für versierte Fahrer

5 Der Michelin Primacy Alpin eignet sich eher als Allseason-Profil; schwach im Schnee

10 Der finnische Nokian enttäuscht bei winterlichen Bedingungen und im Aquaplaning

¹ Stichprobenartig ermittelte, durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage



Pirelli Sottozero Serie II ca. Preis 395 €¹ **Sava** Eskimo S3 ca. Preis 305 €¹ **Semperit** Speed-Grip ca. Preis 345 €¹ **Vredestein** Snowtrac 3 ca. Preis 360 €¹

WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE
29,1 m	32	27,5 m	41	29,0 m	32	28,9 m	34
-	36	-	16	-	34	-	32
1:26,4 min	18	1:27,3 min	16	1:26,2 min	18	1:27,5 min	16
2063 N	31	2136 N	35	2057 N	31	2134 N	35
Der Dynamiker unter den Winterreifen kommt von Pirelli. Sein sportlich-präzises Handling macht enorm viel Spaß		Mit sehr guten Bremswerten und hoher Zugkraft kann der Sava sein unharmonisches Fahrverhalten teilweise ausgleichen		Der griffige Speed-Grip lässt sich trotz träger Lenkreaktionen auf Schnee am schnellsten bewegen. Zudem ist er spurstabil		Auch wenn der Snowtrac 3 keine Rekord-Werte verbucht, überzeugt er im Schnee auf ganzer Linie. Problemloser Pneu	
117 Punkte		108 Punkte		115 Punkte		117 Punkte	

WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE
75,6 km/h	17	71,0 km/h	13	71,3 km/h	13	76,8 km/h	18
-	3	-	1	-	3	-	14
49,3 m	26	47,6 m	31	47,5 m	31	48,4 m	29
-	18	-	22	-	27	-	22
1:08,4 min	18	1:08,7 min	17	1:07,8 min	19	1:07,8 min	19
15,23 s	9	15,37 s	9	15,59 s	8	14,85 s	10
Gut: spontanes, williges Einlenken und direkte Rückmeldung. Schlecht: Bremsweg zu lang, Lastwechselreaktionen zu lebhaft		Trotz offener Profilgestaltung nur schwache Drainageleistung. Am Limit wird das Heck etwas zu instabil, bleibt aber unkritisch		Zeigt auf der Kreisbahn massives Untersteuern. Im Handling wirkt der Speed-Grip hingegen angenehm ausbalanciert		Ein Reifen für aktive Fahrer, der erst mit aggressivem Stil schnell in Kurven ist – siehe Kreisbahnzeit. Manko: langer Bremsweg	
91 Punkte		93 Punkte		101 Punkte		112 Punkte	

WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE	WERT	PUNKTE
49,6 m	25	47,2 m	31	48,4 m	28	44,6 m	38
-	42	-	33	-	33	-	42
1:10,5 min	18	1:10,9 min	18	1:11,1 min	18	1:10,5 min	18
-	6	-	5	-	6	-	8
60,8 km/h	19	59,0 km/h	17	58,6 km/h	17	60,7 km/h	19
69,4 dB(A)	5	67,7 dB(A)	6	67,1 dB(A)	7	67,7 dB(A)	6
Einerseits punktet der Pirelli mit sportlich-präzisem Handling und flotten Zeiten, andererseits brems er schlecht. Laut		Unauffällig absolviert der Eskimo die Trocken-Tests und sammelt fleißig Punkte. Sein leicht unrundes Abrollen mindert den Komfort		Große Lenkwinkel, deutliche Untersteuertendenz – der Speed-Grip ist wenig agil, aber einfach zu fahren. Mäßige Bremswege		Flotte Zeiten und kurze Bremswege sprechen für den Vredestein. Nahe der Haftgrenze eindeutige Untersteuereignung	
115 Punkte		110 Punkte		109 Punkte		131 Punkte	

323 PUNKTE

311 PUNKTE

325 PUNKTE

360 PUNKTE

7 Lange Bremswege und das laute Abrollgeräusch kosten den Pirelli wertvolle Punkte

8 Der preiswerte Sava hat durchaus Talent, kann aber insgesamt nicht richtig überzeugen

6 Gut im Schnee, aber sonst nur mäßig – der Semperit hinterlässt keinen bleibenden Eindruck

4 Ausgewogenes Profil mit guten Winterereigenschaften. Der Snowtrac 3 ist ein starker Allrounder



SO TESTEN WIR

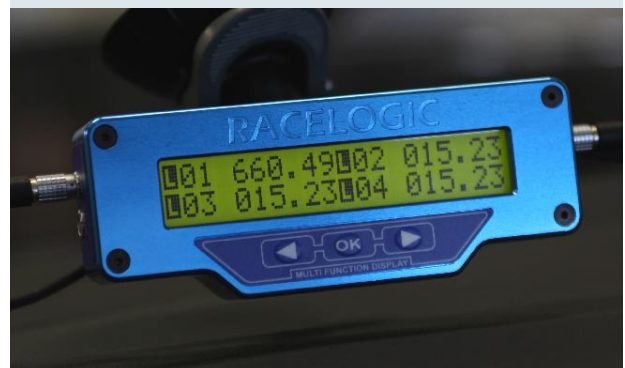
1 AQUAPLANING Um zu beurteilen, wie effektiv die Wasserverdrängung arbeitet, ermitteln wir die Aufschwimmgeschwindigkeit jedes Profils bei der Fahrt durch ein sieben Millimeter tiefes Becken – geradeaus und in einer Kurve mit 100-Meter-Radius.

2 BREMSEN Jedes Auto verzögert nur so gut, wie es die montierten Reifen erlauben. Darum prüfen wir die Bremsleistung der Pneus auf Schnee (von 50 km/h auf 0) sowie auf nasser und trockener Straße (aus 100 km/h).

3 FAHR SICHERHEIT In aufwendigen Versuchsreihen sammeln die Tester eine Vielzahl von Eindrücken über das Eigenlenkverhalten der Pneus im Grenzbereich. Die meisten Punkte bekommt dabei nicht unbedingt der Reifen, der die höchsten Kurvengeschwindigkeiten erzielt, sondern jener, der sich im Notfall einfach und gutmütig beherrschen lässt.

4 HANDLING Im Unterschied zur „Fahrsicherheit“ entscheidet in dieser Disziplin einzig die Rundenzeit über das Ranking. Der Wert ist ein Indiz für die maximal mögliche Performance des Profils, sagt aber nichts über die Beherrschbarkeit aus. Die Streckenlängen: Schnee (1,3 km), Nass (1,6 km), Trocken (1,9 km).

5 TRAKTION Per GPS-gestützter Messelektronik (V-Box) ermitteln wir Zeit und Weg, die der Testwagen mit jedem Reifen benötigt, um auf einer speziell präparierten Schnee-Piste auf 40 km/h zu beschleunigen. Aus diesen Daten und der Masse des Fahrzeug lässt sich dann die exakte Zugkraft in Newton errechnen.



Präzisionsarbeit: Die extrem hohe Leistungsdichte erfordert äußerst akkurate Ergebnisse (hier: Kreisbahn-Test auf Pirelli)