

Klinisch rein: Vor den Tests in der Halle wird das Testfahrzeug gründlich gewaschen, um die Schneefläche nicht zu verunreinigen.

Passend für das Segment der beliebten Kompakt-SUV und auch für viele weitere Fahrzeuge hat der ARCD-Partner AUTO ZEITUNG zehn Winterreifen in der Dimension 235/55 R 18 auf drei verschiedenen Untergründen getestet. Welcher Pneu ist wo am griffigsten, beugt Aquaplaning am besten vor und rollt besonders effizient?

Von Paul Englert

So testen wir

1 EINKAUF Alle Reifen für diesen Test haben wir im Januar 2021 gekauft. Deshalb wurden ausschließlich Produkte getestet, die zu diesem Zeitpunkt im Handel verfügbar waren.

2 SCHNEE Auf speziell für die Entwicklung von Reifen angelegten Strecken testen wir Brems- und Traktionskraft objektiv und das ganzheitliche Handling der Pneu subjektiv. Aufgrund der durch die Corona-Pandemie bedingten Reisebeschränkungen Anfang 2021 konnten wir die Tests erst im Juni in zwei Hallen in Finnland fahren, die mit Strom aus regenerativen Quellen heruntergekühlt werden und ganzjährig wetterunabhängige Tests möglich machen.

3 NÄSSE Konstant unter einem Millimeter mit Wasser bedeckte Pisten dienen uns zur reproduzierbaren Ermittlung von Bremswegen, Seitenführung und Handling. Die Aquaplaning-Becken, in denen der Reifen beschleunigt wird, bis er aufschwimmt, sind sechs bis neun Millimeter hoch mit Wasser geflutet.

4 TROCKEN Wie bei Nässe werden auch hier Verzögerung und Handling bewertet. Darüber hinaus prüfen wir den Abrollkomfort subjektiv, zum Beispiel auf schlecht eingepassten Gullydeckeln, Querfugen und Kanten, Kopfsteinpflaster oder Asphaltflicken. Das Vorbeiröllgeräusch wird bei abgeschaltetem Motor auf nach EU Label-Vorgaben genormten Strecken ermittelt, der Rollwiderstand ebenfalls nach Label-Regulativen auf einem Prüfstand im Labor.

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.

Enges Rennen



Zehn Winterreifen im intensiven Test

Es ist Januar 2021, innerhalb weniger Tage füllt sich das Reifenlager. Zehn Profile à drei Sätze stehen auf dem Einkaufszettel, macht 120 Test-Reifen und eine Menge Arbeit. Denn bevor wir auf der Strecke starten können, heißt es: Ware auspacken, wiegen, Shore-Härte (beschreibt die Festigkeit eines Werkstoffs) und Profiltiefe messen, Produktionswoche, Werk, Herstellungsland und Label dokumentieren, Reifen auf Felgen montieren. Testkandidaten sind dieses Mal der bereits im vergangenen Jahr in 16 Zoll siegreiche Blizzak LM005 von Bridgestone, Continental WinterContact TS 850 P SUV, Falken Eurowinter HS01

SUV, der neue Winterhawk 4 aus dem Hause Firestone, Goodyear UltraGrip Performance SUV Gen-1, Hankook Winter i*cept Evo3 X, Michelin Pilot Alpin 5 SUV, Nokian WR SUV 4, Pirelli Scorpion Winter und der Wintrac Pro von Vredestein aus den Niederlanden. Letzterer ist es auch, der beim Verzögern auf Schnee die Latte ganz hoch hängt: mit durchschnittlich 27,9 Metern aus Tempo 50 bis zum Stillstand. Auch die Profile von Conti, Hankook und Nokian verzahnen sich beim Bremsen sehr gut mit dem losen Untergrund. Rund zwei Meter mehr Weg als der Vredestein braucht der in dieser Prüfung letztplatzierte Goodyear knapp hinter Miche-

lin. Allerdings hat der mit Pilot Alpin 5 bereifte Testwagen beim Anfahren die Nase vorn, baut die höchste Zugkraft auf – ähnlich gut wie mit dem i*cept Evo3 X von Hankook. Trotz unterdurchschnittlicher Bremswege überzeugt der Pilot Alpin 5 SUV mit narrensicherem Fahrverhalten bis in den Grenzbereich, sehr guter Abstützung in Kurven, starker Traktion und der daraus resultierenden schnellsten Rundenzeit. Auch mit den Profilen von Firestone und Hankook ist man in schneereichen Regionen sicher unterwegs, weil ihre lamellierte V-Profile längs- und querdynamisch gut haften und das Fahrverhalten in Not-situationen unkritisch ist.

Vorteile für ARCD-Mitglieder

In den bundesweit rund 80 Niederlassungen des neuen ARCD-Vorteilspartners DRIVER erhalten Clubmitglieder attraktive Rabatte. Nachlass gibt es nicht nur beim Kauf neuer Reifen, sondern auch auf Werkstattleistungen wie etwa Reifenwechsel, Wartung und Inspektion. Detaillierte Informationen finden Sie unter <https://www.arcd.de/driver/>.



Ebenfalls auf hohem Grip-Niveau fährt der Conti, als Einziger im Test mit asymmetrischem Profil. Deutlich weniger Reserven bieten Falken und Pirelli, was die langsame Rundenzeit untermauert. Auch Bridgestone, Goodyear, Nokian und Vredestein erreichen nicht die Kurventempi der Schnee-Profis, sie lenken deutlich verzögerter ein und untersteuern früh.

40,4 km/h Restgeschwindigkeit

Auf verschneiter Fahrbahn noch griffig und sicher unterwegs, fällt der Hankook i*cept Evo3 X bei Nässe weit zurück.

Offensichtlich lag der Entwicklungsschwerpunkt auf Schnee, anders ist das generell geringe Grip-Niveau mit verzögertem Einlenken, unausgewogener Bremskraftverteilung, frühem ESP-Eingriff und geringer Traktionskraft nicht zu erklären. Das Ergebnis ist eine um rund drei Sekunden langsamere Rundenzeit im Vergleich zu den nächsten Wettbewerbern von Falken und Pirelli. Das gefühlt niedrige Gripniveau des Trios beweist auch der Blick auf die in mehreren Wiederholungen gemessene Vollbremsung aus Tempo 100. Hier markiert der Blizzak LM005 mit 50,8 Metern die Spitze, dicht gefolgt vom äußerst griffigen

und deshalb sehr fahrsicheren Wintrac Pro (51,3 m). Pirelli (58,2 m), Falken (60,0 m) und Hankook (60,7 m) dagegen fallen stark ab und stellen im Ernstfall ein Sicherheitsrisiko dar. Denn wenn der mit Bridgestone bereifte VW Tiguan bereits wieder steht, ist er mit den anderen noch 35,8 (Pirelli), 39,2 (Falken) und 40,4 km/h (Hankook) schnell unterwegs.

Neben den Pneu von Bridgestone und Vredestein überzeugen auch der WinterContact TS 850 P SUV, der Pilot Alpin 5 SUV sowie der UltraGrip Performance SUV Gen-1 mit guter bis sehr guter Fahrstabilität und kurzen Bremswegen. Auch der Nokian verzögert sicher, allerdings können die Kanäle im Profil des WR SUV 4 Wasser nicht schnell genug ableiten, sodass bei von uns im Test mit neun Millimeter Wasserhöhe simuliertem Starkregen erhöhte Aquaplaning-Gefahr besteht. In diesem Fall schwimmt der WR SUV 4 bei Geradeausfahrt schon bei unter 70 km/h auf. Der Spitzenreiter in dieser Disziplin kommt von Bridgestone und verliert erst bei fast 82 km/h den Kontakt zur Fahrbahn. Interessant beim Nässekapitel ist auch der Vergleich zwischen den von uns ermittelten Bremswegen sowie den Nassgriff-Einstufungen laut EU-Label (seit Mai 2021 mit den Buchstaben A bis E). Alle Tests für diese Bewertungen ermitteln die Hersteller auf ihren eigenen Strecken, in einem sehr aufwendigen Ver-

fahren mit klaren Spielregeln und strenger Dokumentationspflicht. Wir dagegen prüfen praxisnah, bremsen alle Testprofile innerhalb eines Tages, auf einer Strecke, unter denselben Bedingungen.

Label-Einstufung realistisch?

Bridgestone zum Beispiel weist den Blizzak LM005 als einziges Profil in diesem Test mit der Top-Einstufung A aus – zu Recht, denn auch bei uns ist er der beste Bremsen. Michelin und Vredestein dagegen stapeln tief, verpassen ihren Pneu ein C, obwohl sie objektiv besser haften als so mancher Wettbewerber mit B-Label. Vor allem die Performance des Vredestein Wintrac Pro wäre ein B, wenn nicht sogar ein A wert. Betrug am Kunden sind die teils vielleicht etwas optimistischen Einstufungen allerdings nicht, denn die Vorgaben seitens der EU lassen den Herstellern Spielräume bei der Einordnung. So ist es nicht verwunderlich, dass in unserem Test identisch gelabelte Profile im direkten Vergleich miteinander einen Bremswegunterschied von mehreren Metern aufweisen.

Beim Rollwiderstand, den wir auf zwei verschiedenen Laborprüfständen unter EU-Label-Bedingungen messen lassen, verhält es sich ähnlich. Hier erreicht der Bridgestone laut Werksangabe als einziger Reifen ein B, läuft jedoch weniger effizient als der mit einem C

Bei Dunkelheit: Damit der Fahrer die bereits ausgefahrenen Spuren gut sieht, wird die Deckenbeleuchtung aus- und das Fernlicht eingeschaltet.

Bremsen: Gummi-Mischung und Profilstaltung entscheiden über das Gripniveau auf Schnee.



Fotos: Klaus Huber-Abendroth





Radwechsel: Fünf Bolzen lösen, Rad abnehmen, fünf Bolzen an- und mit dem Drehmomentschlüssel festziehen. Rund 500 Radwechsel waren für diesen Winterreifentest nötig.

Härte-Prüfung: Mit einem geeichten Messgerät wird die Profil-Härte des Reifens in Shore ermittelt.



Reifenfülldruck: Wir haben alle 120 Testreifen (drei Sätze je Profil) mit einem Fülldruck von 2,6 bar rundum (Werksangabe VW Tiguan) geprüft.

ausgezeichnete Winter Contact TS 850 P SUV, der laut unseres Tests den geringsten Rollwiderstand aufweist. Allerdings liegt der Unterschied zwischen Bridgestone und Conti mit dem VW Tiguan 1.5 TSI rein rechnerisch bei weniger als 0,1 Liter Superbenzin auf 100 Kilometern. Mit knapp über 0,2 Liter Sprit pro 100 Kilometer fällt die Differenz zwischen Spitzenreiter Conti und Schlusslicht Falken dagegen deutlicher aus. Das zeigt aber auch schon die Label-Einstufung des 14,6 Kilogramm schweren Eurowinter HS01 SUV mit einem D. Zum Vergleich: Der WinterContact TS 850 P SUV bringt nur 11,1 Kilogramm auf die Waage. In Sachen Fahrsicherheit überzeugt im Trockenkapitel der sonst eher mäßig abschneidende Pirelli Scorpion Winter mit kurzen Bremswegen, einwandfreier Spurstabilität bei plötzlichen Richtungswech-

seln und hohem Tempo im Handling am meisten. Dicht dahinter folgen die Profile von Conti, Bridgestone, Michelin und Nokian mit ebenfalls sicherem Fahrverhalten. Beim Verzögern liegt der Pilot Alpin 5 SUV mit 42,5 Metern ganz vorn. Dass der Firestone mit einem nur 2,2 Meter längerem Bremsweg ganz hinten liegt, beweist, wie eng es im Trockenkapitel zugeht und dass hier kein Reifen ein echtes Sicherheitsrisiko darstellt. Kleine Unterschiede gibt es allerdings in der subjektiven Beurteilung (Lenkpräzision, mögliches Kurventempo, Reaktionen auf Lastwechsel, ABS- und ESP-Regelung), beim bereits erwähnten Rollwiderstand und beim Vorbeiröllgeräusch, ermittelt auf nach EU-Standards zertifizierten Strecken. ■

Fazit

Lediglich sechs Punkte trennen den Testsieger Bridgestone vom Vredestein auf Rang vier in der Endabrechnung. Dazwischen sortieren sich Michelin und Conti auf den Rängen zwei und drei ein. Eine positive Überraschung ist der neue Firestone auf dem fünften Platz, der von uns ebenso eine Empfehlung bekommt wie der jüngst abgelöste Goodyear. Der generell befriedigend bis gut abschneidende Nokian patzt bei den Aquaplaningtests, die im Vergleich sehr langen Bremswege auf nasser Fahrbahn verhindern eine Empfehlung für die Profile von Pirelli, Hankook und Falken.

Test-Ergebnisse: 235/55 R 18 H / V M+S 3PMSF

Marke	Typ	Last-/Geschwindigkeits-Index	EU-Label ¹	Gewicht/Profiltiefe	Preis ²
TESTSIEGER	Bridgestone	Blizzak LM005	104 H XL	11,6 kg/8,3–8,5 mm	660 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Michelin	Pilot Alpin 5 SUV	104 H XL	13,2 kg/7,6–8,6 mm	750 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Continental	WinterContact TS 850 P SUV / 104 V XL	C/B/72	11,1 kg/8,3–9,0 mm	715 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Vredestein	Wintrac Pro	104 H XL	12,3 kg/7,9–8,7 mm	560 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Firestone	Winterhawk 4	104 H XL	11,3 kg/8,1–8,5 mm	540 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Goodyear	UltraGrip Performance SUV Gen-1 / 104 H XL	C/B/69	13,4 kg/8,0–8,1 mm	655 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Nokian	WR SUV 4	104 H XL	13,1 kg/7,9–8,4 mm	545 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Pirelli	Scorpion Winter	104 H XL	12,7 kg/7,8–8,4 mm	605 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Hankook	Winter i^{cept} Evo3 X	104 V XL	12,7 kg/8,0–8,2 mm	520 Euro
SEHR EMPFEHLENSWERT	Falken	Eurowinter HS01 SUV	104 V XL	14,6 kg/8,8–9,6 mm	485 Euro

SCHNEE

	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte			
Bremsen, 50–0 km/h	40	28,9 m	35	29,5 m	33	28,2 m	39	27,9 m	40	29,0 m	35	29,8 m	32	28,1 m	39	29,3 m	34	28,3 m	38	29,1 m	35
Fahrsicherheit	30	–	23	–	30	–	27	–	22	–	28	–	21	–	20	–	18	–	25	–	24
Handling (350 m), Zeit	15	29,9 s	13	29,0 s	15	29,2 s	14	30,0 s	12	29,2 s	14	29,9 s	13	29,9 s	13	30,1 s	12	29,6 s	13	30,1 s	12
Traktion	40	2981 N	36	3081 N	40	2879 N	32	3035 N	38	3017 N	38	2964 N	35	2955 N	35	2921 N	33	3072 N	40	2823 N	29
Seitenführung ³	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–
		Beim Anfahren und Bremsen verzahnt sich der Blizzak LM005 gut. Aber: leicht indirektes Einlenken, dürfte auch im Kurvenverlauf mehr Seitenführung bieten.		Traktion und Handlingzeit sind top, das Fahrverhalten ist narrensicher. Beim Bremsen setzt der Michelin Pilot Alpin 5 SUV aber seine Griffigkeit nicht optimal um.		Verzögert stark, lenkt spontan ein, erreicht hohe Kurventemp. Im Notfall ist der TS 850 P sehr gut beherrschbar. Die Traktion dürfte aber etwas besser sein.		Beste Verzögerung mit dem Wintrac Pro auf Schnee. Die Traktion beim Anfahren ist sehr gut. In Wechselkurven aber leicht unausgewogen, Hinterachse teils instabil.		Subjektiv und objektiv spielt der Winterhawk 4 auf Schnee in einer Liga mit deutlich teureren Premium-Pneus. Kleine Lenkwinkel, hohe Seitenführung, starke Traktion.		Fühlt sich beim Verzögern gut an, obwohl die Bremswege des UG Performance SUV lang sind. Untersteuert früh, nur mäßig ausgewogen, durchschnittliche Traktion.		Großer Lenkwinkel, verzögertes Einlenken und die gefühlt unterdurchschnittliche Traktion verlagern dem WR SUV 4 die Schneeablenkung. Kurze Bremswege.		Der Scorpion Winter baut auf dem Rundkurs eine gute Traktion auf, verliert allerdings mit geringer Seitenführung sowie indirektem Einlenkverhalten einige Punkte.		Tolle Vorstellung des i ^{cept} Evo3 X, wenn Schnee auf der Straße liegt. Agiles, aber ausgewogenes Handling, lenkpräzise, top Traktion, sehr sichere Verzögerung.		Baut genügend Verzögerungskraft auf, die Zugkraft beim Anfahren ist aber schwach. Und: Der Eurowinter HS01 SUV lenkt zu indirekt ein; geringe Seitenführung.	
125 Punkte	107 Punkte	118 Punkte	112 Punkte	112 Punkte	115 Punkte	101 Punkte	107 Punkte	97 Punkte	116 Punkte	100 Punkte											

NASS

	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte			
Aquaplaning, längs	25	81,6 km/h	25	75,6 km/h	19	73,1 km/h	17	74,9 km/h	19	78,0 km/h	22	75,2 km/h	19	69,6 km/h	13	72,2 km/h	16	73,3 km/h	17	77,9 km/h	22
Aquaplaning, quer	10	–	10	–	7	–	6	–	9	–	9	–	8	–	2	–	6	–	8	–	9
Bremsen, 100–0 km/h	40	50,8 m	40	54,5 m	31	52,0 m	37	51,3 m	39	54,6 m	31	55,0 m	30	54,0 m	32	58,2 m	22	60,7 m	16	60,0 m	17
Fahrsicherheit	45	–	45	–	43	–	42	–	45	–	35	–	37	–	30	–	30	–	21	–	27
Handling (1,82 km), Zeit	20	91,2 s	19	90,1 s	20	90,2 s	20	89,8 s	20	92,0 s	18	91,9 s	18	92,4 s	17	93,3 s	16	96,2 s	13	93,5 s	16
Kreisbahn (Ø 50 m), Zeit	10	12,6 s	10	12,7 s	10	12,8 s	10	12,8 s	10	12,9 s	10	12,7 s	10	12,8 s	10	12,7 s	10	13,4 s	8	13,3 s	8
		Höchste Aufschwimmgeschwindigkeit in den Aquaplaning-Tests und kürzeste Bremswege, in Notsituationen sehr sicher. Auf nasser Straße ist der Bridgestone top.		Exzellente Balance zwischen Vorder- und Hinterachse bei Lastwechseln, feiner Übergang von der Haft- zur Gleitreibung. Beim Bremsen ist der Michelin Mittelmaß.		Sehr sicheres Fahrverhalten allgemein auf dem Conti, hohe Stabilität bei plötzlichen Richtungsänderungen mit Front und Heck. Schwimmt etwas früher auf als die Besten.		Schnellster im Handling, weil extrem hohes Gripniveau, sehr spontanes Einlenken, beste Balance in Wechselkurven, kaum Untersteuern. Nässe liegt dem Vredestein.		Der Firestone ist generell griffig bei Nässe, fällt mit subjektiv hoher Bremskraft aber auch mit tendenziell ausbrechendem Heck bei Lastwechseln auf. Spätes Aquaplaning.		Völlig unproblematisch bei plötzlichen Richtungswechseln ohne unangenehme Lastwechselreaktionen. Auf der Bremse bleibt jedoch Luft zur Nässe-Elite.		Gute Balance zwischen Vorder- und Hinterachse, deshalb unkritisches Verhalten, wenn's drauf ankommt. Allerdings etwas indirektes Einlenken und hohe Aquaplaninggefahr.		Der Pirelli leidet unter langen Bremswegen, trägem Einlenkverhalten und im Vergleich geringer Seitenführung. Jedoch ist er bei Lastwechseln recht einfach beherrschbar.		Die langsame Rundenzeit ist das Resultat des generell geringen Gripniveaus des Hankook. Träges Einlenken, unharmonische Bremskraftverteilung, zu lange Bremswege.		Erfreulich spätes Aufschwimmen mit dem Falken, allerdings ist die Verzögerung zu schwach, die Griffigkeit beim spontanen Einlenken und im Kurvenverlauf niedrig.	
150 Punkte	143 Punkte	130 Punkte	132 Punkte	142 Punkte	125 Punkte	122 Punkte	107 Punkte	100 Punkte	83 Punkte	99 Punkte											

TROCKEN

	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte	Wert	Punkte			
Bremsen, 100–0 km/h	40	44,0 m	36	42,5 m	40	44,3 m	35	42,9 m	39	44,7 m	34	43,6 m	37	43,3 m	38	43,6 m	37	44,3 m	35	44,6 m	34
Fahrsicherheit	30	–	29	–	27	–	28	–	22	–	20	–	24	–	26	–	30	–	23	–	19
Handling (1,95 km), Zeit	20	63,9 s	19	64,5 s	18	64,3 s	19	64,7 s	18	64,9 s	18	64,5 s	18	64,4 s	19	63,4 s	20	64,4 s	19	65,1 s	17
Komfort	10	–	9	–	8	–	9	–	8	–	8	–	7	–	8	–	8	–	8	–	7
Rollwiderstand, kg/t	25	7,9	20	8,2	18	7,3	25	8,2	18	8,0	19	8,0	19	7,9	20	8,5	16	7,7	22	9,3	11
Slalom, Abstand 18 m	15	57,6 km/h	15	57,4 km/h	15	57,7 km/h	15	56,4 km/h	14	56,6 km/h	14	57,7 km/h	15	57,9 km/h	15	58,1 km/h	15	57,0 km/h	14	57,0 km/h	14
Vorbeiröllgeräusch 80 km/h	10	72 dB(A)	8	70 dB(A)	10	73 dB(A)	7	73 dB(A)	7	71 dB(A)	9	72 dB(A)	8	72 dB(A)	8	73 dB(A)	7	73 dB(A)	7	72 dB(A)	8
		Beim Blizzak LM005 kann man sich auf die sehr hohe Seitenführung verlassen. Guter Eigenkomfort, gute Verzögerungsleistung, recht geringer Rollwiderstand.		Mit der besten Verzögerung setzt der Pilot Alpin 5 SUV ein Ausrufezeichen. Er dürfte etwas spontaner einlenken und sich im Verlauf der Kurve seitlich stärker abstützen.		Harmonisiert gut mit den Regelsystemen des VW Tiguan, rollt sicher und komfortabel. Außerdem verbraucht man mit dem WinterContact TS 850 P am wenigsten Kraftstoff.		Der mit dem Wintrac Pro bereifte Testwagen brems extrem gut. Größere Lenkwinkel als die Besten im Test, reagiert weniger spontan. Lautes Vorbeiröllgeräusch.		In Sachen Bremsweg und Rollwiderstand nah dran am Verwandten von Bridgestone. Doch der Firestone bietet weniger seitliche Abstützung, lenkt verzögerter ein.		Insgesamt fühlt sich der UltraGrip Performance SUV Gen-1 etwas weicher und indirekter an als die Besten auf trockener Straße. Dennoch: unkritisch im Grenzbereich.		Spontane Reaktionen auf Lenkimpulse, hohe Kurventempi, kurze Bremswege, niedriger Rollwiderstand. Kleines Manko: Der WR SUV 4 spricht etwas hart an.		Kleine Lenkwinkel und hohe Spurstabilität zeichnen den fahrsicheren Scorpion Winter aus. Stützt sich seitlich sehr gut ab, verursacht hohen Vorbeiröllgeräuschpegel.		Bremst verlässlich, stützt sich in Kurven gut ab. Außerdem ist der Rollwiderstand des i ^{cept} Evo3 X gering. Im Handling etwas träge, teils unruhig regelndes ABS.		Vor allem der hohe Rollwiderstand kostet den Falken viele Punkte. Er lenkt zwar recht spontan ein, kann das Kurventempo aber nicht halten. Frühe ESP-Regelung greift.	
150 Punkte	136 Punkte	136 Punkte	138 Punkte	126 Punkte	123 Punkte	129 Punkte	133 Punkte	133 Punkte	133 Punkte	128 Punkte	110 Punkte										

Gesamtwertung 425

PLATZIERUNG

Platz	Marke	Profil
1	Bridgestone	Blizzak LM005
2	Michelin	Pilot Alpin 5 SUV
3	Continental	WinterContact TS 850 P SUV / 104 V XL
4	Vredestein	Wintrac Pro
5	Firestone	Winterhawk 4
6	Goodyear	UltraGrip Performance SUV Gen-1 / 104 H XL
7	Nokian	WR SUV 4
8	Pirelli	Scorpion Winter
9	Hankook	Winter i ^{cept} Evo3 X
10	Falken	Eurowinter HS01 SUV

Updates für die Testreifen Continental Update ab DOT 3320: neue Mischung, verbesserter Abrieb. **Falken** Veränderte Mischung ab DOT 0721. Labelwerte nach neuer Verordnung: D/B/72. **Goodyear** Der Nachfolger UltraGrip Performance + SUV wurde im Mai 2021 eingeführt. **Hankook** Überarbeitung ab DOT 1521: neue Laufflächenmischung für verbesserten Nassgriff, präziseres Handling durch geänderte Seitenwand-Struktur. **Bridgestone, Firestone, Michelin, Nokian, Pirelli, Vredestein** Keine Änderungen

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