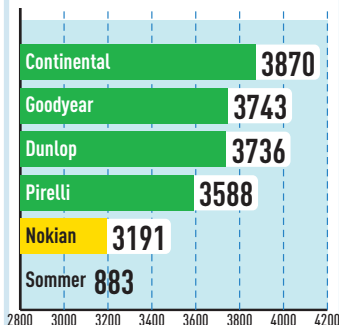


Gipfelstürmer



Traktion

durchschnittliche Zugkraft in Newton

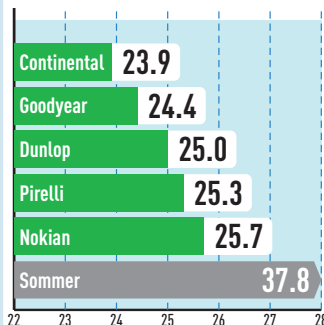


■ Selbst mit Sommerreifen kennt der Allrad-TT kaum Traktionsprobleme. Für alle „normal“ angetriebenen Fahrzeuge haben wir den Grip mit nur einer angetriebenen Achse gemessen. Dabei liegt der Conti WinterContact klar in Führung, der Nokian WR erreicht ein nur befriedigendes Niveau.



Bremsen

Bremsweg aus 40 km/h in Metern

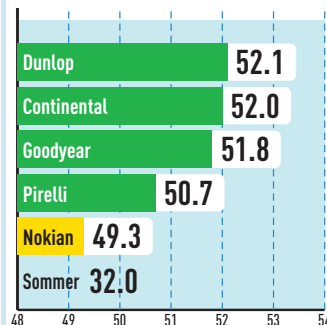


■ Beim Bremsen kann auch ein Allradantrieb nicht helfen. Auf Sommerreifen brauchte unser Testwagen einen fast zwei Drittel längeren Bremsweg. Contis TS 830P und der UltraGrip Performance 2 von Goodyear liefern die kürzesten Bremswege. Schlusslicht auch in dieser wichtigen Disziplin: der Nokian WR.



Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

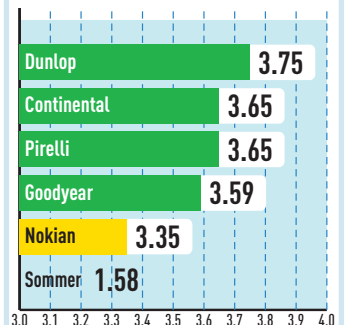


■ Klare Sache: Die in puncto Seitenführung starken Winterkönige von Continental und Dunlop machen das Rennen (siehe Slalom). Mit guter Balance und immer noch überzeugender Seitenführung sorgen auch die Kandidaten von Goodyear und Pirellis W 240 Sottozero Serie II für ungetrübten Fahrspaß.

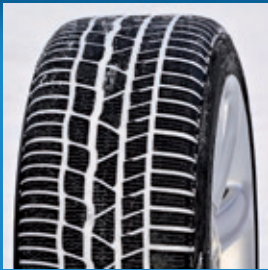


Slalom

maximale Querbeschleunigung in m/s²



■ Bis zu welchem Wert klettert die auftretende Querkraft bei der Slalomfahrt? Ein wichtiger Indikator für die Seitenführung. Der Dunlop SP Winter Sport 3D kann sich an der Spitze vom Feld absetzen. Mit nur mittelmäßigen Resultaten enttäuscht dagegen der finnische Nokian WR; Note: befriedigend.



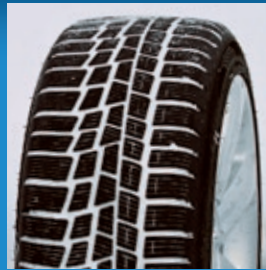
Continental
WinterContact TS 830 P



Dunlop
SP Winter Sport 3D



Goodyear
Ultra Grip Performance 2



Nokian
WR G2



Pirelli
W 240 Sottozero Serie II

Sie werden immer breiter. Auf dicken Schlappen durch den Winter, kann das gut gehen? Eiskalt getestet: fünf Winterprofile in 245/40 R 18 V + W

Nach oben wird die Luft dünner - das gilt sowohl für die Dichte der Luft als auch für die Auswahl an wirklich breiten Reifen für den Wintereinsatz. Auf der Suche nach aktuellen und potenziell leistungsstarken Winterreifen in 18 Zoll werden wir in dieser Saison nur fünfmal fündig.

Gesucht: die besten Winterpneus in 245/40 R 18 mit Speedindex V (bis 240 km/h) und W (bis 270 km/h) für Audi TT, A4, A5, A6, Mercedes E-Klasse, 5er-BMW (E60)

und andere. Für den Einsatz auf Eis und Schnee wie natürlich auch auf nasser und trockener Piste.

Dabei ist die stattliche Breite von 245 Millimetern und ein Querschnitt der Serie 40 für einen Winterreifen schon eine Ansage. Für ausgefüllte Radhäuser in der kalten Jahreszeit ist so zwar gesorgt, doch wie steht es mit der Sicherheit? Auf breiten Schlappen durch Eis und Schnee, kann das gut gehen?

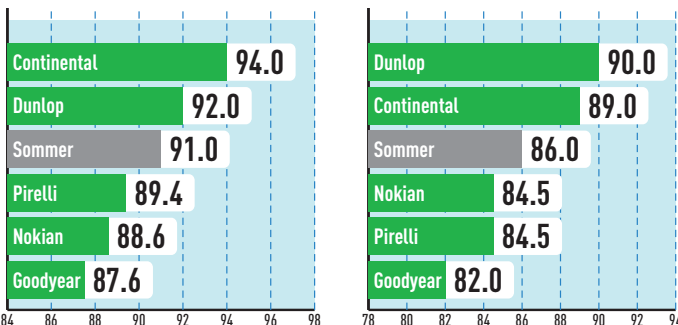
Die Antwort: jawohl, und das sogar sehr gut. Auf festgefahrener

Schneedecke sind zumindest vier der fünf Testkandidaten der Standardgröße in Traktion und Bremsverhalten überlegen. Überraschend gut auch das Abschneiden bei den Aquaplaningversuchen; hier haben die modernen Winter-(Breit)reifen mittlerweile gute Sicherheitsreserven aufzuweisen. Doch nicht immer sind unsere Tester mit dem Abschneiden der Winterkandidaten ganz einverstanden, wie in den Diagrammkästen zu den 14 Einzeldisziplinen nachzulesen ist. [dms/hk]

Audi? quattro! Um die Traktion braucht man sich hier keine Sorgen zu machen. Echter Fahrspaß ist aber nur bei guter Seitenführung gewährleistet

Aquaplaning

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h



■ Steht zu viel Wasser auf der Straße, besteht für breite Reifen frühzeitig die Gefahr durch Aquaplaning. Dabei bildet sich ein Wasserkeil zwischen Reifen und Fahrbahn, Lenkbefehle können nicht mehr übertragen werden, das Fahrzeug fährt Wasserski. Winterreifen sind dabei aufgrund der Profilstruktur und der schmalen Profilrillen stärker gefährdet als Sommerreifen (deswegen bei Winterreifen unbedingt Restprofiltiefe von mindestens vier Millimetern einhalten!). Die besten Sicherheitsreserven bei Stauwasser bieten die Reifen von Conti und Dunlop. Angegeben ist jeweils die Geschwindigkeit, bei der der Reifen den Kontakt zur Fahrbahn verliert (Wassertiefe: 6 mm).

Kurven-Aquaplaning

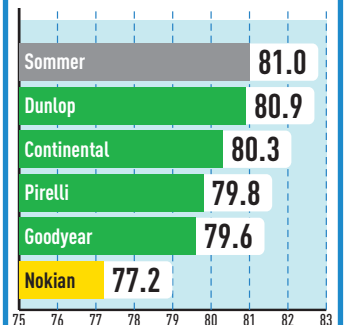
km/h bei 0,2 g Restquerbeschleunigung



Stillleben: Die Testreifen warten auf die morgendliche Fülldruckkontrolle

Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h




■ Klare Sache: Der in allen Testdisziplinen als Vergleichsmaßstab mitgetestete Sommerreifen liegt bei Nässe vorn. Nur knapp dahinter mit überzeugender Fahrdynamik: Dunlops Wintersportler. Auch Conti und Pirelli überzeugen mit einem erfreulich hohen Gripniveau und sicheren Fahreigenschaften.

Fotos: T. Bader, L. Sonntag

Kreisbahn

Rundenzeit in Sekunden




Sommer	14.16
Continental	14.40
Dunlop	14.53
Goodyear	14.59
Pirelli	14.98
Nokian	15.28

■ Erwartungsgemäß fährt der Test-TT seine schnellste Runde im bewässerten Kreis auf Sommerreifen. Doch die breiten Winterpneus von Conti, Dunlop und Goodyear bleiben ihm auf den Fersen. Dem Nokian fehlt dagegen bei Nässe der rechte Grip, auf ihm schiebt der Audi frühzeitig über die Vorderräder.

Bremsen

Bremsweg aus 100 km/h in Metern



Sommer	41.1
Dunlop	45.3
Continental	45.7
Goodyear	46.3
Pirelli	47.2
Nokian	47.4


■ Bei Nässe ist der Sommerreifen den Winterpneus überlegen, und das bei jeder Temperatur. Dunlops SP Winter Sport 3D braucht bei einer Vollbremsung bereits eine zusätzliche Wagenlänge Anhalteweg. Pirelli und Nokian bieten mit zusätzlichen zwei Metern eine nur befriedigende Leistung.



Spurenleser: Das Winterprofil verzahnt sich mit der Schneedecke

Handling

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h




Sommer	88.9
Nokian	86.9
Dunlop	86.7
Continental	86.2
Goodyear	86.2
Pirelli	85.9

■ Schon erstaunlich, was ein moderner Winterreifen leistet. Direktes Lenkverhalten, hohe Kurvenstabilität, sicheres Ausweichen. Besonders der Breitreifen von Nokian begeistert mit ausgewogener Fahrdynamik. Mit überzeugender Balance sammelt auch der Winter-sportler von Dunlop Pluspunkte.

Bremsen

Bremsweg aus 100 km/h in Metern



Sommer	36.1
Dunlop	41.8
Nokian	43.1
Goodyear	43.8
Pirelli	44.1
Continental	44.5

■ Aufgrund der weicheren Gummimischung und der bis zu 2000 Lamellen in der Profilstruktur mangelt es dem Winterreifen beim Bremsen an Steifigkeit. Der Sommerreifen kommt fast sechs Meter eher zum Stehen. Contis Sport Contact verliert bei dieser Vollbremsung weitere drei Meter.

Abrollkomfort

subjektive Beurteilung



■ Wer Breitreifen der Serie 40 auf seinen TT zieht, erwartet nicht den Komfort einer Sänfte. Die steife Reifenflanke vermittelt einen eher „direkten“ Kontakt zur Piste. Die Pneus von Pirelli und Dunlop rollen etwas softer über Siedeldeckel und Fahrbahnabsätze, härter geht es mit Nokians WR übers Parkett.


Vredestein zieht zurück



■ Als erster Vertreter einer neuen Modellreihe stand der Vredestein Wintrac Nextreme zu Testbeginn mit an der Startlinie unseres Vergleichstests. Doch auf Probleme beim Bremsverhalten reagierte der holländische Reifenhersteller rechtzeitig und nahm alle Reifen dieser Modellreihe vom Markt.

Vorbeifahrgeräusch

bei 60 und 80 km/h in dB (A)




Nokian	66.5	70.9
Goodyear	67.9	71.8
Sommer	68.2	71.5
Continental	68.4	72.4
Pirelli	68.3	72.5
Dunlop	68.8	72.6

■ Die Abrollgeräusche werden auf einer genormten Fahrbahnoberfläche bei Tempo 60 und 80 gemessen. Der Nokian WR schont Trommelfelle und Umwelt, er ist der Leisetreter unter den Winterreifen. Doch selbst der Lauteste (Dunlop) landet mit akzeptablen Ergebnis noch im grünen Bereich.

Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert (kg/t)



Pirelli	9.23
Continental	10.47
Dunlop	10.85
Nokian	11.04
Sommer	11.41
Goodyear	11.53

■ Ein niedriger Rollwiderstand hilft beim Spritsparen. Nach Faustformel senkt ein um fünf Prozent niedrigerer Widerstand den Verbrauch um zirka ein Prozent. Pirellis Sottozero würde im Vergleich zum Goodyear den Kraftstoffverbrauch demnach um bis zu fünf Prozent reduzieren können.

