Aus vielen guten Winterreifen im Test ragt einer heraus

Von Paul Englert und Martin Urbanke

14 Winterprofile der Dimension 205/55 R 16 waren beim ARCD-Partner AUTO ZEITUNG im Test auf Schnee, nasser sowie trockener Strecke. Mit dabei: neue Pneus von Bridgestone, Goodyear und Maxxis sowie ein runderneuerter Reifen.



Die Tests in Schweden und Deutschland fuhren wir auf dem neuen VW Golf mit dem 110 kW/150 PS starken 1.5-TSI-Benziner und manuellem Sechsgang-Getriebe. Preis: ab 27 730 Euro.

Auf speziell präparierten Pisten (Schnee, Nässe) und einem Trocken-Rundkurs bewerteten wir subjektiv das Fahrverhalten im Grenzbereich.

Klare Sache

Das ganze Jahr auf Sommerreifen zu fahren, sollte keine Option sein. Zwar werden die Winter tendenziell milder, doch bereits bei einstelligen Plus-Temperaturen haften Wintergummis mit kälteelastischer Mischung auf nasser Straße besser. Und wenn es doch mal schneit, riskiert man auf Sommerreifen nicht nur die eigene Gesundheit, sondern auch die der anderen Verkehrsteilnehmer. Verboten ist es ohnehin.
Aber welcher Reifen ist der richtige für mich, mein Einsatzgebiet, mein Fahrprofil? Das Angebot ist riesig, über 300 verschiedene Profile findet man auf den großen Online-Reifenhandelsplattformen bei der Suche nach der von uns getesteten Dimension 205/55 R 16. Orientierung gibt unser Test mit 14 verschiedenen Winterreifen der wichtigsten Hersteller, darunter die neuen von Bridgestone, Goodyear sowie Maxxis und etablierte Profile von Conti, Dunlop, Falken, Fulda, Hankook, Michelin, Nexen, Pirelli und Toyo. Außerdem mit dabei sind ein günstiger Winterreifen von Trazano aus dem Portfolio von Chinas größtem Pkw-Reifenproduzenten, der ZC Rubber Group, sowie ein runderneuerter Reifen aus deutscher Produktion von King Meiler. Alle Profile wurden von uns verdeckt im freien Handel eingekauft, im Norden Schwedens auf Schnee und in Deutschland bei kühlen Temperaturen auf künstlich bewässerten sowie trockenen Strecken akribisch getestet.

Unterschiede im Grenzbereich auf Schnee

Beim Verzögerungstest mit ABS liegt das Feld aus 14 Reifen innerhalb von 1,6 Meter Bremsweg dicht zusammen – vorneweg die aus einem Konzern stammenden Dunlop Winter Sport 5 und Fulda Kristall Control HP2 mit 25,7 Meter aus Tempo 50 bis zum Stillstand. Aber auch auf den Schlusslichtern dieser Prüfung, King Meiler WT81 (27,0 m), Toyo Snowprox S954 und Trazano SW608 (je 27,3 m), hat der Golf-Testwagen noch eine ordentliche Verzögerungsleistung. Allerdings spürt man bereits hier subjektiv, welches Lamellen-Profil sich besonders gut mit dem losen Untergrund verzahnt. Ähnlich ist dies bei der Traktionsmessung, wo der Goodyear UltraGrip 9+ die Spitze markiert, gefolgt von Bridgestone Blizzak LM005, Hankook Winter i*cept RS2 und Pirelli Cinturato Winter. Erst im Handling-Test auf einer 1,2 Kilometer langen Strecke mit unterschiedlichen Kurvenradien machen sich die Unterschiede besonders bemerkbar. Neben Bremsleistung und Traktionsvermögen werden hier auch Seitenführung und Ausgewogenheit zwischen Vorder- und Hinterachse, also die Fahrsicherheit (subjektive Bewertung), abgefragt. Hervorragend schneidet hier der Blizzak LM005 von Bridgestone ab: viel Grip, sich klar ankündigender Haftungsabriss und neutrale Balance. Knapp dahinter rangieren der Conti WinterContact TS 860 sowie der Goodyear UltraGrip 9+. Spontanes Einlenkverhalten, aber etwas weniger Seitenführung an der Hinterachse notieren die Tester hier. Es folgen Dunlop Winter Sport 5, Pirelli Cinturato Winter, Michelin Alpin 6 sowie Hankook Winter i*cept RS2, die alle ausgewogene und sichere Fahreigenschaften auf Schnee bieten. Mit ordentlich Abstand folgt der Maxxis Premitra WP6, der nur mäßige Seitenführung aufbaut, empfindlicher auf Lastwechsel und träge auf Lenkbefehle reagiert. Mangelhafte Leistungen zeigen nur der King Meiler WT81 und der Trazano SW608, wobei der runderneuerte Reifen im Vergleich zum China-Pneu immerhin etwas präziser einlenkt und mehr Seitenführung bietet.
Die Schnee-Eigenschaften sind zwar naturgemäß die Paradedisziplin eines Winterreifens, doch in unseren Breitengraden sind die Straßen im Winterhalbjahr häufiger nass als weiß. Darum sollte man bei der Auswahl eines neuen Pneus unbedingt auch auf dessen Nässe-Eigenschaften achten.

Tops und Flops auf nasser Fahrbahn

Der Bridgestone Blizzak LM005 kann als einziges Testprofil ein A im EU-Label vorweisen – und löst die damit verbundenen hohen Erwartungen in beeindruckender Manier ein: Beim Notstopp auf bewässerter Piste setzt er mit 50,9 Metern Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand einen fabelhaften Wert. Die nächstbesten Pneus, Conti TS860 und Michelin Alpin 6, benötigen mit 54,3 und 54,4 Metern bereits fast eine Wagenlänge mehr, um zum Stehen zu kommen. Am anderen Ende der Skala rangiert der King Meiler WT81, der den Bremsweg des Golf im Vergleich zum Bridgestone um 16,4 Meter verlängert. Dort, wo der Testwagen auf dem Blizzak stoppt, rauscht er auf den runderneuerten Gummis noch beinahe mit halber Geschwindigkeit vorbei – 49,4 km/h. Allein damit disqualifiziert sich der Billig-Pneu. Zudem baut er auf regennasser Fahrbahn viel zu wenig Grip auf, um mit dem Rest des Feldes Schritt zu halten. Selbst bei extrem vorsichtiger Fahrweise erzielt er nicht einmal im Ansatz die Kurvengeschwindigkeiten der übrigen Pneus und schwimmt im Aquaplaningtest früher auf als alle anderen. Dieser Reifen ist für Fahrten bei Nässe schlichtweg ungeeignet.
Der neue Bridgestone dominiert die Nässe-Tests, doch auch der Continental TS860 zeigt eine starke Vorstellung

Was sind runderneuerte Reifen?

Runderneuerte Pneus – wie der von uns getestete und in Deutschland produzierte King Meiler WT81 – sind Reifen, bei denen auf den Unterbau eines Altreifens, die sogenannte Karkasse, eine neue Lauffläche aufgetragen wird.
Für runderneuerte Reifen gelten strenge gesetzliche Vorgaben, um die Verarbeitungsqualität zu sichern.
Vorteile sind niedrige Preise und die Umweltfreundlichkeit durch Recycling großer Teile des Altreifens.
Allerdings ist die Fahrsicherheit vor allem bei Nässe eingeschränkt, weil der Aufwand für die Entwicklung der Laufflächenmischung viel geringer ist als bei Neureifen.
Weitere Schwäche: Vier runderneuerte Reifen sehen zwar gleich aus, können jedoch auf Karkassen unterschiedlicher Hersteller basieren. Das kann erheblichen Einfluss auf das Fahrverhalten eines Autos haben, in Extremsituationen sogar gefährlich sein.





Fotos: Klaus Huber-Abendroth (4), Niklas Gotta

Sonderkonditionen für ARCD-Mitglieder



Beim Kauf von Winterreifen in einer der bundesweiten Filialen des ARCD-Partners Vergölst können Sie bei Vorlage Ihrer Clubkarte bares Geld sparen: Als Clubmitglied erhalten Sie einen ARCD-Rabatt von fünf Prozent auf Reifen, Felgen, Kompletträder und die Montagekosten – und auf sonstige Autoservice-Leistungen sogar zehn Prozent. Mehr zu diesem Angebot finden Sie unter *www.vergoelst.de* im Internet.

In Kooperation mit AUTO ZEITUNG

Subjektive Beurteilung

Bewertung in Schulnoten

Unsere erfahrenen Testpiloten bewerten die Reifen auf speziellen Test-strecken bis in den Grenzbereich	Fahrsicherheit			Komfort
	Schnee	Nässe	Trocken	
Bridgestone	1+	1	1	1
Continental	1	1+	2	1
Dunlop	1-	2-	2+	1
Falken	3	3	1-	2
Fulda	2-	4	3+	2
Goodyear	1	2-	1-	1+
Hankook	2	2-	1-	1
King Meiler	5+	5-	2-	4+
Maxxis	4+	2	2	2+
Michelin	2+	1-	2-	1+
Nexen	3-	4+	2-	1-
Pirelli	1-	3+	3+	2-
Toyo	4	4-	1+	3+
Trazano	5	4+	3	2-

Reifen-Update **MAXXIS:** geringerer Rollwiderstand ab DOT 4219; **TOYO:** inzwischen durch Nachfolger „Observe S944“ ersetzt; alle anderen getesteten Reifen gibt es nach wie vor unverändert im Handel.



Beim Slalom zählen Seitenführung und eine gute Balance zwischen Vorder- und Hinterachse.

und überzeugt mit der höchsten Fahrsicherheit. All seine Reaktionen sind für den Fahrer intuitiv beherrschbar, das Griplevel liegt hoch. Auch die Winterreifen von Goodyear, Hankook und Michelin absolvieren die Versuche auf bewässertem Asphalt tadellos, während Falken und Pirelli durch ihre enttäuschenden Nass-Bremswege am Ende eine Empfehlung verspielen. Die Profile von Nexen, Toyo und Trazano können unter regnerischen Bedingungen nicht überzeugen, der Maxxis erzielt zumindest ein durchschnittliches Resultat.

Bei Trockenheit ist Rollwiderstand nicht alles

Die Pneus von Dunlop und Fulda verdeutlichen den klassischen Zielkonflikt zwischen hoher Nass-Haftung und geringem Rollwiderstand, wobei sich der Fulda Kristall Control HP2 zu einseitig dem Thema Effizienz verschreibt. Dass er den niedrigsten Rollwiderstand bietet, nutzt allein nicht viel. Der Dunlop Winter Sport 5 rollt fast genauso effizient ab, bietet aber dennoch genug Reserven auf Nässe. Die Gummimischungen von Falken, Fulda, King Meiler, Nexen, Toyo und Trazano scheinen eher geringe Silika- und höhere Rußanteile zu besitzen, worunter hauptsächlich die Nass-Haftung leidet.

Besonders der inzwischen abgelöste Toyo Snowprox S954 dreht bei trockenen Bedingungen auf und setzt sich mit hohem Gripniveau und präzisen Lenkreaktionen an die dynamische Spitze des Felds. Allerdings mindert seine steife Schulter zugleich auch den Abrollkomfort. Mit dem King Meiler WT81 erlebt man zwar keine bösen Überraschungen, braucht aber mehr Klebegewichte bei der Felgen-Montage, um seine Unwuchten auszutarieren. Michelin, Bridgestone, Conti und Goodyear laufen insgesamt am geschmeidigsten. Auf Fahrkomfort muss man also mit modernen Winterreifen nicht verzichten.

Erneut ist es der Bridgestone Blizzak LM005, der im Trockenkapitel die beste Bewertung einfährt. Er ist komfortabel und im Handling beinahe genauso schnell und dynamisch wie der Toyo. Überdies gefällt er mit niedrigem Rollwiderstand und kurzem Bremsweg. Die Krone im Bremsversuch gebührt jedoch dem Hankook Winter i*cept RS2, der im Trockenen insgesamt die zweithöchste Wertung holt. Auch das übrige Wettbewerber-Feld liegt erfreulich dicht beieinander. Conti, Dunlop, Falken, Goodyear, Michelin und Nexen geben ebenfalls eine solide Vorstellung ab. Fulda, Pirelli und Trazano rangieren zwar eine Klasse dahinter, sind aber ebenfalls sicher unterwegs. ■



Paul Englert und Martin Urbanke

Testsieger

Der Blizzak LM005 von Bridgestone ist in dieser Wintersaison das Maß der Dinge.

Preis-Leistungs-Empfehlung

Der Hankook Winter i*cept RS2 hat keine Schwächen und ist preiswert.

Spritspar-Empfehlung

Geringer Rollwiderstand und trotzdem gut bei Nässe: der Dunlop Winter Sport 5.

Fazit

*Wer höchste Leistung sucht, sollte den überragenden **Bridgestone** wählen, der in dieser Saison unter allen Bedingungen das Maß der Dinge ist. Doch auch die Profile von **Continental** und **Goodyear** empfehlen wir uneingeschränkt. Als einziger empfehlenswerter Kandidat unterschreitet der **Hankook** die Grenze von 300 Euro pro Satz und verdient sich obendrein das Prädikat „Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis“. Knapp dahinter landet der teure **Michelin**, der jedoch eine hohe Laufleistung verspricht. Der **Dunlop** eignet sich für jene, die energieeffizient fahren wollen, ohne große Kompromisse einzugehen. **Pirelli** und **Falken** verspielen mit langen Nass-Bremswegen eine Empfehlung. Der **Maxxis** zeigt keine echten Probleme und erreicht ein solides Resultat. **Fulda, Nexen, Toyo** und **Trazano** indes haben zu viele Schwächen – besonders auf Nässe. Der runderneuerte **King Meiler** ist zwar mit Abstand das billigste Produkt im Test, doch wer ihn aufzieht, spart am falschen Ende.*

Ergebnisse

in Prozent

		Schnee	Nass	Trocken	Gesamt	Preis €*
1	Bridgestone Blizzak LM005 Label: C/A/71	97	93	93	**94**	340,–
2	Continental WinterContact TS 860 Label: C/B/72	95	85	85	**88**	340,–
3	Goodyear UltraGrip 9+ Label: C/B/69	95	79	87	**87**	320,–
4	Hankook Winter i*cept RS2 (W452) Label: E/B/72	91	80	88	**86**	280,–
5	Michelin Alpin 6 Label: C/B/69	89	78	83	**84**	380,–
6	Dunlop Winter Sport 5 Label: C/B/69	93	73	84	**83**	330,–
7	Pirelli Cinturato Winter Label: E/B/66	91	73	75	**80**	300,–
8	Falken Eurowinter HS01 Label: E/B/70	79	67	84	**77**	280,–
8	Maxxis Premitra Snow WP6 Label: E/B/70	77	74	79	**77**	300,–
10	Fulda Kritall Control HP2 Label: C/B/71	87	55	75	**72**	300,–
11	Nexen Winguard Snow G3 Label: E/B/72	80	49	83	**70**	220,–
12	Toyo Snowprox S954 Label: E/B/71	67	50	83	**67**	230,–
13	Trazano SW608 Label: C/C/72	61	53	76	**63**	200,–
14	King Meiler Winter Tact 81 (WT81) Label: E/C/72	68	17	69	**51**	170,–

* Preise zzgl. Montage

Traktion auf Schnee		Schnee-Bremsen 50–0 km/h		Nass-Bremsen 100–0 km/h		Trocken-Bremsen 100–0 km/h		Aquaplaning längs**		Aquaplaning quer***		Seitenführung auf Schnee		Rollwider-stand		18-Meter-Slalom		Vorbeirollgeräusch 80 km/h		Kreisbahn nass ø 58 m	
1 Goodyear	2193 N	1 Dunlop	25,7 m	1 Bridgestone	50,9 m	1 Hankook	45,8 m	1 Hankook	85,2 km/h	1 Hankook	100 %	1 Continental	4,73 ms²	1 Fulda	8,06 kg/t	1 Toyo	61,3 km/h	1 Continental	69 db/A	1 Goodyear	12,07 s
2 Bridgestone	2175 N	1 Fulda	25,7 m	2 Continental	54,3 m	2 Bridgestone	46,5 m	2 Bridgestone	82,8 km/h	1 Toyo	100 %	2 Hankook	4,65 ms²	2 Dunlop	8,17 kg/t	2 Bridgestone	61,2 km/h	2 Maxxis	70 db/A	2 Continental	12,09 s
3 Hankook	2171 N	3 Continental	25,9 m	3 Michelin	54,4 m	3 Nexen	46,7 m	3 Goodyear	82,3 km/h	3 Goodyear	99 %	3 Goodyear	4,64 ms²	3 Goodyear	8,26 kg/t	3 Falken	60,9 km/h	2 Trazano	70 db/A	3 Bridgestone	12,14 s
4 Pirelli	2170 N	4 Bridgestone	26,0 m	4 Hankook	55,1 m	4 Falken	47,2 m	4 Pirelli	82,0 km/h	4 Pirelli	97 %	3 Dunlop	4,64 ms²	4 Bridgestone	8,40 kg/t	4 Hankook	60,2 km/h	4 Bridgestone	71 db/A	4 Hankook	12,25 s
5 Michelin	2152 N	4 Hankook	26,0 m	5 Goodyear	55,4 m	5 Michelin	47,5 m	5 Continental	80,2 km/h	4 Dunlop	97 %	5 Bridgestone	4,60 ms²	5 Continental	8,47 kg/t	5 Maxxis	60,1 km/h	4 Goodyear	71 db/A	5 Michelin	12,30 s
6 Continental	2146 N	6 Goodyear	26,1 m	5 Maxxis	55,4 m	6 Maxxis	47,7 m	6 Maxxis	79,9 km/h	6 Bridgestone	96 %	5 Pirelli	4,60 ms²	6 Michelin	8,48 kg/t	6 Goodyear	60,0 km/h	4 Hankook	71 db/A	6 Dunlop	12,31 s
7 Maxxis	2144 N	7 Michelin	26,2 m	7 Dunlop	55,5 m	7 Toyo	47,8 m	7 Falken	79,3 km/h	7 Fulda	90 %	7 Fulda	4,57 ms²	7 Trazano	8,74 kg/t	7 King Meiler	59,3 km/h	4 Michelin	71 db/A	7 Maxxis	12,32 s
8 Nexen	2138 N	8 Pirelli	26,3 m	8 Pirelli	56,9 m	7 Trazano	47,8 m	8 Toyo	77,2 km/h	8 Falken	88 %	8 Michelin	4,55 ms²	8 Nexen	8,81 kg/t	8 Fulda	59,0 km/h	4 Nexen	71 db/A	8 Falken	12,34 s
9 Dunlop	2132 N	9 Falken	26,5 m	9 Falken	57,1 m	9 Pirelli	48,3 m	9 Dunlop	76,7 km/h	9 Maxxis	78 %	9 Nexen	4,49 ms²	9 Pirelli	8,88 kg/t	8 Nexen	59,0 km/h	4 Pirelli	71 db/A	9 Toyo	12,36 s
10 Fulda	2123 N	9 Maxxis	26,5 m	10 Fulda	58,2 m	10 Goodyear	48,4 m	10 Michelin	76,5 km/h	9 Michelin	78 %	10 Falken	4,42 ms²	10 Hankook	9,12 kg/t	10 Dunlop	58,9 km/h	10 Dunlop	72 db/A	10 Trazano	12,37 s
11 King Meiler	2087 N	9 Nexen	26,5 m	11 Trazano	58,6 m	11 Continental	48,7 m	11 Fulda	75,0 km/h	11 Continental	77 %	11 Maxxis	4,34 ms²	11 Falken	9,21 kg/t	11 Trazano	58,7 km/h	11 Falken	73 db/A	11 Fulda	12,46 s
12 Falken	2078 N	12 King Meiler	27,0 m	12 Nexen	59,1 m	12 Dunlop	48,8 m	12 Nexen	71,8 km/h	12 Trazano	68 %	12 King Meiler	4,33 ms²	12 King Meiler	9,22 kg/t	11 Michelin	58,7 km/h	11 King Meiler	73 db/A	11 Pirelli	12,46 s
13 Toyo	2067 N	13 Toyo	27,3 m	13 Toyo	61,5 m	13 Fulda	50,1 m	13 Trazano	71,1 km/h	13 Nexen	63 %	13 Toyo	4,22 ms²	13 Toyo	9,41 kg/t	13 Conti	58,4 km/h	11 Toyo	73 db/A	13 Nexen	12,50 s
14 Trazano	2039 N	13 Trazano	27,3 m	14 King Meiler	67,3 m	13 King Meiler	50,1 m	14 King Meiler	67,1 km/h	14 King Meiler	59 %	14 Trazano	4,18 ms²	14 Maxxis	9,42 kg/t	14 Pirelli	57,5 km/h	14 Fulda	74 db/A	14 King Meiler	13,14 s

** 9 mm Wassertiefe *** 6 mm Wassertiefe