

## Winterreifen-Test

Sieben Winterpneus und ein Ganzjahresreifen für den Škoda Superb und den VW Passat



215/55 R17



Fotos: Dirk Vincken

Die Zeugen des Winterreifentests: Škoda Superb Combi (Foto oben) und VW Passat Variant 1.5 TSI DSG (Fotos unten).

## Die Laus im Pelz

Unser Winterreifentest in der Größe 215/55 R 17 versucht, Grenzen zu finden und zu ziehen. Denn ohne Schnee verlieren Winterreifen an Bedeutung. Und Ganzjahresreifen gewinnen.

**Wer kennt ihn** nicht, den existenziellen Slogan der Automobilclubs und der Reifenlobby: „Von O bis O – von Oktober bis Ostern“. Da gab es kein Vertun: In dieser Zeitspanne war der Einsatz von Wintergummis quasi Autofahrerlehre, gesetzlich untermauert durch die „situative Winterreifenpflicht“. Schwarz und weiß, klare Regelungen.

Doch diese Einfachheit und Orientierungshilfe ist seit einigen Jahren passé: Väterchen Frost ist ein müder

Geselle geworden, nurmehr eine Art verlängerter Herbst. Gelegentlich sich in nicht-alpine Regionen verirrende Schneeflocken hauchen ihr kurzes Leben auf dem viel zu warmen Asphalt aus. Winterreifen? Tolle Dinger, aber heutzutage nicht selten so sinnvoll wie Regenschirme in der Wüste.

Damit nicht genug: Die lange Zeit belächelten Ganzjahres-Pneus reiften parallel und nahezu unbemerkt in den letzten Jahren zu sehr ernsthaften Konkurrenten heran und räuber-

ten dann frech im Lager der Winter-Puristen – in dem der Sommernerds allerdings ebenfalls.

Atmen wir durch und fassen die aktuell gefühlte Meinung zur Koexistenz von Winter- und Allwetterreifen mal so zusammen: Winterreifen sind unter echten winterlichen Bedingungen nach wie vor das Maß der Dinge. Ganzjahresreifen rangieren unter diesem Level, müssen schließlich auch im Sommer funktionieren. Bei mildereren kurzen Wintern sind sie durchaus eine



Ideale Testbedingungen mit gleichbleibender Kälte gab es im



hohen Norden – nicht immer zur Freude aller: es war kalt.

Die Testreifen: 215/55 R 17 94/98 H/V*		Preis**	Made in
<b>BRIDGESTONE</b>	Blizzak 6	ca. 153 €	Italien
<b>CONTINENTAL</b>	Winter Contact 870 P	ca. 153 €	Frankreich
<b>GOODYEAR</b>	Ultra Grip Performance 3	ca. 153 €	Polen
<b>MICHELIN</b>	Alpin 7	ca. 157 €	Spanien
<b>NOKIAN</b>	Snowproof 2	ca. 128 €	Frankreich
<b>PIRELLI</b>	Cinturato Winter 2	ca. 161 €	Rumänien
<b>VREDESTEIN</b>	Wintrac Pro+	ca. 132 €	Ungarn
<b>GOODYEAR</b>	Vector 4Seasons G3 (o.W.)*	ca. 137 €	Polen

\* Geschwindigkeits/Traglast-Index 94 H: Continental / Geschwindigkeits/Traglast-Index 94 V: Michelin / Geschwindigkeits/Traglast-Index 98 V XL: Bridgestone, Goodyear, Nokian, Pirelli, Vredestein, Goodyear Ganzjahresreifen zum Vergleich / \*\* Preisstand Juni 2025

echte Alternative – wenn auch nur in gemäßigteren Breiten, in schmaleren Formaten und nur auf kleineren Autos. So das gängige Klischee.

Unsere Testergebnisse auf den nächsten Seiten bestätigen den Mainstream: Winterreifen drehen auf Schnee so richtig frei, fühlen sich bei Minustemperaturen rundum wohl. Sieben Wintergummis haben wir ins Rennen geschickt, klangvolle Namen wie Bridgestone Blizzak 6, Conti Winter Contact 870 P, Goodyear Ultra Grip Performance 3, Michelin Alpin 7, Nokian Snowproof 2, Pirelli Cinturato Winter 2 und Vredestein Wintrac Pro+ kämpfen um die Krone des Schneekönigs.

Doch das Septett ficht den Wettkampf nicht unter sich aus: Ein Revoluzzer aus dem Ganzjahreslager grätscht respektlos dazwischen, der bekannt gute Goodyear Vector 4Seasons Generation 3, der allerdings nur zum Vergleich außer Konkurrenz mitläuft. Unvermeidliche Frage, die wir am Schluss beantworten: netter Versuch – oder haben wir es mit dem berühmten Wolf im Schafspelz zu tun? Finden wir es gemeinsam raus.



**Bridgestone Blizzak 6**



**Continental Winter Contact TS 870 P**



**Goodyear Ultra Grip Performance 3**



**Goodyear Vector 4Seasons Gen3**



**Michelin Alpin 7**



**Nokian Snowproof 2**



**Pirelli Cinturato Winter 2**



**Vredestein Wintrac Pro+**



In Anlehnung an die Grüne Hölle gibt es im Norden Finnlands die ...

### Winterteil

#### Pendler zwischen Finnland und Spanien.

Die reinen Schneedisziplinen – sprich: Schnee-Handling, Schnee-Bremsen und Traktion auf Schnee – absolvierten wir auf dem unfassbar großen Testgelände von Reifenhersteller Nokian bei Ivalo im nordöstlichen Finnland. Nicht von ungefähr nennt Nokian das Areal vielsagend „White Hell“ – eine nicht ganz ungewollte Anspielung auf die „Grüne Hölle“, den berühmten Nürburgring in der Eifel.

Die „sommerlichen“ Disziplinen hingegen nahmen wir auf dem „Hakka-Ring“ unter die Räder, das ist Nokians erst vor kurzem eröffnetes Testgelände auf einer endlos einsamen Hochebene, eine Autostunde von Madrid entfernt – ein Outback in Zentralspanien. Hierzu später mehr.

Doch bleiben wir jenseits des Polarkreises und schicken die sieben plus einen Teilnehmer erst einmal zum Schneebremsen.

#### Sicherer Grip

Wie schlagen sich die Kandidaten bei einer Vollbremsung aus 50 km/h bis

schmale 1,5 Meter. Das ist letztlich auf glattem Grund so gut wie nichts. Auch erfreulich: Alle Kandidaten blieben bei den ABS-Notbremsungen brav in der Spur, Lenkkorrekturen waren praktisch nicht nötig. Auch deshalb konnten wir stets die Note „Gut“ vergeben. Ein ausgezeichnetes Ergebnis. Ja, sogar der mitlaufende Goodyear-Ganzjahresreifen machte da keine Ausnahme und reihte sich – wenn auch weiter hinten – unter den reinen Winterspezialisten ein. Hier kam uns das erste Mal das Gedankenspiel mit der Laus in den Sinn.

#### Wer beißt am besten zu?

Jetzt die umgekehrte Übung: Wie kräftig können die Winter-Pneus auf der identischen Rutschbahn aus dem Stand heraus beschleunigen? Angegeben wird die Zugkraft in Newton. Zur besseren Veranschaulichung haben wir auch in Kilogramm umgerechnet. Das simuliert etwa die Stärken beim Anfahren am Berg auf einer verschneiten Fahrbahn – nur eben reproduzierbar. Die Traktionskontrolle bleibt bei dieser Übung natürlich angeschaltet. Sie harmonierte sowohl beim VW Passat Variant als auch beim Škoda Superb Combi ganz ausgezeichnet mit den getestetsten Rei-

zum Stillstand auf fester, von Pistenbullys planierter Schneedecke? Kurze Antwort: durchweg gut, einmal sogar sehr gut. Zwischen dem mit 24,94 Metern Bremsweg und mit Note „Sehr gut“ Bestplatzierten, dem Goodyear Ultra Grip, und dem Bridgestone Blizzak, der mit 26,43 Metern die „längste“ Distanz bis zum Halt benötigte, liegen gerundet nur

### Bremsen auf Schnee

Goodyear Ultra Grip Performance 3	24,94   0,0   102,7 %   (81 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	25,41   6,8   100,8 %   (79 Pkt.)
Michelin Alpin 7	25,52   7,5   100,4 %   (79 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	25,62   8,2   100,0 %   (78 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	25,95   9,9   98,7 %   (77 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	26,08   10,5   98,2 %   (77 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	26,43   11,9   96,9 %   (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	26,39   11,7   97,1 %   (76 Pkt.)

Vollbremsung aus 50 km/h mit ABS. Messung bis 0 km/h auf festgefahretem Schnee. Mindestens 10 Bremsungen. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschwindigkeit (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau). Restgeschwindigkeit = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.  
\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

### Traktion auf Schnee

Goodyear Ultra Grip Performance 3	2614 (266 kg)   109,3 %   (81 Pkt.)
Michelin Alpin 7	2512 (247 kg)   104,8 %   (78 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	2495 (245 kg)   104,0 %   (78 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	2467 (242 kg)   102,8 %   (78 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	2459 (241 kg)   102,5 %   (77 Pkt.)
Conti Winter Contact TS 870 P (Ref.)	2398 (235 kg)   100,0 %   (76 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	2374 (233 kg)   99,1 %   (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	2391 (235 kg)   99,7 %   (76 Pkt.)

Durchschnittliche Zugkraft in Newton (in Klammern: Kilogramm) auf festgefahrener Schnee. Verhältnis zur Referenz in Prozent. Punkte in Klammern (grau). Der Test wird wiederholt, bis die Ergebnisse statistisch sicher sind. \* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft

fen. Trotzdem die Unterschiede etwas deutlicher ausfallen als beim Bremsen, können sich auch diesmal alle Testkandidaten ein „Gut“ verdienen, einer sogar ein „Sehr gut“. Ja, es ist wiederum der Goodyear Ultra Grip, der mit 2.614 Newton die Bestmarke setzt. Der Michelin sichert sich mit rund 100 Newton Rückstand auf den Spitzenreiter Platz zwei. Danach geht es Schlag auf Schlag. Der Nokian bildet mit immer noch 2.391 Newton das Schlusslicht, sogar knapp geschlagen von dem außer Wertung mitlaufenden Goodyear 4Season.

### Die Kurve gekratzt

Anders als beim Nass- oder erst recht beim Trockenhandling geschieht beim Snow-Handling alles in vergleichswei-

Anzeige

**JETZT  
KAUFEN &  
GESCHENK  
SICHERN!\***

# KUMHO



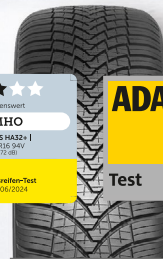
**WINTERCRAFT  
WP72**

**WINTERCRAFT  
WP52+**

**SOLUS  
4S HA32+**



PREMIUM TIRE MARK  
 ✓ Excellent Performance  
 ✓ Wet & Dry Safety  
 ✓ Advanced Technology  
 tuv sud.com/ps-cert



\* Satz KUMHO Winter- oder Ganzjahresreifen ≥ 16 Zoll kaufen und 385-teiliges BRYX Baustein-Set Gratis erhalten. Aktion gültig vom 15.09. – 24.12.2025. Nur solange der Vorrat reicht. Mehr Informationen und die vollständigen Teilnahmebedingungen unter [app.kumho.de](http://app.kumho.de)

se moderatem Tempo. Doch der Schein trügt: Das Fahren im Grenzbereich auf Schnee ist wie ein kleiner Ritt auf Messers Schneide. Denn der Grat zwischen Noch-Haftung und Abflug in der Kurve ist schmal. Grundsätzlich sollen gute, moderne Winterreifen dem Autofahrer ein sicheres Gefühl vermitteln – Bremsen, Lenken, Beschleunigen im schnellen Wechsel

müssen ein Mindestmaß an gewohnten Fahrzeugreaktionen garantieren. Doch das Medium Schnee hat so seine eigenen Vorstellungen von Haftung und Reibung. Schnee ändert mit der Temperatur und mit der Verdichtung teils sehr deutlich seine Kontakteigenschaften: mal erstaunlich griffig, ja fast klebrig – mal eisig-rutschig und völlig anders als tags zuvor. Diese

weiße, kristalline Masse ist nicht aus Versehen bis heute Gegenstand wissenschaftlicher Untersuchungen. Auf der kontinuierlich präparierten Handlingpiste und bei gleichbleibend minus 8°C haben wir es hingegen mit konstanten Bedingungen zu tun. Nur so lassen sich die Unterschiede der Reifen überhaupt herausfahren.

Allen Probanden ist ein ab mittleren Lenkwinkeln mehr oder weniger ausgeprägtes Untersteuern zu eigen – Conti, Bridgestone und vor allem Michelin etwa zeigen dieses Merkmal eher etwas ausgeprägter, worunter die Lenkpräzision geringfügig leidet und was bei stärkeren Lastwechseln als Reaktion ein sich in die Kurve hindrehendes Fahrzeug zur Folge hat. Das ESP hat ordentlich zu tun und fängt seine Mandanten sicher wieder ein. Ganz anders der Goodyear, aber mit leichten Abstrichen auch der Pirelli: Die Hinterachse bleibt deutlich stabiler, auch bleibt das Auto insgesamt beim scharfen Bremsen ruhiger und in der Spur. Der Vredestein erreicht nicht ganz das Niveau von Goodyear und Pirelli, fährt sich dennoch angenehm flüssig.

Der Nokian gibt sich im Charakter ähnlich wie der Bridgestone. Auch ihm fehlt eine gewisse „Contenance“ im Grenzbereich, das heißt, die Quertraction bricht etwas ein. Was macht der „Außenseiter“ Goodyear Vector 4Season? Er kopiert in gewisser Weise die Verhaltensmuster der „echten“ Winterreifen, erreicht aber nicht das höhere Niveau seines Winter-Pendants aus eigenem Hause oder das des Pirelli – doch beeindruckt er alleine dadurch, wie locker er hier mithält.

### Unser Schnee-Fazit

Zusammenfassend lässt sich nach den Winterprüfungen im arktisch kalten Ivalo sagen: Der Goodyear Ultra Grip Performance 3 ist mit knapp über 800 Punkten und dem einzigen „Sehr gut“ im Winter-Teil der Schneekönig. Dichtauf folgen mit „Gut“ der Pirelli, der insbesondere beim Handling und beim Bremsen auf Schnee



Die Winterdisziplinen wurden mit dem Škoda Superb Combi 1.5 TSI gefahren.

### Handling auf Schnee

Goodyear Ultra Grip Performance 3	Gut (78 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Gut (77 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Befriedigend (73 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Befriedigend (73 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	Befriedigend (72 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	Befriedigend (71 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Befriedigend (71 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Befriedigend (71 Pkt.)

Definierte Handling- sowie Slalomprüfungen auf festgefahretem Schnee. Entscheidend ist der subjektive Eindruck mit guter Seitenführung und weitem Grenzbereich. Punkte in Klammern (grau)

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Für die Sommerprüfungen musste der VW Passat ran.



Alle Reifen wurden auf Borbets Y-Alurad aufgezogen.

überzeugte, sowie der Michelin, der speziell beim Bremsen und in der Traktion Punkte sammelte. Alle anderen verdienen sich insgesamt ebenfalls ein „Gut“, auch wenn es bei Bridgestone und Nokian mit 754 Punkten im Winter Teil schon etwas knapp wurde (Grenzwert 750 Punkte)

Einzig der Goodyear-Ganzjahresreifen konnte auf Schnee trotz zwei guter Einzelbewertungen mit insgesamt 748 Punkten nur ein „Befriedigend“ einfahren – was für den All-rounder unter den Winter-Spezialisten aber durchaus beachtlich ist. Das festigt die Erkenntnis, dass die Winter-Performance aller hier getesteten Reifen wirklich sehr homogen auf hohem Niveau liegt.

### Sommerteil

Wir wechseln nun vom frostigen Finnland ins vorfrühlingshafte Spanien. Südlich von Madrid hat Nokian ein ultramodernes Testgelände auf die ansonsten ziemlich karge Hochebene gestellt. Beste Voraussetzungen also, unseren Winterpneus auf trockener und nasser Fahrbahn auf die Lamellen zu fühlen.

### Wir werfen den Anker

Erste Testdisziplinen sind dort die sicherheitsrelevanten Kapitel „Bremsen auf Nässe und trockenem Asphalt“. Das müssen natürlich auch die

Winter-Spezialisten ohne Fehl und Tadel beherrschen, denn dick verschneite Fahrbahnen sind inzwischen zumindest in Deutschland eher die Ausnahme. Deshalb werten wir die Trocken- und Nassprüfungen gegenüber den Winterprüfungen auch im Verhältnis 60 zu 40 Prozent.

Starten wir mit der Trocken-Übung aus 100 km/h bis zum Stillstand: Hier holt sich der Conti mit 40,08 Metern und knapp einem Meter Vorsprung die Krone, es folgen Bridgestone sowie dichtauf Goodyear und Michelin

– allesamt gut! Für Pirelli, Nokian und Vredestein bleibt bei über 20 km/h Restgeschwindigkeit gegenüber dem Bremsbesten nur ein „Befriedigend“. Und der All-Season-Goodyear? Würde sich mit guten 40,65 Metern glatt Platz zwei sichern, wäre er nicht außerhalb der Wertung mitgelaufen. Bravo! Insgesamt muss man aber feststellen: Winterreifen bremsen auf trockenem Asphalt tendenziell deutlich länger als vergleichbare Sommerreifen. Deshalb ergibt es auch unabhängig von Fahrstil, Verschleiß und Temperaturen kei-



Voll in die Eisen: Beim Trockenbremsen treten die Unterschiede zutage.

### Bremsen trocken / Restgeschwindigkeit

Conti Winter Contact TS 870 P (Referenz)	40,08	0,0	100,0 %	(81 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	40,92	14,3	97,9 %	(78 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	41,19	16,4	97,3 %	(77 Pkt.)
Michelin Alpin 7	41,59	19,1	96,4 %	(76 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	41,86	20,6	95,7 %	(75 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	42,54	24,1	94,2 %	(73 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	43,06	26,3	93,1 %	(71 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	40,65	11,8	98,6 %	(79 Pkt.)

ABS-Vollbremsung 100–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto besser. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschwindigkeit (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz). Punkte in Klammern (grau). Restgeschwindigkeit = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft

### Bremsen nass / Restgeschwindigkeit

Bridgestone Blizzak 6	29,99	0,0	100,1 %	(81 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	30,02	2,5	100,0 %	(81 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	30,77	12,7	97,5 %	(78 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	31,01	14,5	96,8 %	(77 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	31,25	16,1	96,1 %	(77 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	31,36	16,7	95,7 %	(76 Pkt.)
Michelin Alpin 7	31,66	18,4	94,8 %	(76 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	31,08	15,0	96,6 %	(77 Pkt.)

ABS-Vollbremsung 80–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto geringer das Kollisionsrisiko. Wie beim Trockenbremsen: 8 Messungen, 1 Fahrer, Tank mind. 4/5 voll. Bremsweg in m (rot), Restgeschw. in km/h (blau), Verhältnis zur Referenz in % (schwarz), Punkte in Klammern (grau). Restgeschw. = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

■ Sehr gut 
 ■ Gut 
 ■ Befriedigend 
 ■ Ausreichend 
 ■ Mangelhaft



Gerade im Flottenbetrieb bietet sich kostengünstige 17-Zoll-Bereifung an.

nen Sinn, Winterreifen während des Sommers einfach durchzufahren. Nicht von ungefähr praktiziert etwa Italien ein – situatives – Winterreifenverbot in den Sommermonaten.

Zurück zu unseren Bremsstests: Jetzt ist die nasse Fahrbahn dran. Hier zeigen sich alle Testkandidaten von ihrer allerbesten Seite: Gut 1,5 Meter liegen zwischen Test-Bestem und dem Schlusslicht. Das ist vergleichsweise wenig. Spitzenreiter auf Nässe ist der Bridgestone mit 29,99 Metern aus 80 km/h bis zum Stillstand. Der Conti kann es mit nur drei Zentimetern mehr fast genauso gut. Das ergibt für beide ein „Sehr gut“. Mit etwas Abstand folgen Vredestein, Nokian, Pirelli, Goodyear und Michelin, die sich alle ein „Gut“ verdienen. Unser All-Season-Einzelkämpfer reiht sich hier im Mittelfeld ein. Auch hier liegen also alle Testreifen auf einem Niveau – und das ist nach wie vor hoch.

Und wie fahren sich unsere Wettkämpfer auf dem Nass- und Trockenhandling-Parcours? Beide Pisten gehören hier mit zum Besten, was die Reifenindustrie zu bieten hat, der Kurvenverlauf ist intelligent und herausfordernd gezeichnet. Rasant, tricky, schnelle Lastspiele. Nichts für Fahrodynamik-Muffel.

### Dancing in the rain

Beginnen wir mit dem Nasshandling. Hatte der Conti auf dem Schnee-Parcours eine eher durchwachsene Show abgeliefert, zeigt der Hannoveraner hier, was eine gelungene Nässe Mischung zu leisten imstande ist. Sehr sommerreifenähnlich, wenn auch auf niedrigerem Grip-Niveau, wieselt der Conti durch die Kurven, lenkt stets willig und exakt ein, bleibt stabil beim Anbremsen, bietet ein hohes Maß an Beherrschbarkeit – sehr gut im Rahmen der Möglichkeiten eines Wintergummis!

Wer reicht an diese Steilvorlage heran? Es ist – Überraschung! – der Vredestein, der dem Conti frech in die Parade fährt und dessen Schau fast kopiert. Nur um Nuancen rangiert der Holländer mit einem starken „Gut“

unter dem Niedersachsen. Als Shootingstar der zweiten Kategorie entpuppt sich der Michelin: Auch er erfreut mit gleichmäßigem Seitenkraftaufbau, nur das fast Michelin-tytische, etwas zu ausgeprägte Untersteuern kostet Agilität und den einen oder anderen Bewertungspunkt. Für ein „Gut“ reicht es dennoch deutlich.

Zur Kategorie Nummer drei zählen wir das Trio aus Bridgestone, Goodyear und Pirelli: Allen gemeinsam ist eine Mischung aus etwas zu dominantem Untersteuern, gepaart mit einer gewissen „Aufziehtendenz“. Das heißt, dass das Auto nach Lastwechseln etwas zu willig in die Kurve ein dreht. Fahrwerksingenieure sprechen von zu hoher Gier-Beschleunigung. Klar, das ESP fängt diese Eigenart wieder ein, doch lässt es Rückschlüsse auf ein nicht hundertprozentig abgestimmtes Eigenlenkverhalten zu – wohl gemerkt im Grenzbereich, also dort, wo der Normalfahrer sich eher selten bewegt. Doch in prekären Situ-

### Handling nass

Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Sehr gut (80 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Gut (78 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Gut (77 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	Befriedigend (74 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	Befriedigend (73 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	Befriedigend (72 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Befriedigend (72 Pkt.)

Auch bei Nässe ist die subjektive Beurteilung das entscheidende Kriterium. Leichte Beherrschbarkeit, gutmütiger Haftungsabriss und präzises Lenkansprechen sichern Bestnoten. Weniger gut: Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern oder unzureichende ESP-Regelgüte. Punkte-Wertung (Pkt.): Maximal 100 Punkte zu vergeben. Punkte in Klammern (grau).

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen .3 nur zum Vergleich

■ Sehr gut ■ Gut ■ Befriedigend ■ Ausreichend ■ Mangelhaft

ationen tritt es eben zutage. Wir geben den Dreien ein „Befriedigend“.

Haben wir wen vergessen? Aber ja: das Produkt von Gastgeber Nokian

und den All-Season von Goodyear. Wir erwähnen diese beiden zusammen, weil sie sich so ähnlich sind: Sie fahren sich auf dem berechneten Parcours et-

### Borbet – Klassiker für den Winter

Die Zeiten der tristen Stahlfelgen für den Satz Winterreifen sind längst vorbei. Heutzutage muss man auch im Winter auf schicke Alus nicht verzichten – nur geeignet müssen sie sein, denn Streusalz, Dreck und Split dürfen weder der Lackierung etwas anhaben können, noch sollte die Reinigung zu aufwendig sein. Für unseren Winterreifentest haben wir deshalb die beliebte Borbet-Felge im Y-Design ausgewählt, die uns der deutsche Traditionshersteller, Automotive-Erstausrüster und Spezialist für Aftermarket- sowie Tuning-Räder zur Verfügung gestellt hat.



Das im Test verwendete Leichtmetall-Gussrad Borbet Y in der Größe 7,5 J x 17 Zoll ist seit vielen Jahren ein echter Klassiker im Borbet-Programm. Das sportlich-elegante Rad ist langlebig, perfekt

verarbeitet und fein sowie besonders haltbar lackiert. Zudem steht es in vielen Größen, Lochkreisen und Farbvarianten zur Wahl. Im Test fand das Y-Rad in der Farbe „Crystal Silver“ mit dem Lochkreis 5 x 112 Verwendung, das aus dem Volkswagen-Konzern etwa auf den VW Passat Variant und den Škoda Superb, aber auch Audi A5, Seat Ateca, Škoda Karoq oder VW T-Roc und Touran passt. Lieferbar ist das Y-Design von 16 bis 19 Zoll Durchmesser sowie in Breiten von 6,5 bis neuerdings sogar 9,5 Zoll. Neben dem bereits erwähnten Lochkreis ist das Y-Rad auch in 5 x 108 (Opel Astra), 5 x 100 (VW Polo), 5 x 114,3 sowie 5 x 120, jeweils in diversen Einpresstiefen, erhältlich und ist somit ungeheuer breit einsetzbar – meist mit EU-Freigabe oder ABE, zumindest aber mit eintragungsfähigem Gutachten. Neben dem klassischen „Crystal Silver“ und dem sportlichen „Black Glossy“ gibt es das Borbet Y-Rad auch in stilistischem „Bronce“, „E-Grey“, „Titan matt“ und „Hyper Silver“. Die Preise starten bei gut 110 Euro pro Rad (16 Zoll).



was unrund, schieben mal etwas über die Vorderräder, mal drängt das Heck ein wenig nach außen. Bei beiden erfolgt der Abriss der Nässehaftung etwas zu abrupt. Ein „Befriedigend“ attestiert dennoch, dass diese Reifen State of the Art sind. Okay, mit leichten Abstrichen.

### Kurvenräubern – trocken

Genug bei Nässe mit der Fliehkraft gekämpft, wechseln wir rüber zum Trockenhandling. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Disziplin nicht zwingend die Domäne von Winterreifen ist. Aber es sagt etwas darüber aus, wie sich ein Winterreifen etwa auf trocken-kalter Winterautobahn bei einem plötzlichen Ausweichmanöver verhält.

Zu den Details. Siehe da, es gibt immer wieder Überraschungen. Bei tagsüber durchgehend plus 9°C fahren sich alle Testreifen erfrischend „sommerlich“. Die Umstellung zum Saisonwechsel ist für Autofahrer also heute kein Thema mehr. Insbesondere der Conti, nun endlich auch der Bridgestone, aber auch erneut der Vredestein glänzen mit willigen Lenkreaktionen, angenehmem Rückstellmoment, sehr gutmütigem Verhalten im Grenzbereich und hoher Bremsstabilität – alle sehr gut. Noch erstaunlicher: Nur knapp dahinter würde sich hier despektierlich der All-Season-Goodyear mit einem „Gut“ im oberen Bereich einreihen – wenn er denn dürfte. Hätten Reifen Augen, würden unsere sieben Wintergummis diese jetzt wohl weit aufreißen.

Goodyear Nummer zwei – der eigentliche Winterreifen – reicht an seinen Konzernbruder nicht ganz heran, überzeugt dennoch mit durchgängig guten Bewertungen.

Etwas aus der Art schlägt der Michelin, der sich – grundsätzlich untersteuernd ausgelegt – nicht sonderlich willig ums Eck bewegt, bei Lastwechseln wiederum leicht zum Nachdrücken des Hecks neigt. Der Nokian wiederum zeigt sich von ganz anderem Charakter: Erfreut er zunächst mit fein abgestimmtem Basis-

handling, baut dieses nach mehreren Runden in der Performance wieder etwas ab – das lässt eine Bewertung mit „Gut“ gerade eben nicht mehr zu. Der Pirelli macht's paradoxerweise gerade andersherum: Fährt er sich anfangs eher unrund und dreht bei Gaswegnahme nicht übermäßig, jedoch vernehmlich ein, so stabilisiert sich sein leicht untugendhaftes Verhalten mit jeder Runde: Es scheint, die zunehmende Erwärmung des Gum-

mis motiviert ihn und entlockt ihm mehr und mehr ein ausgewogeneres Benehmen! Doch dem Normalfahrer wollen wir im Alltag keine solche Aufwärmrunde empfehlen und klassifizieren den Pirelli daher mit einem saten „Befriedigend“.

### Freischwimmer für alle!

Kühlen wir die Gemüter wieder ab – auf geht's ins Wasserbecken. Genauer



Konstant sieben Millimeter beträgt die Wassertiefe beim Längs-Aquaplaning.

### Handling trocken

Bridgestone Blizzak 6	Sehr gut (80 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Sehr gut (80 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Sehr gut (80 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	Gut (76 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Befriedigend (74 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Befriedigend (73 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Gut (77 Pkt.)

Ausschlaggebend ist der subjektive Eindruck mit einem ausreichend breiten Grenzbereich ohne überfordernde Lastwechselreaktionen. Hohe Lenkpräzision, gleichmäßiger Seitenkraftaufbau sowie ein lenkunterstützendes Rückstellmoment wirken sich positiv auf die Bewertung aus. Punkte in Klammern (grau).

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

gesagt: in das fürs Längs-Aquaplaning. Zu Recht ist gerade diese Version des Aquaplanings besonders tückisch und gefürchtet, da es gerne unvorhergesehen in Spurrinnen oder Senken auf Autobahnen und Schnellstraßen auftritt, wo höhere Geschwindigkeiten gefahren werden. Schwimmt der Reifen im Wasser auf, ist der Fahrer machtlos. Weder Bremsen noch Lenkung reagieren, man ist nur noch Passagier, bis die Pneus wie-

der Bodenkontakt bekommen. Genau diese Aufschwimmgeschwindigkeit eines Reifens wird im Längs-Aquaplaning-Becken ermittelt. Das Tempo wird bei jeder Durchfahrt durch das konstant 7 Millimeter hoch gefüllte Becken gesteigert, bis die Elektronik den Abriss ermittelt. Bei dieser Übung erleben wir eine handfeste Überraschung: Durchweg alle Testkandidaten überzeugen mit wahrlich exorbitant hohen Abriss-



**Reifentest – eine Logistikherausforderung. Rund 120 Mal hieß es wechseln.**

## Längs-Aquaplaning

Nokian Snowproof 2	92,4 km/h   103,5 %   (88 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	92,0 km/h   103,1 %   (88 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	90,1 km/h   101,0 %   (85 Pkt.)
Michelin Alpin 7	89,5 km/h   100,3 %   (85 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	89,4 km/h   100,2 %   (84 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	89,3 km/h   100,1 %   (84 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	89,2 km/h   100,0 %   (84 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	87,5 km/h   98,1 %   (82 Pkt.)

Wasserhöhe im Becken 7 mm. Gemessen wird die kritische Aufschwimmgeschwindigkeit an den Vorderrädern bei maximal 15 % Schlupf in km/h (rot). Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau). Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser.

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Werten. Bester ist der Nokian mit sage und schreibe 92,4 km/h. Aber auch der Conti als Letzter im Testfeld liegt mit 89,2 km/h nur rund 3 km/h darunter. Ja, selbst der Goodyear AllSeason ist mit 87,5 km/h immer noch Spitze. Solche Tempi haben wir in dieser Breite bislang noch nicht erlebt. Deshalb: Alle bekommen ein „Sehr gut“.

Etwas differenzierter und auch auf einem „normaleren“ Niveau bewegen sich die Werte beim Quer-Aquaplaning, das gerne mal in überfluteten Aus- und Auffahrten auftritt.

Auch hier überzeugt der Nokian mit nun 75,5 km/h, Platz eins und „Sehr gut“. Dicht gedrängt folgen mit etwas Abstand Vredestein, Goodyear, Bridgestone und Continental – alle samt „Gut“. Michelin und Pirelli kommen mit knapp unter 70 km/h nur noch auf ein „Befriedigend“.

## Quer-Aquaplaning

Nokian Snowproof 2	75,5 km/h   105,6 %   (80 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	73,9 km/h   103,4 %   (79 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	73,3 km/h   102,5 %   (78 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	72,7 km/h   101,7 %   (78 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	71,5 km/h   100,0 %   (77 Pkt.)
Michelin Alpin 7	69,9 km/h   97,8 %   (75 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	69,3 km/h   96,9 %   (74 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	67,4 km/h   94,3 %   (72 Pkt.)

Wasserhöhe konstant 7 mm. Aufgezeichnet wird die maximal fahrbare Kurvengeschwindigkeit in km/h. Darüber reißt die Haftung ab, das Fahrzeug bricht aus. Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser. Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau).

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

## Rollin', rollin', rollin'

Der Rollwiderstand, kurz Rowi, ist heutzutage ein heißes Eisen. Er hat einen direkten Einfluss auf den Spritverbrauch eines Automobils oder – im Falle eines E-Mobils – auf dessen Reichweite. Zugegeben, 0,3 bis 0,5 Liter Minderverbrauch bei 20 bis 30 Prozent niedrigerem Rowi sind nicht die Welt. Doch in Zeiten, in denen EU-Vorgaben für den Flottenverbrauch die Fahrzeughersteller unter Druck setzen, geben diese einen Teil des Problems auch gerne an ihre erstausrüstenden Reifenfabrikanten weiter und fordern immer niedrigere Rowi-Werte, die helfen, Sprit zu spa-



Ein Kunstkopf nimmt die Störgeräusche im Fahrzeug bis ins Detail auf.

ren – und sei es ein Schnapsglas voll. Dabei darf man aber nicht übersehen, dass niedriger Rowi und guter Nass-Grip lange Zeit als unvereinbar galten. Grund sind die völlig unterschiedlichen Frequenzbereiche, in denen Rowi und Nassgriff arbeiten und optimiert werden müssen. Das gleichzeitig zu optimieren, bekommt die Reifenindustrie mit ausgeklügelten Gummi-Mischungen inzwischen ziemlich gut hin, doch die Aufgabe bleibt anspruchsvoll.

Wie sieht es denn nun bei unseren Winterreifen aus? Spitzenreiter und damit sehr gut ist hier der Michelin Alpin 7 mit 6,9 kg/t. Der französische TraditionsHersteller ist inzwischen nicht nur für die fast schon sprichwörtliche Langlebigkeit seiner Produkte bekannt, sondern legt auch auf den Rollwiderstand und andere umweltschonende Technologien höchsten Wert. Doch das tun andere auch, und so landet der Conti nur denkbar knapp auf Platz 2 (sehr gut), gefolgt vom Goodyear Ultra Grip mit 7,3 kg/t und der Note „Gut“. Dann klafft eine kleine Lücke zu den befriedigenden Bridgestone, Nokian und Pirelli. Sie gönnen sich einheitlich 8,1 kg/t, der Vredestein trägt mit 8,4 kg/t beim Rowi die rote Laterne. Und der All-Season-Goodyear? Nun ja, nochmal eine kleine Sensation. Mit 6,7 kg/t liefert er den Bestwert. Chapeau!

**Hören und fühlen**

Bleiben noch die Themenfelder Innengeräusch und Abrollkomfort. Bei

**Rollwiderstand (Einfluss auf Spritverbrauch)**

Michelin Alpin 7	6,9 kg/t   101,4 %   (82 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	7,0 kg/t   100,0 %   (81 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	7,3 kg/t   95,9 %   (79 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	8,1 kg/t   86,4 %   (75 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	8,1 kg/t   86,4 %   (75 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	8,1 kg/t   86,4 %   (75 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	8,4 kg/t   83,3 %   (73 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	6,7 kg/t   104,5 %   (83 Pkt.)

Gemessen wird der Rollwiderstandskoeffizient in kg/t. Je kleiner der Wert, desto besser. Prüfstandsmessung bei 80 km/h. 20-30 % Differenz können ca. 0,3 bis 0,5 l/100 km Verbrauchsunterschied bedeuten. Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz), Punkte in Klammern (grau).

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

ersterem ergibt sich wieder ein ziemlich homogenes Bild. Die Winterreifen neuester Generation sind wirklich leise, stören nicht mehr wie früher durch Brummen, Jaulen oder Wummern und erreichen fast das Niveau von Sommerreifen. Der Goodyear Ultra Grip und nur einen Hauch dahinter der Michelin waren die leisesten Pneus im

Testfeld und werden mit einem „Sehr gut“ belohnt. Dahinter reiht sich der ebenfalls sehr angenehme Bridgestone ein. Continental, Nokian, Pirelli und Vredestein liegen fast alle auf einem Niveau und erhalten ebenfalls die Note „Gut“. Unser Mitläufer für alle vier Jahreszeiten ist sogar flüsterleise und teilt sich mit dem Michelin nicht nur



Die Testtage sind auch bei den Sommerprüfungen in Spanien lang.



Dirk Vincken (li.) und Joachim Fischer sind die-reifentester.de

Die High Society  
der Winter-  
pneus gibt sich  
keine Blöße.

## Innengeräusch

Goodyear Ultra Grip Performance 3	Sehr gut (81 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Sehr gut (80 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	Gut (79 Pkt.)
Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Gut (77 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	Gut (77 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Gut (76 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Gut (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Sehr gut (80 Pkt.)

Messung und subjektive Beurteilung des Geräuschpegels im Fahrzeuginnenraum bei 80 km/h und abgekoppeltem Motor sowie bei Fahrmanövern – nicht verwechseln mit Vorbeifahrgeräusch (Angabe auf EU-Reifenlabel). Je leiser im Innenraum, desto besser. Punkte in Klammern (grau)

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

■ Sehr gut ■ Gut ■ Befriedigend ■ Ausreichend ■ Mangelhaft

die Punktzahl, sondern auch die Note (80 Punkte = sehr gut).

Unsere letzte Hoffnung auf doch noch einmal deutlichere Unterschiede zwischen den Testkandidaten wurde beim Abrollkomfort enttäuscht. Auch hier lag das Feld dicht beisammen, nur Nuancen machten den Unterschied. Conti, Goodyear Ultra Grip und Michelin gefielen uns am besten, meisterten mit ihrem Eigendämpfverhalten Betonquerfugen, Schlechtwegbahn, Schlaglöcher und auch Kopfsteinpflaster am souveränsten – sehr gut. Dicht dahinter reihten sich Bridgestone, Vredestein, Nokian und Pirelli ein, die alle die Note „Gut“ verdienen. Der Goodyear Vector Ganzjahresreifen gefiel ebenfalls und hätte sich in der Wertung im Mittelfeld platziert.

## Abrollkomfort

Continental Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Sehr gut (81 Pkt.)
Goodyear Ultra Grip Performance 3	Sehr gut (80 Pkt.)
Michelin Alpin 7	Sehr gut (80 Pkt.)
Bridgestone Blizzak 6	Gut (79 Pkt.)
Vredestein Wintrac Pro+	Gut (78 Pkt.)
Nokian Snowproof 2	Gut (77 Pkt.)
Pirelli Cinturato Winter 2	Gut (77 Pkt.)
Goodyear Vector 4 Seasons G3*	Gut (78 Pkt.)

Subjektive Beurteilung der Störung des Abrollkomforts beim Überrollen von Querfugen, Längsfräsungen, Kopfsteinpflaster sowie Asphalt-Aufbrüchen. Je weniger Vibrationen oder Schläge in den Innenraum durchdringen, desto besser. Punkte in Klammern (grau)

\* Ganzjahresreifen Goodyear Vector 4Season Gen. 3 nur zum Vergleich

■ Sehr gut ■ Gut ■ Befriedigend ■ Ausreichend ■ Mangelhaft

## Fazit

**Den Test zwar gewonnen, die Eindeutigkeit aber verloren.**

Die High Society der Winterreifen gibt sich keine Blöße – sehen wir mal von den Handling-Disziplinen ab, bei denen größere Unterschiede zutage treten sind. Doch ist das auf winterlichen Straßen – für die unsere Testkandidaten ja ausgelegt sind – so wichtig? Eher nicht, denn bei Schnee und Nässe wird in der Regel ohnehin etwas verhaltener gefahren. Die aus Tester-Sicht eher unbefriedigende Antwort auf die Frage nach dem besten Winterreifen aus unserem Testfeld lautet also: Man macht mit keinem dieser Reifen etwas falsch. Der Continental ist nach Punkten unser Testsie-

## Testfahrzeuge

### Škoda Superb Combi 1.5 TSI DSG | VW Passat Variant 1.5 TSI DSG

Die Testwagen für diesen Winterreifen-Test – ein Škoda Superb Combi 1.5 TSI DSG sowie ein VW Passat Variant 1.5 TSI DSG mit jeweils 150 PS und 250 Nm Drehmoment – standen uns sowohl für die Winter-Prüfungen im finnisch-lappländischen Ivalo als auch für die Nass- und Trockenprüfungen auf dem Hakka-Ring südlich der spanischen Hauptstadt Madrid zur Verfügung. Die beiden großen Business-Kombis erwiesen sich dabei als höchst zuverlässig, sauber verarbeitet, bequem, zeitgemäß ausgestattet und überzeugten auch durch ihre ausgesprochen gut abgestimmten Serien-Fahrwerke. Die Fahrleistungen der beiden Fronttriebler mit Vierzylinder-Motoren waren angemessen. Die Ergebnisse dieses Winterreifen-Tests der Dimension 215/55 R 17 können bedingt auch auf folgende Fahrzeuge mit Frontantrieb, ähnlicher Achslastverteilung und ähnlichem Reifenfülldruck übertragen werden: **Audi A5/Q2 | Fiat 500X/ Tipo | Ford Focus/Puma/Tourneo/Transit | Kia K5/Niro/Soul/Xceed | Mazda CX3 | MG S5/ZS | Opel Combo | Peugeot 508 | Seat Ateca | Škoda Karoq | VW Arteon/ T-Roc/Touran**



Ordnung muss sein. Der nächste Reifensatz wartet schon.

ger, holt sich seinen Vorsprung aber aus den sehr guten Trocken- und Nässebewertungen. Auf Schnee ist er eher guter Durchschnitt.

Umgekehrt sieht es beim Goodyear Ultra Grip Performance 3 aus. Er ist der Schnee-Meister unseres Tests und die richtige Wahl für alle, die in schneereichen Gebieten wohnen und fahren müssen. Gute Allrounder sind der Bridgestone Blizzak 6 und der Vredestein Wintrac Pro + (jeweils mit Stärken im Trockenen und Nassen). Der Pirelli Cinturato Winter 2 und der Michelin Alpin 7 überzeugen dagegen eher bei den Winterprüfungen. Nur der Nokian Snowproof 2 kann keine echten Highlights setzen, ist aber trotzdem ein guter Winterreifen. Mehr denn je kommt es also auf die

# Test kompakt



Reifentyp	Test-Bewichtung in %	Reifen							
		Bridgestone Blizzak 6	Conti Winter Contact TS 870 P (Referenz)	Goodyear Ultra Grip Performance 3	Michelin Alpin 7	Nokian Snowproof 2	Pirelli Cinturato Winter 2	Vredestein Wintrac Pro+	Goodyear Vector 4Seasons G3
<b>Nass-/Trocken-Wertung</b>									
Handling trocken	15	++	++	+	○	○	○	++	
Handling nass	20	○	++	○	+	○	○	○	
Bremsen trocken	15	+	++	+	○	○	○	+	
Bremsen nass	20	++	++	+	+	+	+	+	
Aquaplaning längs	10	++	++	++	++	++	++	++	
Aquaplaning quer	5	+	+	+	○	++	○	○	
Rollwiderstand	5	○	++	+	++	○	○	++	
Abrollkomfort	5	+	++	++	++	+	+	+	
Innengeräusch	5	+	+	++	++	+	+	++	
<b>Ergebnis Nass/Trocken</b>	100%	786,5 Punkte GUT	805,5 Punkte SEHR GUT	771,5 Punkte GUT	773 Punkte GUT	759,5 Punkte GUT	758,5 Punkte GUT	779,5 Punkte GUT	770,5 Punkte o. W.
<b>Schnee-Wertung</b>									
Handling Schnee	25	○	○	+	○	○	+	○	
Bremsen Schnee	40	+	+	++	+	+	+	+	
Traktion Schnee	35	+	+	++	+	+	+	+	
<b>Ergebnis Schnee</b>	100%	754,5 Punkte GUT	760,5 Punkte GUT	802,5 Punkte SEHR GUT	766,5 Punkte GUT	754 Punkte GUT	778 Punkte GUT	763,5 Punkte GUT	747,5 Punkte o. W.
<b>Punkte Nass-/Trocken-Wertung</b>	60%	471,9	483,3	462,9	463,8	455,7	455,1	467,7	462,3
<b>Punkte Schnee-Wertung</b>	40%	301,8	304,2	321,0	306,6	301,6	311,2	305,4	299,0
<b>Summe Punkte</b>	100%	774	788	784	770	757	766	773	761
<b>Gesamtergebnis</b>		GUT 3. Platz	GUT 1. Platz	GUT 2. Platz	GUT 5. Platz	GUT 7. Platz	GUT 6. Platz	GUT 4. Platz	o. W. o. W.

++ = sehr gut    + = gut    ○ = befriedigend    □ = ausreichend    ■ = mangelhaft    o.W. = ohne Wertung

Fotos: Dirk Vincken

### Gewicht / Profiltiefe / Shorehärte\*

Bridgestone Blizzak 6	9,8 kg / 8,1 mm / 74
Conti Winter Contact 870 P	8,9 kg / 8,6 mm / 67
Goodyear Ultra Grip Performance 3	8,8 kg / 8,3 mm / 71
Michelin Alpin 7	9,7 kg / 8,2 mm / 71
Nokian Snowproof 2	10,4 kg / 8,3 mm / 62
Pirelli Cinturato Winter 2	9,5 kg / 8,9 mm / 66
Vredestein Wintrac Pro+	9,9 kg / 8,4 mm / 66
Goodyear Vector 4Seasons G3 (n.W.)**	8,9 kg / 7,9 mm / 69

\* Die Härte von Reifengummi wird in Shore angegeben. Eine Prüfnadel dringt in den Gummi ein, das Messgerät gibt Werte von 0 bis 100 an. Vereinfacht gilt: Je höher der Wert, desto härter der Reifen, desto langlebiger und hitzestabiler, aber auch weniger Grip, vor allem bei niedrigeren Temperaturen. \*\*o.W. = ohne Wertung, GJ-Reifen zum Vergleich

persönlichen Fahrprofile im Winter und die eigenen Vorlieben an.

Oder lässt man es ganz sein und greift gleich zu unserem Mitläufer, dem Goodyear Vector 4Seasons Generation 3? Der Ganzjahresreifen schlägt sich sogar unter den Winter-Spezialisten erstaunlich wacker und erzielt in der Gesamtnote ein beachtenswertes „Gut“. Diese Note stammt aber größtenteils aus den Nass- und Trockenwertungen. Denn auf Schnee gerät der „Alleskönner“ doch gegenüber den Kollegen fürs Frostige etwas ins Hintertreffen.

Und dennoch: Die Laus im Pelz der Winterreifen entpuppt sich eher als Zecke – und lässt sich wohl nicht mehr abschütteln. Die Winterreifen-Entwickler dürften vorerst Urlaubsverbot bekommen. Bis die Rangfolge wieder stimmt.

Dirk Vincken und Joachim Fischer

## Autoflotte

Continental Winter Contact TS 870 P  
**GUT**

Im Test 2025: 7 Winterreifen  
Dimension 215/55 R 17 (7 x gut)

**EMPFEHLUNG**

Punktsieg für Conti, vor allem wegen der Trocken- und Nässewertung.

## Autoflotte

Goodyear Ultra Grip Performance 3  
**GUT**

Im Test 2025: 7 Winterreifen  
Dimension 215/55 R 17 (7 x gut)

**EMPFEHLUNG**

Der Schnee-König kommt bei den Mittelklasse-Pneus von Goodyear.

## Autoflotte

Bridgestone Blizzak 6  
**GUT**

Im Test 2025: 7 Winterreifen  
Dimension 215/55 R 17 (7 x gut)

**EMPFEHLUNG**

Der Bridgestone ist der Allrounder und steht daher auf dem Treppchen.