

FRISCH GESPURT

Vierzehn Winterreifen in der **Dimension 195/65 R 15 T** müssen im harten Vergleich ihre Fähigkeiten beweisen – inklusive der vielversprechenden Neulinge von Bridgestone, Firestone, Michelin und Pirelli

[TEXT Martin Urbanke FOTOS Bernd Ebener (26), Jürgen Zerha (4)]



REIFEN IM TEST

BRIDGESTONE BLIZZAK LM-32 ca. 275 Euro pro Satz ¹	LASSA SNOWWAYS ERA ca. 210 Euro pro Satz ²
CONTINENTAL WINTERCONTACT TS 830 ca. 265 Euro pro Satz ¹	MICHELIN ALPIN A4 ca. 295 Euro pro Satz ¹
DUNLOP SP WINTER SPORT 3D ca. 270 Euro pro Satz ¹	NEXEN EURO-WIN 650 ca. 215 Euro pro Satz ¹
FIRESTONE WINTERHAWK 2 EVO ca. 245 Euro pro Satz ¹	NOKIAN WR G2 ca. 245 Euro pro Satz ¹
FULDA KRISTALL MONTERO 3 ca. 245 Euro pro Satz ¹	PIRELLI SNOWCONTROL SERIE II ca. 270 Euro pro Satz ¹
GOODYEAR ULTRA GRIP 7+ ca. 290 Euro pro Satz ¹	TOYO SNOWPROX S 942 ca. 225 Euro pro Satz ¹
KUMHO I'ZEN KW 23 ca. 220 Euro pro Satz ¹	VREDESTEIN SNOWTRAC 3 ca. 260 Euro pro Satz ¹

¹Stichprobenartig ermittelte, durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen, inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer und zuzüglich Montage; ²Herstellerangabe, da zu wenige Bezugsquellen für durchschnittliche Angabe



DIE WICHTIGSTEN MODELLE

PASSEND FÜR

- > AUDI A4 (B6), A6 (C5)
- > BMW 3er (E46)
- > CITROËN C4, C5 (alt)
- > FIAT Bravo, Stilo, Sedici
- > FORD Focus, C-MAX
- > HYUNDAI i30, Coupé
- > KIA Soul, cee'd
- > MAZDA 3, 5, 6
- > MERCEDES B-, C-Kl.
- > OPEL Astra, Zafira, Vectra
- > PEUGEOT 307, 308, 406
- > RENAULT Mégane
- > SKODA Octavia
- > SUBARU Impreza
- > TOYOTA Auris
- > VW Golf, Touran, Beetle

BREMSEN: Auch auf verschneiter Straße legen wir höchstes Augenmerk auf kurze Bremswege

Es ist wieder soweit: Noch hoffen wir auf ein paar sonnige Spätsommertage, doch der Winter mit all seinen Wetter-Widrigkeiten rückt unaufhaltsam näher. Wer den optimalen Winterreifen für sein Auto sucht, tut gut daran, sich bereits jetzt darum zu kümmern, bevor die ersten Profile ausverkauft sind und die Händler keine Werkstatttermine mehr frei haben. Damit Sie wissen, welcher Reifen wirklich etwas taugt, haben wir insgesamt vierzehn aktuelle Produkte aus allen Preissegmenten akribisch getestet und detailliert bewertet. Neben den etablierten Wintergummis von Continental, Dunlop, Fulda, Goodyear, Noki-

an und Vredestein ergänzen die Neuentwicklungen von Bridgestone und Firestone sowie Michelin und Pirelli das Testfeld. Ferner treten mit Kumho, Lassa, Nexen und Toyo fünf preisgünstige Vertreter zum Test an.

V-PROFIL WIEDER IM TREND

Bei den Neulingen von Bridgestone, Michelin und Pirelli fällt auf, dass sie alle auf ein lauffruchtungsgebundenes Design setzen. Dabei sind vor nicht allzu langer Zeit genau diese Profiltypen in den Entwicklungslabors aussortiert worden, weil sie zu oft mit ungleichmäßigem Abrieb – Stichwort Sägezahnbildung – und erhöhtem Abrollgeräusch aufgefallen sind.

Andererseits haben die guten Ergebnisse der V-Profile von Conti, Dunlop, Goodyear und Vredestein in den letzten Jahren gezeigt, dass diese Konstruktionen bei Traktion und Aquaplaning deutliche Vorteile bieten. Die aktuellen Resultate belegen zusätzlich, dass die V-Profile von Bridgestone und Michelin eine kluge Entscheidung waren. Denn sowohl der neue Blizzak LM-32 als auch der frische Alpin A4 überbieten die Wintereigenschaften ihrer Vorläufer deutlich. Der Pirelli qualifiziert sich ebenfalls als guter Winterreifen mit reduziertem Rollwiderstand, kann an die Erfolge seiner Vorläufer aber nur bedingt anknüpfen.

Der überarbeitete Firestone schneidet zumindest deutlich besser ab als der unmittelbare Vorgänger im letzten Test. Der Toyo patzt bei Nässe, und die Profile von Lassa und Nexen fallen im Nässetest durch. Ihr Fahrverhalten ist absolut nicht zeitgemäß. Auch der Kumho setzt keine Glanzlichter und zeigt Schwächen beim Trockenbremsen, schlägt sich sonst aber gut. Dass es sich lohnt, mehr Geld zu investieren, beweisen die Profile von Conti, Goodyear und Dunlop, indem sie das Testfeld klar beherrschen. Der Fulda bietet ordentliche Leistungen und einen sehr geringen Rollwiderstand, der Vredestein qualifiziert sich als bester Schneereifen, und auch der Nokian zählt

zu den Spitzen-Pneus, leistet sich aber im Aquaplaning eine Schwäche, die eine bessere Platzierung vereitelt.

NEU IM TEST: SCHNEEMATSCH

Führend sind die Ingenieure von Nokian indes bei der Erforschung der Schneematsch-Eigenschaften. Unter anderem prüfen die Finnen, wie ein Profil auf Schneematsch-Aquaplaning reagiert. Dieses Phänomen begegnet uns zum Beispiel beim Spurwechsel auf der Autobahn, wenn sich dort zwischen den geräumten Spuren Matschreste angesammelt haben. Da wir in Deutschland in der Regel sogar häufiger mit Schneematsch als mit Schnee konfrontiert sind, widmen auch wir uns diesem Thema und nehmen es ab sofort in die Testbewertung auf.

Zudem prüfen wir den Rollwiderstand, der in Zukunft als Verkaufsargument immer wichtiger wird. Schon heute verzeichnen die Pneus von Conti, Fulda, Goodyear, Michelin, Nokian und Pirelli gute Resultate. Dunlop und Lassa haben diesbezüglich aber noch einiges aufzuholen.

EXKLUSIV: DER SCHNEEMATSCH-TEST

Weit häufiger als mit geschlossenen Schneedecken haben wir es in unseren Breitengraden mit Schneematsch zu tun. Wichtigstes Kriterium für sicheres Fahren auf diesem tückischen Belag ist die **Drainage-Leistung** des Profils. Diese unterscheidet sich jedoch von den üblichen Aquaplaning-Eigenschaften wegen der niedrigen Temperaturen und der hohen Viskosität. Gemeinsam mit den Entwicklungsingenieuren von Nokian werden wir dieses Thema in Zukunft weiter untersuchen und als Standarddisziplin in unsere Reifentests aufnehmen.



Der Testwagen fährt mit einer Seite in der präparierten Schneematschspur



Unmittelbar vor der Messfahrt wird eine etwa 40 Zentimeter breite Spur mit definierter Matschhöhe angelegt



Speziell konstruierte Werkzeuge dienen der Präparation und verteilen den Schneematsch gleichmäßig

AQUAPLANING: Hochempfindliche Messelektronik offenbart, bei welchem Tempo der Ford Focus im Wasserbecken aufschwimmt



SLALOM: Die gezeitete Hatz um die Hütchen deckt eventuelle Schwächen im Lastwechselverhalten und der Lenkpräzision gnadenlos auf





TEST-ERGEBNISSE



REIFENGRÖSSE: 195/65 R 15 T M+S

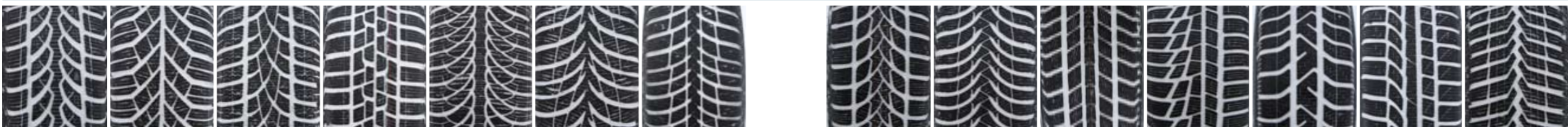


Table listing 16 tire brands: Bridgestone, Continental, Dunlop, Firestone, Fulda, Goodyear, Kumho, Lassa, Michelin, Nexen, Nokian, Pirelli, Toyo, Vredestein with their respective prices.

SCHNEE

Table of test results for snow conditions across 16 categories like braking, safety, handling, traction, and snow grip.

Der Bridgestone bietet eine klare Rückmeldung und lenkt präzise, doch es mangelt an Seitenführung. Bester im Schneematsch

150 Punkte

108 Punkte

129 Punkte

123 Punkte

94 Punkte

118 Punkte

120 Punkte

113 Punkte

89 Punkte

110 Punkte

113 Punkte

110 Punkte

119 Punkte

101 Punkte

130 Punkte

NASS

Table of test results for wet conditions across 16 categories like aquaplaning, braking, safety, handling, and track time.

In schnell gefahrenen Kurven verlieren die Vorderräder etwas zu plötzlich den Grip. Zeigt zudem lebhaftere Lastwechselreaktionen

150 Punkte

109 Punkte

135 Punkte

138 Punkte

99 Punkte

101 Punkte

131 Punkte

101 Punkte

68 Punkte

114 Punkte

73 Punkte

110 Punkte

108 Punkte

85 Punkte

107 Punkte

TROCKEN

Table of test results for dry conditions across 16 categories like braking, safety, handling, comfort, roll-over resistance, slalom, and steering.

Zu den Vorzügen des Bridgestone zählt neben den präzisen Lenkreaktionen das geschmeidige und leise Abrollen

150 Punkte

110 Punkte

123 Punkte

115 Punkte

103 Punkte

118 Punkte

130 Punkte

99 Punkte

102 Punkte

124 Punkte

94 Punkte

134 Punkte

123 Punkte

105 Punkte

113 Punkte

GESAMTWERTUNG 450

327 PUNKTE

387 PUNKTE

376 PUNKTE

296 PUNKTE

337 PUNKTE

381 PUNKTE

313 PUNKTE

259 PUNKTE

348 PUNKTE

280 PUNKTE

354 PUNKTE

350 PUNKTE

291 PUNKTE

350 PUNKTE

PLATZIERUNG

- 9 Der neue Bridgestone mit V-Profil ist auf Schnee und Nässe besser geworden
1 Rundum gelungen: In der 190-km/h-Klasse (T) ist der Conti TS 830 nicht zu toppen
3 Selbst gegen Ende seiner Laufbahn zählt der 3D-Dunlop noch zu den Spitzenreifen
11 Diese Evolutionsstufe des Firestone kommt auf Schnee deutlich besser zurecht
8 Der Fulda Kristall überzeugt mit seinem guten Preis-Leistungs-Verhältnis
2 Durchgehend Spitze: Der harmonische Goodyear UltraGrip 7+ ist stets sicher und gutmütig
10 Der günstige Kumho schlägt sich im Schnee zwar gut, ist aber auf geräumter Straße mau
14 Der Lassa ist keine gute Wahl: Das Profil versagt auf regennasser Straße
7 Mit dem neuen Alpin A4 bringt Michelin einen sehr harmonischen Winterreifen
13 Im Schnee ist der Nexen konkurrenzfähig, auf nasser und trockener Straße jedoch nicht
4 Auf trockener Straße ist der Nokian sensationell. Im Schnee bringt er gute Leistungen
5 Der Pirelli vereint reduzierten Rollwiderstand mit guten Wintereigenschaften
12 Die schwachen Resultate bei Nässe werfen den Toyo zurück. Setzt keine Glatzlichter
5 Mit Spitzenleistungen auf verschneiter Fahrbahn kann der Vredestein überzeugen

SO TESTEN WIR

1 SCHNEE Bereits im März reisten wir in den hohen Norden, um auf der Pirelli-Teststrecke in Schweden nahe des Polarkreises die Wintereigenschaften zu untersuchen.

2 SCHNEEMATSCH Ab sofort ergänzen Messungen auf Schneematsch die Winter-Wertung im Reifentest der AUTO ZEITUNG, die wir auf einem Testgelände von Nokian in der Nähe von Tampere (Finnland) durchgeführt haben.

3 NÄSSE Bei Temperaturen zwischen zwei und 14 Grad Celsius haben wir im Contidrom, der Versuchsstrecke von Continental bei Hannover, das Fahrverhalten bei Nässe untersucht. Dort nutzten wir neben dem 1835 Meter langen Handlungskurs die Aquaplaningbecken mit je sieben Millimetern Wassertiefe sowie die Bremsbahn mit einem Reibwert von 0,655.

4 TROCKENHEIT Auch die Testreihen auf trockener Straße führen wir im Contidrom. Dazu nutzten wir den 2440 Meter langen Handlungskurs, eine Bremsbahn mit einem Reibwert von 0,891 und sieben verschiedene Fahrbahnoberflächen zur Komfortbeurteilung

1 Stichprobenartig ermittelte, durchschnittliche Preise (Händler und Internet) für einen Satz Reifen inklusive 19 Prozent Mehrwertsteuer zuzüglich Montage; 2 Herstellerangabe, da zu wenige Bezugsquellen für durchschnittliche Angabe