



Schnee-Bremsen: Noch wichtiger als die Zugkraft – wer hält am ehesten?



Slalom auf Schnee: Nein, kein Wintersport, sondern ein objektiver Test, um die Seitenführung sauber zu beurteilen.



Für unseren Test stand uns ein VW Passat Variant 2.0 TDI SCR mit 150 PS und Sieben-gang-Doppelkupplungsgetriebe zur Verfügung. Grundpreis: 48 930 Euro.

Für alle Fälle

Von Martin Urbanke

Zehn Pneus im Wintertest

Kaum auf dem Markt, schon hatten die Experten des ARCD-Partners AUTO ZEITUNG den neuen VW Passat Variant in den hohen Norden gebracht, um bereits im März zu testen, welche Winterreifen am besten mit dem großen Kombi harmonieren. Doch die beliebte Größe 215/55 R 17 passt auch auf viele andere Autos. Sieben Winter- und drei Allseason-Profile im detaillierten Vergleich.

Man kann es gar nicht oft genug betonen: Die Reifen bilden den einzigen Kontaktpunkt des Autos zum Untergrund! Darum fahren selbst Fahrzeuge wie der neue VW Passat Variant immer nur so sicher, wie die darauf montierten Reifen. Selbst wenn der geräumige Wolfsburger konstruktiv ein mustergültig gutmütiges und spurstabiles Fahrverhalten mitbringt, werden beim Bremsen und Lenken nur die Kräfte übertragen, die seine Reifen auch umsetzen können. Je rutschiger die Straße, desto offensichtlicher wird dies. Darum sind besonders im Wintereinsatz Profile gefordert, die ein Optimum an Haftung aufbauen – und zwar nicht nur im Schnee, sondern auch auf regenfeuchten sowie trockenen, aber kalten Straßen. Welche Reifen das können und ob Ganzjahresreifen im Winter wirklich schlechter sind als reine Winterreifen, klärt unser alljährlicher Winterreifen-Test. Neben sieben namhaften Winterspezialisten treten dazu auch drei topmoderne Vertreter aus dem immer beliebteren Allseason-Segment an.

Das laufrichtungsgebundene V

Dass sich Winter- und Ganzjahresreifen immer weiter annähern, verrät schon ein Blick auf die Profilgestaltung: Hier wie dort hat sich in den letzten Jahren ein symmetrisch angeordnetes,

laufrichtungsgebundenes Design in mehr oder weniger stark ausgeprägter V-Form etabliert. Der größte sichtbare Unterschied zwischen den Ganzjahresprofilen und den reinen Winterspezialisten zeigt sich in Form und Menge der fein eingeschnittenen Lamellen. Diese bilden beim Kontakt mit dem Untergrund Griffkanten aus, die ihrerseits den Grip auf glatten Oberflächen sowie Schnee erhöhen.

Auf der anderen Seite schwächen diese Einschnitte prinzipiell die Struktur der einzelnen Profilblöcke, was in erster Linie die Kurven-Performance und den Bremsweg auf trockenem Asphalt beeinflusst. Die logische Konsequenz: Winterreifen haben mehr und feiner geschnittene Lamellen, Allseason-Profile hingegen nur so viele, wie für den angestrebten Schneegriff erforderlich sind.

Was man nicht mit bloßem Auge erkennen kann, ist, für welche Temperaturbereiche die jeweilige Gummimischung optimiert wurde. Auch hier unterscheiden sich die beiden Reifentypen eklatant. Während Winterreifen ab etwa zehn Grad „Wärme“ ihren Wohlfühlbereich verlassen, verkraften Allseason-Mischungen sogar sommerliche Temperaturen. Bei frostigen Bedingungen sind dagegen echte Winterreifen den Universal-Talenten überlegen und bieten selbst bei -20 Grad und

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.



darunter noch zuverlässig Grip. Die Ganzjahres-Pneus werden zunehmend spröde und generieren weniger Haftung. Doch da die Winter bei uns nur selten mit klirrender Kälte einhergehen, setzen sich die Ganzjahres-Pneus immer weiter durch. Bei mäßig kalter Witterung können sie im Wintereinsatz durchaus überzeugen und sind auf trockenen Straßen sogar im Vorteil, wie dieser Test exemplarisch zeigt.

Die drei Allrounder von Bridgestone, Conti und Goodyear fahren bei den Tests auf trockener Straße regelrecht in einer eigenen Liga: Im Handling fährt der Vector 4Seasons Gen-3 mit einer Rundenzeit von 1:11,9 Minuten stramme 1,1 Sekunden fixer als die schnellsten Winter-

reifen (Conti und Hankook). Noch größer ist der Vorsprung beim Bremsen: Mit 38,3 Metern Bremsweg aus 100 km/h stoppt der Allseason-Bridgestone fast fünf Meter früher als der Winterreifen von Conti, der unter seinesgleichen als Erster bremsst. Ein präziseres und stabileres Fahrverhalten auf trockener Piste spricht ebenfalls für die Ganzjahres-Modelle, zumal die drei Kandidaten in unserem Test auch mit guten Leistungen auf verschneiten Strecken aufwarten können. Es ist sogar so, dass der Allseason-Conti auf Schnee besser abschneidet als das Winterprofil der gleichen Marke. Doch das ist die Ausnahme. Die Spezialisten von Bridgestone und Goodyear sammeln im Schnee jeweils mehr Punkte als die breitbandigen All-



Bremsen auf Nässe: Diese Prüfung verlangt den Gummis alles ab und ist entscheidend für eine gute Platzierung im Test. Wer hier patzt, fällt weit zurück.



Aquaplaning: Die Räder einer Seite fahren durch tiefes Wasser – wie in einer Pfütze. Je besser die Drainage-Wirkung, desto später schwimmt der VW auf.



Nasshandling: Stille Wasser sind rutschig! Auf der konstant beregneten Prüfstrecke ermitteln wir exakt, wie hoch die Haftgrenze jedes einzelnen Reifentyps liegt.

wetter-Profile. Für normale Anforderungen sollte das aber vollkommen genügen.

Harte Verhältnisse, bessere Resultate

Zumindest, wenn die Temperaturen wie bei unserem Test zwischen -10 und -15 Grad liegen. Fällt das Thermometer weiter, wird der Abstand zwischen Allseason und Winterreifen größer. Wer also maximale Leistung bei harten, winterlichen Bedingungen sucht, ist immer noch mit einem reinen Winterreifen am besten bedient. Pirelli, Goodyear und Michelin schlagen sich am besten bei Fahrten durch die weiße Pracht. Meist aber begegnet uns im Winter hierzulande eine nasse Fahrbahn mit Regen, Schneematsch oder geschmolzenem Schnee. Bei diesen Konditionen spielt der Bridgestone Blizzak LM005 seine herausragende Nass-Haftung aus und setzt sich von der Konkurrenz ab. Wie gut sie bei Bridgestone derzeit den Dreh raus haben, Gummimischungen auf Nässe abzustimmen, belegt die Tatsache, dass der Allseason der Marke absolut gesehen das zweitbeste Ergebnis abliefern – gefolgt vom Ganzjahres-Goodyear, der in dieser Disziplin seinen Winter-Kollegen aussticht. Wegen der unterschiedlichen Konstruktionen und Einsatzziele wäre es aber nicht wirklich fair, alle Probanden in einen Topf zu werfen. Deshalb werten wir Winter- und Allseason-Reifen getrennt aus. Wer die jeweiligen Messwerte in unserer großen Tabelle auf den Folgeseiten direkt miteinander vergleicht, kann sich – klassenübergreifend – den persönlich optimal passenden Reifen heraussuchen. Die drei Allseason-Profile verdienen sich alleamt unsere Empfehlung, auch wenn der Bridgestone Turanza Allseason 6 im Schnee Abstriche verlangt und trotz Enliten-Technologie im Rollwiderstand nur ein durchschnittliches Resultat erzielt.

Unter den Winterreifen indes streichen die Japaner mit dem Blizzak LM005 einen weiteren Testsieg ein, der sich hauptsächlich auf die überragende Nasshaftung des Pneus stützt. Der Goodyear UltraGrip schiebt sich mit einer durchweg starken Leistung auf den zweiten Rang. Dritter wird der Conti TS 870P, der zwar im Schnee etwas schwächelt, dafür aber auf nassem und trockenem Asphalt umso mehr überzeugt. Vierter wird der Pirelli Cinturato Winter 2, der auf Schnee spitze ist, aber genau wie die Pneus von Hankook und Vredestein zu lange braucht, um auf nasser Fahrbahn zum Stehen zu kommen – gemessen am Bridgestone, der zeigt, was technisch möglich ist. Michelin tritt zum Test noch mit dem Alpin 6 an, der bei Nässe zwar besser mit der Spitzengruppe mithalten kann, aber auf trockener Straße abfällt. Die rote Laterne trägt der Vredestein, der auf Nässe durchweg das Nachsehen hat. Doch für ihn genau wie für den Michelin gibt es bereits einen Nachfolger, der seine Sache besser machen soll. Das gilt im Übrigen auch für den Bridgestone, der mittlerweile auch als Blizzak 6 Enliten angeboten wird. Der



Messtechnik: Lückenlose Datenaufzeichnungen stützen die Fahrindrücke des Testers.

nächste Test wird zeigen, ob der Neue sich wieder so souverän gegen die Konkurrenten durchsetzen kann. Und für alle, die auch mit etwas weniger Schneegriffigkeit zurechtkommen, stellen gute Allseason-Pneus sicherlich eine lohnende Alternative dar.

Last but not least: Der Passat Variant beweist im Test, dass er mit allen Reifen in jeder Situation ein verlässlicher, sicherer Wegbegleiter ist. Die tatsächlichen Kurvengeschwindigkeiten, Steigfähigkeiten und Bremswege hängen aber am Ende davon ab, was die Reifen hergeben – man kann es nicht oft genug betonen.

Fazit unseres Test-Teams

Die gute Nachricht: Mit keinem der getesteten Reifen macht man wirklich etwas falsch. Doch die Qualitäten sind je nach Profil unterschiedlich ausgeprägt. Es gibt Pneus, die sich von Schnee kaum beeindruckt lassen. Allen voran die Winterprofile von Pirelli, Goodyear und Michelin. Bei regennassen Bedingungen geben die zwei Bridgestone-Modelle den Ton an. Ihr härtester Verfolger ist der Goodyear 4Seasons. Der Vredestein hingegen verliert in dieser Disziplin den Anschluss. Auf trockenem Asphalt schlägt dann die Stunde der Allseason-Profile, die hier klar im Vorteil sind. Der beste Winterreifen kommt von Conti, wahrt aber einen deutlichen Abstand. Welcher Reifen für Sie am besten passt, zeigt die Tabelle nebenan.

Updates für die Testreifen

Bridgestone bringt mit dem Blizzak 6 Enliten einen Nachfolger des Testpneus auf den Markt. Und der weiterentwickelte Michelin Alpin 7 löst den getesteten Alpin 6 ab. Auch Vredestein überarbeitet sein Wintersortiment: Der Wintrac Pro+ soll mehr Grip im Schnee sowie einen geringeren Rollwiderstand bieten. Im Handel gibt es diese Saison die alten und neuen Profile parallel.

Test-Ergebnisse: 215/55 R 17

Marke	Bridgestone		Goodyear		Continental		Pirelli		Hankook		Michelin		Vredestein		Goodyear		Continental		Bridgestone		
	Typ	Blizzak LM005 98V	Typ	UltraGrip Performance 3 98V	Typ	WinterContact TS 870P 98V	Typ	Cinturato Winter 2 98V	Typ	Winter i ^{cept} RS3 W462 98V	Typ	Alpin 6 98V	Typ	Wintrac Pro 98V	Typ	Vector 4Seasons Gen-3 98W	Typ	AllseasonContact 2 98W	Typ	Turanza Allseason 6 98W	
Last-/Geschwindigkeits-Index	C / A / B (71)		C / C / B (71)		B / B / B (71)		C / B / B (71)		C / B / B (72)		C / B / A (69)		C / B / B (72)		A / B / B (71)		B / B / B (72)		C / B / B (70)		
EU-Label ¹	9,7 kg / 8,3–8,2 mm		8,9 kg / 8,5–8,2 mm		9,1 kg / 8,6–7,8 mm		9,8 kg / 9,0–8,6 mm		9,6 kg / 8,4–7,3 mm		9,2 kg / 8,3–7,3 mm		9,5 kg / 8,6–7,8 mm		9,1 kg / 8,3–6,7 mm		8,9 kg / 7,9–7,0 mm		9,6 kg / 7,4–7,3 mm		
Gewicht/Profiltiefe	750 Euro		750 Euro		785 Euro		735 Euro		585 Euro		915 Euro		620 Euro		720 Euro		725 Euro		650 Euro		
Preis ²																					
SCHNEE																					
Bremsen, 50–0 km/h	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	
Fahrsicherheit	30	–	22	–	19	–	30	–	23	–	26	–	22	–	27	–	21	–	18	–	
Handling (1,2 km), Zeit	15	1:06,5 min	14	1:06,4 min	14	1:07,9 min	12	1:06,2 min	14	1:06,3 min	14	1:06,3 min	14	1:05,7 min	15	1:08,5 min	12	1:08,4 min	12	1:08,2 min	
Traktion	40	3186 N	37	3259 N	40	3159 N	36	3257 N	40	3141 N	36	3217 N	39	3211 N	38	3230 N	39	3226 N	39	3119 N	
Seitenführung	25	4,59 m/s ²	24	4,65 m/s ²	25	4,57 m/s ²	23	4,62 m/s ²	24	4,56 m/s ²	23	4,59 m/s ²	24	4,61 m/s ²	24	4,57 m/s ²	23	4,62 m/s ²	24	4,54 m/s ²	
		Auf Schnee liefert der Bridgestone-Winterreifen gute Resultate und zeigt eine neutrale Balance. Die Rückmeldung im Lenkrad dürfte aber klarer ausfallen.		Der Winter-Spezialist von Goodyear liegt nahezu gleichauf mit dem Pirelli, baut dabei noch ein bisschen mehr Zugkraft und Seitenführung auf. Kleine Lenkwinkel.		Für einen Winterreifen von Conti baut der 870P ungeohnt wenig Seitenführung auf. Wenn er seitlich ins Rutschen gerät, stabilisiert er sich zudem kaum selbst.		Der Pirelli führt die Winterwertung mit viel Grip und brillanter Rückmeldung an. Steuert spontan, neutral, feinfühlig und berechenbar – das schafft Vertrauen.		Der Hankook zeigt sich griffig auf Schnee, aber mit unklarer Rückmeldung nahe der Haftgrenze. Durchschnittliche Seitenführung, dennoch gut beherrschbar.		Drittbeste Einzelwertung auf Schnee für den Michelin. Führt sich problemlos, verlangt aber größere Lenkwinkel, um den vollen Kurvengrip zu entwickeln.		Die flotte Zeit im Handling ermöglicht der Vredestein mit empfindlichen Lastwechselreaktionen. Das liegt nicht jedem. Aber: Er hat den kürzesten Bremsweg.		Der Ganzjahres-Goodyear lässt auf Schnee einige Winterreifen hinter sich. Stärken: Grip, Rückmeldung und neutrale Balance. Setzt Lenkimpulse präzise um.		Dass der Allseason-Conti auf Schnee sogar etwas mehr Punkte einfährt als der Winter-Spezialist, überrascht. Sehr ordentliche Vorstellung, etwas unklare Balance.		Auch wenn der Ganzjahres-Bridgestone im Schnee die wenigsten Punkte holt, ist er im Winter eine ernst zu nehmende und sichere Alternative.	
	150 Punkte	136 Punkte	146 Punkte	129 Punkte	147 Punkte	135 Punkte	142 Punkte	139 Punkte	138 Punkte	134 Punkte	127 Punkte	138 Punkte	134 Punkte	127 Punkte	138 Punkte	134 Punkte	127 Punkte	138 Punkte	134 Punkte	127 Punkte	
NASS																					
Aquaplaning, längs	25	77,1 km/h	20	79,4 km/h	22	78,3 km/h	21	78,7 km/h	21	82,2 km/h	25	78,1 km/h	21	75,8 km/h	18	76,5 km/h	19	76,5 km/h	19	79,3 km/h	
Aquaplaning, quer	10	–	8	–	9	–	8	–	8	–	10	–	9	–	7	–	8	–	7	–	
Bremsen, 100–0 km/h	40	49,0 m	39	52,5 m	31	51,2 m	34	53,0 m	29	53,7 m	28	51,5 m	33	53,3 m	28	51,9 m	32	49,8 m	37	48,9 m	
Fahrsicherheit	45	–	44	–	33	–	42	–	42	–	31	–	26	–	23	–	44	–	38	–	
Handling (1,8 km), Zeit	20	1:26,5 min	20	1:27,6 min	18	1:27,0 min	19	1:26,8 min	19	1:28,5 min	17	1:28,9 min	17	1:28,3 min	17	1:26,6 min	20	1:26,9 min	19	1:27,3 min	
Kreisbahn (Ø 58 m), Zeit	10	12,18 s	10	12,50 s	9	12,46 s	9	12,39 s	9	12,59 s	9	12,69 s	8	12,47 s	9	12,21 s	10	12,33 s	9	12,48 s	
		Beste bei Nässe ist der Bridgestone Blizzak. Er lenkt bissig ein, bleibt aber ruhig an der Hinterachse. Selbst am Limit einfach zu fahren. Und: sehr kurze Bremswege.		Auf regennasser Piste beweist der Goodyear UGP3 Stabilität und seine Neigung zum Untersteuern. Das macht ihn zwar gutmütig, aber auch etwas träge.		Zweitbesten Winterreifen – Conti: sanfte Lastwechselreaktionen, neutrale Balance, kleine Lenkwinkel. Verkraftet selbst gleichzeitiges Lenken und Bremsen gut.		Der Pirelli offenbart bei Nässe recht lange Bremswege, reagiert in Kurven aber mustergültig neutral und spontan, ohne hektisch zu wirken. Sehr gutes Feedback.		Vorbildlicher Aquaplaning-Schutz, aber längster Bremsweg. Der Hankook fühlt sich in Kurven frontlastiger an, als er ist. Benötigt eher große Lenkwinkel.		Sanfte Übergänge im Grenzbereich sprechen für den mäßig mittelschweren Michelin. Er drängt in Kurven jedoch schon etwas früher nach außen als die Rivalen.		Im Regen zeigt der Vredestein wenig Präzision, starkes Untersteuern und einen langen Bremsweg. Damit rutscht er im Nässe-Kapitel auf den letzten Platz.		Hohes Gripniveau, feine Balance, klar definierte Übergänge. Der Ganzjahres-Goodyear macht vieles richtig, verzögert auf Nässe aber nur mittelpfächtig.		Holt als Allseason die gleiche Punktzahl wie der Winter-Conti. Verlangt am Limit etwas mehr fahrerischen Einsatz, um die volle Performance abzurufen.		Bei Kurvenfahrt baut der Allseason-Bridgestone nur geringfügig weniger Grip auf als das Winter-Pendant, profiliert sich aber mit dem kürzesten Bremsweg im Test.	
	150 Punkte	141 Punkte	122 Punkte	129 Punkte	128 Punkte	120 Punkte	114 Punkte	102 Punkte	133 Punkte	129 Punkte	138 Punkte	129 Punkte	138 Punkte	133 Punkte	129 Punkte	138 Punkte	129 Punkte	138 Punkte	133 Punkte	129 Punkte	
TROCKEN																					
Bremsen, 100–0 km/h	40	44,8 m	22	43,3 m	26	43,2 m	26	44,0 m	25	44,9 m	21	44,9 m	21	44,4 m	23	41,8 m	30	40,4 m	34	38,3 m	
Fahrsicherheit	30	–	19	–	20	–	23	–	14	–	22	–	16	–	17	–	30	–	28	–	
Handling (2,1 km), Zeit	20	1:13,8 min	17	1:13,4 min	18	1:13,0 min	18	1:14,4 min	16	1:13,0 min	18	1:14,2 min	16	1:14,5 min	16	1:11,9 min	20	1:12,8 min	19	1:12,5 min	
Komfort	10	–	9	–	8	–	8	–	8	–	7	–	8	–	9	–	8	–	9	–	
Rollwiderstand, kg/t	25	7,60	16	7,44	17	7,26	18	8,28	11	8,31	11	8,14	12	7,92	13	7,10	20	6,58	25	8,45	
Slalom, 18 m	15	56,0 km/h	13	54,8 km/h	12	56,0 km/h	13	55,0 km/h	12	56,8 km/h	14	54,7 km/h	12	54,5 km/h	12	57,2 km/h	14	57,6 km/h	15	56,9 km/h	
Vorbremsung, 80 km/h	10	72,2 dB(A)	9	72,2 dB(A)	9	72,8 dB(A)	8	73,3 dB(A)	8	72,9 dB(A)	8	73,5 dB(A)	7	73,3 dB(A)	8	72,7 dB(A)	8	72,5 dB(A)	8	73,8 dB(A)	
		Bei viel Grip wird der Winter-Bridgestone zum Sofite: Er hat den besten Abrollkomfort, bremsst allerdings etwas länger. In Kurven problemlos, aber recht unwillig.		Bremst stark, bietet eine guten Komfort und rollt effizient ab. In Kurven stabil. Zeigt kaum Lastwechsel, setzt Richtungswechsel aber eher träge um.		Mit dem günstigsten Rollwiderstand und dem kürzesten Bremsweg unter den Winter-Profis sichert sich der Conti den Profisieg. Gute Komforteigenschaften.		Im Trockenen offenbart der Pirelli lebhaftere Lastwechselreaktionen und wirkt nicht so fein balanciert wie auf Nässe. Innen erfreulich niedrige Abrollgeräusche.		Recht straff auf unebener Straße. Rollwiderstand und Bremsleistung des Hankook liegen in diesem Test am unteren Rand, sind aber durchaus noch akzeptabel.		Ausgeprägtes Untersteuern raubt dem Alpin 6 sportliche Ambitionen. Der Bremsweg fällt recht lang aus, ist aber noch akzeptabel. Rollt sanft über Querfugen.		Wenn die Sonne scheint, liefert der Vredestein eine durchschnittliche Performance ab. Langsamster im Slalom, aber dafür sehr angenehm auf den Komfortstrecken.		Das hohe Gripniveau und sein mustergültiges Fahrverhalten bringen dem Ganzjahres-Goodyear die flotteste Rundenzeit. Erreicht durchweg starke Resultate.		Top: Der Ganzjahres-Reifen von Conti läuft am sparsamsten und ist Schnellster im Slalom. Stützt sich in Kurven gut ab und bleibt stabil auf Kurs, ist dennoch agil.		Der Allseason-Bridgestone deklassiert die Konkurrenz mit dem kürzesten Bremsweg. Manko: höchster Rollwiderstand. Im Komfort sanft, aber etwas lauter.	
	150 Punkte	105 Punkte	110 Punkte	114 Punkte	94 Punkte	101 Punkte	92 Punkte	98 Punkte	130 Punkte	138 Punkte	127 Punkte	130 Punkte	138 Punkte	127 Punkte	130 Punkte	138 Punkte	127 Punkte	130 Punkte	138 Punkte	127 Punkte	
Gesamtwertung 450	382 Punkte	378 Punkte	372 Punkte	369 Punkte	356 Punkte	348 Punkte	339 Punkte	401 Punkte	401 Punkte	392 Punkte	401 Punkte	392 Punkte	401 Punkte	392 Punkte	401 Punkte	392 Punkte	401 Punkte	392 Punkte	401 Punkte	392 Punkte	
PLATZIERUNG	1	Gut im Schnee, auf Nässe nicht zu schlagen – so fährt der Bridgestone Blizzak LM005 erneut den Testsieg unter den Winterreifen ein. Aber: Im Trockenen nur Durchschnitt.	2	Zweiter Rang für den Goodyear Ultra Grip Performance 3, der sich mit hervorragendem Grip auf Schnee auszeichnet und keine ernsthafte Schwachstelle zeigt.	3	Dass der Continental WinterContact TS 870P ausgerechnet in den Schneetests schwächelt, überrascht. Dennoch: starke Gesamtleistung. Platz drei.	4	Ein klarer Fall für frostige Winter: Der Pirelli Cinturato Winter 2. Lange Nass-Bremswege und die eher mäßigen Werte im Trockenen vereiteln eine Empfehlung.	5	Der Hankook Winter i ^{cept} RS3 liefert auf verschneiter Piste zwar ordentliche Resultate, hadert auf nassem und trockenem Asphalt aber mit langen Bremswegen.	6	Seinem Top-Ergebnis auf Schnee steht die schwache Vorstellung auf trockenem Asphalt gegenüber. So reicht es für den Michelin Alpin 6 nur zum sechsten Platz.	7	Vredestein konzentriert sich beim Wintrac Pro voll auf dessen gute Schnee-Haftung. Doch er holt im Regen am wenigsten Punkte und bleibt auch bei Trockenheit bläss.	1	Einmal mehr stellt der Goodyear Vector 4Seasons Gen-3 seine Klasse unter Beweis – Testsieg. Punktgleich mit dem neuen Conti und ebenso ausgewogen.	1	Mit dem Allseason Contact 2 gelingt es Conti, einen Ganzjahrespneu zu bauen, der auf Schnee mehr Grip entwickelt als der Conti-Winterreifen. Top-Ergebnis.	3	Der Bridgestone Turanza Allseason 6 ist zwar auf Schnee der Schwächste, baut aber immer noch genug Grip auf. Hoher Rollwiderstand, ansonsten rundum gut.	

¹ Herstellerangaben: Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch; ² durch die Redaktion der AUTO ZEITUNG Ende August 2024 stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage

MADE IN FINLAND

Winterprofis aus Finnland!

WARRANTY

3

YEARS

JÄRS

ANS

GARANTIE

3 IN 1

RECYCLED

MATERIAL

kungs.de