

Sämtliche Tests in Schweden und in Deutschland inklusive der dazugehörigen Grenzbereich-Strapazen über viele hundert Kilometer fuhren wir auf einem 110 kW/150 PS starken Audi A3 35 TFSI mit S-tronic-Getriebe (ab 33 000 Euro).

Für alle Fälle

Neuen Winterreifen genau aufs Profil geschaut



Von Martin Urbanke und Paul Englert

Nicht nur auf Schnee sind Winterreifen ihren Sommerpendants überlegen, auch bei tiefen Temperaturen auf nasser Fahrbahn bieten sie Vorteile. Im Test des ARCD-Partners AUTO ZEITUNG: acht aktuelle Profile mit Schneeflockensymbol in der Dimension 225/45 R 17 für Kompaktwagen.

Schnee? Den gibt's hier doch gar nicht mehr! Je nachdem wo Sie wohnen, könnten Sie mit dieser Aussage durchaus recht haben. Denn selbst dort, wo sich das Quecksilber vor einigen Jahren vielerorts noch wochenlang im Minusbereich aufhielt und es regelmäßig geschneit hat, kommen die Räumfahrzeuge mittlerweile immer seltener zum Einsatz. Nicht nur deshalb ist man in manchen Regionen auch mit Ganzjahresreifen gut gerüstet. Sollten Sie mit Allseason-Reifen liebäugeln, finden Sie die zusammengefassten Ergebnisse des jüngsten Tests von Allwetter-Gummis durch die AUTO ZEITUNG unter

www.arcd.de/detail/die-besten-ganzjahresreifen-20212022.

Vorteile der Spezialisten

Wer jedoch beim Thema Sicherheit keinerlei Kompromiss eingehen will, der sollte von Oktober bis Ostern auf klassischen Winterreifen fahren. Zumal die Winterspezialisten nicht nur Vorteile auf schneebedeckter oder vereister Straße bieten. Ihre kälteelastische Mischung sorgt überdies dafür, dass die Pneus auch auf geräumten, aber von Schneematsch oder Regenwasser beinträchtigten Strecken trotz frostiger Temperaturen ein Optimum an Griffigkeit zur Verfügung stellen. Und sogar wenn bei klirrender Kälte die

Sonne lacht, versprechen moderne Winterprofile präzise Lenkreaktionen, kurze Bremswege und maximale Sicherheitsreserven. Welche Reifen diese vielfältigen Anforderungen am überzeugendsten umsetzen können, untersucht unser aufwendiger Test bis ins kleinste Detail. In dieser Saison prüfen wir acht Winterreifen der Dimension 225/45 R 17, natürlich alle mit lamelliertem Profil und Schneeflockensymbol auf der Flanke. Damit genügen die Kandidaten auf jeden Fall der sogenannten „situativen Winterreifenpflicht“. Außerdem sind sie mit bis zu 670 Kilo pro Rad (Tragfähigkeitsindex 94) bei vorgeschriebenem Reifenfüll-

druck belastbar und dürfen bis 240 km/h gefahren werden (Geschwindigkeitsindex V).

Zum Vergleich treten an: Bridgestone Blizzak LM005, Continental WinterContact TS 780, Fulda Kristall Control HP2, Giti Winter W2, Michelin Alpin 6, Nokian Snowproof P, Pirelli Cinturato Winter 2 und Vredestein Wintrac Pro. Von jedem Kandidaten haben wir mehrere Sätze pro Teilnehmer im unabhängigen Fachhandel eingekauft. Denn der Verschleiß im Verlauf des rund zweiwöchigen Testprogramms ist enorm – schließlich fordern wir die Reifen bis an ihre Belastungsgrenze und darüber hinaus. Nur so können wir stellvertretend für Sie ausprobieren, ob die Pneus im Ernstfall Sicherheitsreserven bieten oder brenzlige Situationen womöglich noch verschärfen.

Da wir die Reifen bereits am Jahresanfang gekauft und getestet haben, um die Ergebnisse rechtzeitig zur nun beginnenden Wintersaison veröffentlichten zu können, kann es immer mal sein, dass die Hersteller die getesteten Produkte über den Sommer einem Update unterziehen. Doch das ist nur im Fall des **Pirelli** geschehen, der seit den ab der 26. Kalenderwoche 2022 produzierten Exemplaren (DOT 2622) eine geänderte Laufstreifenmischung aufweist. Diese soll laut Pirelli-Angaben eine etwa

Vorteile für ARCD-Mitglieder

In bundesweit rund 80 Niederlassungen des ARCD-Vorteilspartners DRIVER erhalten Clubmitglieder attraktive Rabatte. Nachlass gibt es sowohl beim Kauf neuer Reifen als auch auf Werkstattleistungen wie etwa Reifenwechsel, Wartung und Inspektion. Detaillierte Informationen und die Liste der teilnehmenden Niederlassungen finden Sie unter www.arcd.de/driver.



vierprozentige Verbesserung der Schneehaftung sowie einen um rund zwei Prozent verkürzten Nassbremsweg bewirken. Das klingt vielleicht nicht nach viel, wäre aber tatsächlich eine signifikante Optimierung. Zumal der Italiener in unseren Schnee-Prüfungen eher enttäuschende Resultate abliefern.

Auch bei Nässe stark?

Doch auch seine Wettbewerber haben zum Teil so ihre Schwierigkeiten: Neben den niedrigen Aquaplaningreserven kosten den **Nokian** unterdurchschnittlich lange Nassbremswege und die geringe Seitenführung wichtige Punkte. Dass er in der Endabrechnung dennoch Rang vier erreicht, liegt zum einen an seiner guten Schneeperformance und zum anderen an den guten Leistungen auf trockener

Straße inklusive des niedrigen Rollwiderstands (einziger Reifen im Test mit Effizienzklasse B). Damit weist der Finne zwar die beste Effizienz auf, hat aber bei Nässe einige Nachteile. Stark auf Schnee ist auch der **Fulda**, der mit guter Traktion, zweithöchster Seitenführung und einem generell exzellenten Gripniveau gefällt. Doch auch der Kristall Control HP2 bekommt den Spagat nicht

hin und kann bei Nässe lediglich im Aquaplaning-Test überzeugen, nicht aber mit Kurventempo und Bremsleistung. So lenkt der Kristall Control HP2 spürbar verzögert ein und untersteuert frühzeitig. Das können die Gummis von Bridgestone, Conti und Michelin klar besser, wobei der Blizzak LM005 und der WinterContact TS 870 in einer eigenen Liga fahren. Nicht nur die Aquaplaningtests absolvieren beide mit Top-Resultaten, auch die Griffigkeit bei den Verzögerungsmessungen und auf der Handlingstrecke ist beeindruckend. Als einziger Reifen trägt der **Bridgestone** Blizzak LM005 – Testsieger der letzten zwei Jahre in anderen Dimensionen – die höchste Nassgriffeinstufung A auf dem EU-Reifenlabel und löst dieses Versprechen mit den kürzesten Bremswegen prompt ein. Da er zudem relativ günstig verkauft wird, verdient er sich die

So testen wir

1 EINKAUF In unseren Tests werden ausschließlich Reifen bewertet, die wir selber im unabhängigen Handel gekauft haben.

2 DOKUMENTATION Nach dem Einkauf wird jeder Reifen dokumentiert – mit Label, DOT-Nummer, Fabrik-Code, Herstellungsland, Gewicht, Profiltiefe sowie Shore-Härte – und bis zum Test trocken, kühl sowie dunkel gelagert.

3 SCHNEE Um die Versuche auf Schnee perfekt reproduzieren zu können, nutzen wir speziell für Reifenversuche angelegte und während der Tests immer wieder frisch präparierte, abgesperrte Pisten.

4 NÄSSE/TROCKENHEIT Auf konstant unter einem Millimeter mit Wasser bedeckten Pisten prüfen wir Bremsleistung, Seitenführung und Handling. Die Aquaplaning-Becken, in denen der Reifen beschleunigt wird, bis er aufschwimmt, sind sechs bis neun Millimeter hoch mit Wasser geflutet. Auf trockener Piste testen wir neben Handling und Verzögerung auch Abroll- und Geräuschkomfort. Das Vorbeiröllgeräusch wird bei abgeschaltetem Motor auf nach EU Label-Vorgaben genormten Strecken ermittelt. Den Rollwiderstand messen wir ebenfalls nach Label-Regularien, aber auf zwei unterschiedlichen Labor-Prüfständen, die Ergebnisse werden im Anschluss gemittelt.

5 SUBJEKTIV Die Fahrsicherheit eines Reifens beurteilen wir während reproduzierbarer Fahrmanöver in Extremsituationen bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Im Vordergrund steht dabei eine intuitive und einfache Beherrschbarkeit des Fahrzeugs, nicht allein das mögliche Tempo.

Radwechsel: Ohne die Unterstützung fleißiger Monteure wären unsere Reifentests nicht möglich. Für einen Wechsel brauchen die Profis zu zweit weniger als eine Minute.



Profiltiefe: Sie hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Aquaplaningsicherheit.



Härtegrad: Eine Shore-Härte von unter 60 zeichnet eine kälteelastische Gummi-Mischung aus.

Aquaplaning: Schwimmen die Reifen auf, ist die Lenkung funktionslos.



Außengeräusche: Auf einer normierten Versuchsbahn wird das Vorbeifahrtgeräusch gemessen.



Bremsen: Im Schnee kommt es auf Laufflächenmischung, Profilgestaltung und das Zusammenspiel mit den Fahrzeug-Regelsystemen an.

Zusatz-Empfehlung für das beste Preis-Leistungs-Verhältnis.

Sieg für den Alleskönner

Auch dem laut Label in B eingestuften **Conti** würde auf Nässe ein A zustehen. Indizien für die enorme Griffigkeit des Deutschen und des Japaners sind ihre Rundenzeiten auf dem 1,82 Kilometer langen, konstant bewässerten Handlingkurs, wo sie die übrigen Wettbewerber teils um rund sechs Sekunden distanzieren und trotz des deutlich höheren Tempos auch noch leichter beherrschbar sind. Dass der Conti sowohl auf Schnee als auch bei Nässe die meisten Punkte holt und sogar im Trockenkapitel ganz vorn mitspielt, sichert ihm den Testsieg mit klarem Vorsprung und zeugt von einem extrem hohen Entwicklungsaufwand. Denn um auf den drei verschiedenen Untergründen jeweils

ein derart hohes Grip-Niveau zu erreichen und darüber hinaus auch noch ausreichend effizient abzurufen, müssen Gummi-Mischungen, Unterkonstruktion und Seitenwand perfekt aufeinander abgestimmt sein. Der starke Auftritt des TS 870 ist aber keine Überraschung, denn bis zuletzt fuhr auch sein direkter Vorgänger, der TS 860, in Tests stets um den Sieg mit. Wie überlegen der Neue auftrumpft, ist dennoch beeindruckend. Im Gesamtranking mit 27 Punkten Respektabstand folgt der Bridgestone, der sich auf Schnee vor allem lateral weniger gut verzahnt und dort nur den sechsten Kapitalrang erreicht. Überzeugender, weil griffiger bei den Wintertests in Schweden ist der **Michelin** Alpin 6, dem wir mithilfe sensibler Messtechnik und reproduzierbaren Fahrmanövern die beste Traktion, eine hohe Querschleunigung

und eine saubere Balance bei flotter Kurvenfahrt attestieren. Auch sonst hinterlässt der Franzose einen sehr harmonischen Eindruck, wengleich er im Trocken nicht so brillant abschneidet, wie man es von den Produkten der Marke kennt. Doch mit Schnee- und Nass-Grip setzt er die richtigen Akzente für einen Winterreifen. Das trifft auf den **Giti** Winter W2 nur bedingt zu: Er schneidet auf Schnee zwar recht gut ab, demonstriert Griffigkeit beim Beschleunigen und Bremsen, kann sich aber in Kurven weniger gut mit dem losen Untergrund verzahnen. Und seine Nässe-Performance ist zu schwach. Ein um über elf Meter längerer Bremsweg auf nassem Asphalt mit niedrigem Reibwert, wie er oft an Kreuzungen vorkommt, bedeutet im Vergleich zum Spitzenreiter in dieser Disziplin umgerechnet eine Restgeschwindigkeit von über 42 km/h, wenn der Bridgestone-bereifte Audi-A3-Testwagen bereits steht. Das ist gefährlich. Beim Verzögern auf trockener Straße sind es immerhin noch vier Meter oder 28,6 km/h Differenz zum Nokian WR Snowproof P, der hier die Bestmarke setzt.

Dem Wintrac Pro von **Vredestein** mangelt es auf Schnee an Ausgewogenheit zwischen Vorder- und Hinterachse. Die Folge: Frühes Schieben über die Vorderräder beim Einlenken (Untersteuern) sowie ein bei plötzlichen Lastwechseln nervös ausschwingendes Heck (Übersteuern). Deutlich gelassener pariert der Wintrac Pro dagegen spontane Ausweichmanöver auf nassem Asphalt – er gehört aber auch hier nicht zur Spitzengruppe. Frühes Untersteuern und große Lenkwinkel lassen den Vredestein träge wirken. Trotzdem geht's recht flott um den Rundkurs, und die Aquaplaningreserven sind gut. Somit verdient auch dieser Pneu noch eine Empfehlung. ■

Dem Wintrac Pro von **Vredestein** mangelt es auf Schnee an Ausgewogenheit zwischen Vorder- und Hinterachse. Die Folge: Frühes Schieben über die Vorderräder beim Einlenken (Untersteuern) sowie ein bei plötzlichen Lastwechseln nervös ausschwingendes Heck (Übersteuern). Deutlich gelassener pariert der Wintrac Pro dagegen spontane Ausweichmanöver auf nassem Asphalt – er gehört aber auch hier nicht zur Spitzengruppe. Frühes Untersteuern und große Lenkwinkel lassen den Vredestein träge wirken. Trotzdem geht's recht flott um den Rundkurs, und die Aquaplaningreserven sind gut. Somit verdient auch dieser Pneu noch eine Empfehlung. ■

Test-Ergebnisse: 225/45 R 17 94V M+S 3PMSF

Marke	Typ	Last-/Geschwindigkeits-Index	EU-Label ¹	Gewicht/Profiltiefe	Preis ²
Conti TESTSIEGER	WinterContact TS 870 94V	C/B/70	9,3 kg/8,0–8,7 mm	640 Euro	
Bridgestone SEHR EMPFEHLENSWERT	Blizzak LM005 94V	C/A/71	9,5 kg/8,2–8,3 mm	535 Euro	
Michelin SEHR EMPFEHLENSWERT	Alpin 6 94V	C/B/69	9,1 kg/7,0–8,0 mm	660 Euro	
Nokian SPRITSPAR-EMPFEHLUNG	WR Snowproof P 94V	B/B/70	9,6 kg/7,8–8,5 mm	575 Euro	
Vredestein SEHR EMPFEHLENSWERT	Wintrac Pro 94V	D/B/72	9,7 kg/7,8–8,2 mm	515 Euro	
Fulda	Kristall Control HP2 94V	C/C/72	9,1 kg/8,7–9,0 mm	475 Euro	
Pirelli	Cinturato Winter 2 94V	C/B/72	9,3 kg/8,2–8,9 mm	600 Euro	
Giti	Winter W2 94V	D/B/71	9,8 kg/8,7–8,9 mm	375 Euro	

Updates für die Testreifen Pirelli: Ab DOT 2622 soll der überarbeitete Cinturato Winter 2 auf Schnee und bei Nässe besser haften. Die getesteten Profile von **Bridgestone, Continental, Fulda, Giti, Michelin, Nokian** und **Vredestein** sind ohne Produktions-Änderung.

SCHNEE		Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	
Bremsen, 50–0 km/h	40	26,0 m	40	27,0 m	35	27,3 m	34	27,0 m	35	27,0 m	35	26,7 m	37	28,1 m	30	
Fahrsicherheit	30	–	30	–	20	–	22	–	23	–	17	–	27	–	14	
Handling (1130 m), Zeit	15	81,8 s	15	84,4 s	11	82,9 s	14	83,2 s	13	84,7 s	11	82,9 s	14	85,2	10	
Traktion	40	2712 N	37	2683 N	36	2782 N	40	2705 N	37	2705	37	2750 N	39	2661 N	35	
Seitenführung	25	3,67 ms ²	25	3,46 ms ²	20	3,45 ms ²	24	3,49 ms ²	21	3,49 ms ²	19	3,29 ms ²	25	3,29 ms ²	16	
		Kürzeste Bremswege auf TS 870, höchste Seitenführung. Dynamisch im Handling mit extrem griffiger Vorderachse, sanft eindrehendes Heck.		Geht es geradeaus, ist der Blizzak LM005 griffig. Im Kurvenverlauf aber verzahnt sich das Profil weniger gut, das Testauto untersteuert früh.		Top-Traktion, aber nicht die beste Bremsleistung mit dem Alpin 6. In Wechselkurven stabil, allerdings fehlt das letzte Quäntchen Grip für mehr Tempo.		Trotz objektiver Traktionsnachteile ist der Snowproof P im Grenzbereich berechenbar, die generelle Griffigkeit aber nicht auf Top-Niveau.		Gute Traktion, lenkt aber träge ein, untersteuert früh, geringe Seitenführung. Teilweise nervöses Heck bei Lastwechseln auf Wintrac Pro.		Auf Schnee ist man mit dem Kristall Control HP2 sicher unterwegs. Das Profil verzahnt sich längs sehr gut, die Seitenführung ist stark.		Die längsten Bremswege, die geringste Seitenführung und träge Reaktionen auf Lenkimpulse offenbaren die Schwäche des Cinturato Winter 2.		
150 Punkte		147 Punkte		122 Punkte		134 Punkte		129 Punkte		119 Punkte		142 Punkte		105 Punkte		129 Punkte

NASS		Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	
Aquaplaning, längs	25	75,2 km/h	25	74,4 km/h	24	73,4 km/h	23	64,8 km/h	13	71,4 km/h	20	72,7 km/h	22	72,6 km/h	22	
Aquaplaning, quer	10	2,96 ms ²	10	2,80 ms ²	9	2,85 ms ²	10	1,61 ms ²	1	2,67 ms ²	8	2,92 ms ²	10	2,64 ms ²	8	
Bremsen, 100–0 km/h	40	51,9 m	37	50,3 m	40	53,3 m	33	55,5 m	28	53,6 m	33	59,2 m	20	55,8 m	27	
Fahrsicherheit	45	–	45	–	42	–	37	–	19	–	26	–	21	–	29	
Handling (1,82 km), Zeit	20	89,7 s	20	90,2 s	20	91,2 s	18	95,5 s	14	92,2 s	17	95,0 s	15	92,5 s	17	
Kreisbahn (Ø 50 m), Zeit	10	12,2 s	10	12,0 s	10	12,4 s	9	12,5 s	9	12,6 s	9	12,9 s	8	12,5 s	9	
		Höchste Verdrängung bei Aquaplaning, kurze Bremswege und bester Grip in schnellen Kurven: Auf nasser Straße ist der Conti in seinem Element.		Kürzeste Bremswege auf nasser Straße, hohe Aquaplaningreserven, sicheres Fahrverhalten bei Ausweichmanövern: sehr gut auf Nässe.		Ausgewogenes Handling auf Michelin, feine Übergänge im Grenzbereich, gute Resultate bei den Brems- und Aquaplaningprüfungen.		Bei Regenwetter offenbart der Nokian Schwächen: mäßige Verzögerung, verzögertes Einlenken, schwache Traktion, frühes Aquaplaning.		Das Handling des Vredestein ist eher träge, die Lenkwinkel sind groß. Allerdings zeigt er kaum Lastwechselreaktionen, das Heck bleibt stets stabil.		Recht hohes Aufschwimmtempo mit Fulda-Bereifung. Aber lange Bremswege. Die seitliche Abstützung ist mau, starkes Untersteuern.		Eher mäßige Bremswege, aber gute Aquaplaningreserven. Der laterale Grip des Pirelli lässt jedoch keine höheren Kurvengeschwindigkeiten zu.		Das Giti-Profil leitet Wasser effizient durch seine Kanäle ab. Bei steigendem Tempo aber wenig Grip, träge Reaktionen und eine instabile Balance.
150 Punkte		147 Punkte		145 Punkte		130 Punkte		84 Punkte		113 Punkte		96 Punkte		112 Punkte		85 Punkte

TROCKEN		Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	
Bremsen, 100–0 km/h	40	46,1 m	37	45,5 m	39	46,4 m	36	45,0 m	40	46,3 m	37	48,1 m	31	45,8 m	38	
Fahrsicherheit	30	–	30	–	29	–	24	–	27	–	27	–	22	–	23	
Handling (1,95 km), Zeit	20	63,3 s	20	63,1 s	20	64,5 s	19	63,9 s	19	63,9 s	19	64,5 s	18	64,3 s	18	
Komfort	10	–	7	–	7	–	7	–	8	–	7	–	6	–	7	
Rollwiderstand, kg/t	25	8,1	18	8,0	19	8,8	13	7,3	25	9,1	11	8,5	15	8,6	14	
Spurwechsel	15	–	15	–	14	–	13	–	14	–	13	–	11	–	12	
Vorbeifahrtgeräusch 80 km/h	10	71 dB(A)	9	72 dB(A)	8	72 dB(A)	8	70 dB(A)	10	73 dB(A)	7	72 dB(A)	7	72 dB(A)	8	
		Auch im Trocken fährt der TS 870 hervorragend. Grenzbereich und Fahrsicherheit liegen sehr hoch, nur durchschnittlicher Rollwiderstand.		Kleine Lenkwinkel, hohes Kurventempo, sanft mitlenkende Hinterachse, sehr kurze Bremswege: Mit dem LM005 ist man sicher unterwegs.		Kaum Lastwechselreaktionen bei Spurwechseln, aber etwas träges Einlenkverhalten, Untersteuern im Kurvenverlauf. Dürfte effizienter abrollen.		Spontanes Einlenken, hohe Querschleunigung, kürzeste Bremswege. Sein sehr niedriger Rollwiderstand deklassiert die Konkurrenten.		Lenkt nur minimal verzögert ein, am Limit schiebt das Auto über alle vier Reifen. Rollwiderstand und Vorbeifahrtgeräusch liegen hoch.		Recht langsames, über die Lenkung mitteilungsarmes Handling mit dem Kristall Control HP2. Ruhige Hinterachse, hohes Abrollgeräusch.		Der Cinturato Winter 2 ist ein sicherer Reifen, wenn es trocken ist. Stabiles Heck bei Lastwechseln, kurze Bremswege, durchschnittlich effizient.		Im Grenzbereich überrascht der Winter W2 mit ausgewogenem Handling. Allerdings sind die Bremswege zu lang, der Rollwiderstand ist recht hoch.
150 Punkte		136 Punkte		136 Punkte		119 Punkte		143 Punkte		121 Punkte		110 Punkte		120 Punkte		113 Punkte

Gesamtwertung 450	430 Punkte	403 Punkte	383 Punkte	356 Punkte	353 Punkte	348 Punkte	337 Punkte	327 Punkte
--------------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------

PLATZIERUNG	1	2	3	4	5	6	7	8
	Der WinterContact TS 870 von Conti ist auf jedem Untergrund extrem stark, sehr sicher und deshalb der klare Sieger dieses Winterreifen-Tests.	Haftet auf nasser und trockener Fahrbahn extrem gut. Nur auf Schnee dürfte der Bridgestone Blizzak LM005 griffiger sein. Unsere Empfehlung.	Griffig auf allen Untergründen: Der Michelin Alpin 6 bietet eine sehr gute Fahrsicherheit und ist deshalb sehr empfehlenswert. Dritter Platz.	Gut auf Schnee und trockenem Asphalt, optimale Effizienz. Doch bei Nässe weist der Nokian WR Snowproof P eklatante Schwächen auf.	Der Vredestein Wintrac Pro bietet insgesamt ordentliche Reserven. Schnee-Griffigkeit und Effizienz könnten besser sein – dennoch empfehlenswert.	Auf Schnee ist er ganz stark, bei Nässe aber hat der Fulda Kristall Control HP2 erhebliche Defizite. Lange Bremswege auf trockenem Asphalt.	Vor allem im Schnee baut der Pirelli Cinturato Winter 2 insgesamt zu wenig Haftung auf. Seit einem Update (ab DOT 2622) soll er es besser können.	Schnee beherrscht der günstige Giti Winter W2, aber bei Nässe mangelt es an Grip. Auf trockener Piste ist die Verzögerungsleistung schwach.

Fazit

Dank höchster Sicherheitsreserven auf Schnee sowie bei Nässe und Trockenheit ist der Continental WinterContact TS 870 der klare Testsieger. Den zweiten Rang sichert sich der Bridgestone Blizzak LM005, der mit starker Nass- und Trocken-Performance glänzt sowie das beste Preis-Leistungs-Verhältnis bietet. Dritter wird der ausgewogene Michelin Alpin 6, der auf allen Untergründen viel Grip hat. Auch ohne Top-Resultate durchaus empfehlenswert: Vredestein Wintrac Pro. Der Nokian Snowproof P rollt zwar besonders effizient ab, hadert aber mit Nässe. Und auch der Fulda sowie der Giti offenbaren im Regen Schwächen und verpassen eine Empfehlung, während der Pirelli bei den Schnee-Tests patzt.

¹ Herstellerangaben: Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch; ² durch die Redaktion der AUTO ZEITUNG Ende September stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage; ³ Test konnte nicht in der Halle durchgeführt werden, deshalb keine Wertung