

sport auto

Ausgabe 11/2013



TECHNIK-GEHEIMNISSE GELÜFTET
BMW M3/M4



EXTREM-LEICHTBAU AUS ITALIEN

Romeo 4C



FEHLERFREI? 70 000 KM-DAUERTEST

VW Scirocco R



POWERDUELL: 1130 PS IM VERGLEICHSTEST

**Porsche 911 Turbo S
Lamborghini Gallardo**



ERST
R18



ERSTEST

DER KÖNIG DER NORDSCHLEIFE? **PORSCHE 911 GT3**



ATMOBIL GEGEN POWER-GOLF
Golf R Cabrio



GROSSER KOMPAKTDIESEL-VERGLEICHSTEST
Neuer GTD: Schlägt er die Konkurrenz?

Seat Leon TDI, Opel Astra CDTI



FORMEL 1: INSIDER-REPORT
Chaos bei Ferrari

40
SEITEN
MOTORSPORT
IM HEFT

REIFENTEST SIEBEN WINTERREIFEN IM FORMAT 245/40 R18 V IM VERGLEICH



AUF SPUREN- LESE

Fotos: Dino Eisele

Allradantrieb und 360 PS des Audi TT RS setzen den sieben getesteten Winterreifen der Größe 245/40 R 18 V mächtig zu. Wie schlagen sich die Hochleistungs-Gummis auf Schnee, bei Nässe und auf trockenem Asphalt?



3,3 Sekunden liegen beim Nasshandling zwischen dem Besten und dem Schlechtesten



Beim Trockenhandling sind die Unterschiede vergleichsweise gering



In den Bremstests aus Tempo 100 schwächt der Toyo bei Nässe sowie bei Trockenheit



Auf Schnee wird aus 50 km/h verzögert, mit jedem Reifensatz mindestens sieben Mal



Beschleunigung von 20 auf 50 km/h mit leichten Vorteilen für den Dunlop

Da geht der stärkste Elch in Deckung, wenn der heisere Fünfzylinder seine garstigen Salven in die finnischen Wälder feuert. Der Russe wird das Getöse schon nicht hören, der ist immerhin rund 100 Kilometer entfernt. Und sehen wird er sie auch nicht, diese lange, glitzernde Schneeschlepp, die hinter dem Heckflügel des Audi TT RS hängt.

Der diesjährige Winterreifentest produziert herrliche Bilder, untermalt mit faszinierendem Ton, auf die der QR-Code unten einen kurzen Video-Einblick gibt. Aber nicht, dass nun die Meinung aufkeimt, es ginge hier oben in Nordfinland lediglich um fahrdynamischen Unterhaltungswert. Vielmehr geht es ums Ganze – um Traktion, Bremsvermögen, Seitenführung, ausgewogene Handlungseigenschaften, später spielt auch noch die Aquaplaningleistung eine entscheidende Rolle. Es geht um möglichst hohe, weit gesteckte Grenzbereiche bei Schnee, Nässe und Trockenheit. ▷



VIDEO REIFENTEST
TT RS MIT 245/40 R 18
Zum Betrachten des
Films den Bildcode per
Smartphone mit einer
QR-App scannen



Königsdisziplin Schneehandling Den 1150 Meter langen Kurs umrundet der Audi TT RS mit dem Pirelli Sottozero III am schnellsten – mit 1,5 Sekunden Vorsprung



Rauf und runter immer wieder
Die Tests erfordern unzählige Reifenwechsel



Spuren im Schnee
Der finnische Schnee bietet ideale Messbedingungen



Wichtiges Handwerkszeug
Die richtigen Luftdrücke sind ein absolutes Muss

Zunächst haben die sieben Winterreifen-spezies in der Dimension 245/40 R 18 V die 360 PS des Audi TT RS Plus in winterlichen Gefilden bestmöglich in den Griff zu bekommen. Und das schafft der Dunlop SP Winter Sport 4D mit 95 von 100 möglichen Punkten am beeindruckendsten. Sein ausgewogenes Fahrverhalten und sein Gripvermögen liegen auf höchstem Niveau. Wenngleich der per se traktionsstarke Quattro-Antrieb des TT beim Sprint von 20 auf 50 km/h mögliche Schwächen abfängt. Dementsprechend klein sind zwar die Differenzen beim Spurttest im Schnee; die Tendenzen über die Stärken und Schwächen kommen dennoch zum Vorschein.

So zum Beispiel, dass der flammneue Pirelli Sottozero III eben beim Spurt und beim Bremsen auf schneebedeckter Fahrbahn nicht ganz vorne dabei ist. Dafür bietet er auf dem selektiven Handlingkurs eine hervorragende Seitenführung – jedenfalls an der Vorderachse. Bei Lastwechseln wirkt das Heck lebhafter, was bei entsprechendem Fahrkönnen in eine gesteigerte Agilität umgemünzt werden kann, wie die mit Abstand beste Rundenzeit auf dem 1150 Meter langen Handlingkurs zeigt.

Nicht ganz so schnell, aber dafür mit einem sehr umgänglichen Fahrverhalten meistert der

Continental Winter Contact TS 830 P die anspruchsvolle Berg-und-Tal-Bahn. Er rangiert bei den Schneetests auf Platz drei. Rang zwei gebührt dem Michelin Pilot Alpin PA4, der im Handling zwar tendenziell mehr untersteuert, andererseits in der weißen Pracht die beste Bremsperformance an den Tag legt.

Im Nassen bilden Pirelli und Michelin die Spitze

Was vom Goodyear Ultragrip 8 Performance nicht uneingeschränkt zu behaupten ist. Er macht seine Sache, wenngleich im Handling sehr untersteuernd ausgelegt, zweifellos gut, kann sich jedoch nur bei der Traktionsmessung mit den Besten messen.

„In der Nässewertung bilden der Michelin Pilot Alpin PA4 und der Pirelli Sottozero III die Spitze des Feldes“

Auch der Toyo SnowProx S 953 gibt sich im Winter keine große Blöße, allerdings ist sein Fahrverhalten nicht exakt definiert – wechselt letztendlich nur mit Mühe beherrschbar zwischen Unter- und Übersteuern.

Der Falken HS 449 Eurowinter gibt sich noch etwas widerspenstiger. Mit ihm bestückt keilt das Heck des TT RS im Grenzbereich relativ schlagartig, nachhaltig und entsprechend schwer zu bändigen aus.

Gleiches geschieht, wenn der Falken eine nasse Fahrbahn unter sein Lamellenprofil nimmt. Auch hier sind die Lastwechselreaktionen am stärksten von allen sieben Testkandidaten ausgeprägt. Der Toyo gibt sich bei Nässe nun eindeutig als fader Untersteuerer zu erkennen, bremst zudem am schlechtesten. Kurzum: Die beiden Asiaten schwächeln im Vergleich zur Konkurrenz bei den Nassetests – die guten Aquaplaningleistungen einmal ausgenommen.

In der Nässewertung bilden der Michelin und der Pirelli die Spitze des Feldes. Ein enges Kopf-an-Kopf-Rennen, das der Michelin schlussendlich durch seine sehr hohe Lenkpräzision ganz knapp für sich entscheiden kann. Nur wenige Punkte dahinter liegen Continental, Dunlop und Goodyear – alle drei sind bei nassen Straßenverhältnissen gut aufgestellt,

den Unterschied machen nur Nuancen bei Lenkgefühl und Fahrverhalten aus.

Die Zielgerade naht. Nach den aufwendigen Schnee- und Nässetests fehlt nur noch das etwas weniger stark gewichtete Trockenprogramm. Hierbei sind die Unterschiede bei Winterreifen erfahrungsgemäß noch geringer. Lediglich der Toyo rutscht aufgrund seiner schlechteren Bremswerte weiter ab. In der finalen Bilanz landet der SnowProx auf dem letzten Platz, weil er sich auf keinem der drei getesteten Untergründe maßgeblich in Szene setzen kann.

Der Falken erarbeitet sich aufgrund seiner durchweg durchschnittlichen Leistungen noch ein paar Punkte mehr, scheitert jedoch wegen der mäßigen Fahreigenschaften am Prädikat

„empfehlenswert“. Das darf sich der Goodyear mit Rang fünf ans Profil heften, der sich im Grenzbereich umgänglich gibt und vor allem bei Nässe punktet. Für die Empfehlung „sehr empfehlenswert“ reicht es dem Ultragrip 8 Performance dennoch nicht.

Der Franzose holt sich überzeugend den Testsieg

Dieses Urteil gilt für den Schneespezialisten und auch sonst sehr ausgewogenen Dunlop Wintersport 4D, der sich bei Trockenheit ebenfalls keinen Fehltritt mehr leistet.

Jedoch wirkt der Pirelli Sottozero III auf trockenem Asphalt noch direkter, bei höheren Geschwindigkeiten etwas stabiler, zieht dadurch mit dem Dunlop gleich und holt

sich somit ebenfalls die höchste Auszeichnung im Test. Gleiches Lob gilt für den Continental Winter Contact TS 830 P, der allerdings noch ein Pünktchen mehr einfährt, weil er die beste Bremsleistung zeigt, ohne im Handling indirekt zu wirken. Für den Michelin Pilot Alpin PA4 reicht es trotzdem nicht.

Der Franzose holt überzeugend den Testsieg, weil er bei trockener Fahrbahn das extrem hohe Niveau hält, das ihm bereits bei Nässe und Schnee Bestnoten einbrachte. Auch bei schnellen Spurwechseln bleibt der TT RS mit dem Michelin bestückt sehr stabil. Den Elchtest würde er somit locker meistern. Aber der Namensgeber für dieser Ausweichübung hat sich ja vorsorglich lieber in den finnischen Wäldern versteckt. ■

SIEBEN WINTERREIFEN IM TEST



MICHELIN Pilot Alpin PA4 239 Euro¹⁾

CONTINENTAL Conti Winter Contact TS 830 P 225 Euro

DUNLOP SP Winter Sport 4D 225 Euro

PIRELLI Winter Sottozero III 223 Euro

GOODYEAR Ultragrip 8 Performance 211 Euro

FALKEN HS 449 Eurowinter 159 Euro

TOYO SnowProx S 953 179 Euro

SCHNEE

NASS

TROCKEN

Handling							
Rundenzeit (30)	27 / (74,2 s)	26 / (74,7 s)	27 / (74,2 s)	30 / (72,7 s)	26 / (74,9 s)	23 / (76,2 s)	26 / (74,8 s)
Fahrverhalten (20)	16	19	20	18	16	14	15
Traktion (20-50 km/h) (20)	20 / (2,49 s)	20 / (2,49 s)	20 / (2,48 s)	17 / (2,61 s)	20 / (2,49 s)	18 / (2,58 s)	20 / (2,49 s)
Bremsen (aus 50 km/h) (30)	30 / (23,7 m)	26 / (24,3 m)	28 / (24,1 m)	23 / (24,8 m)	23 / (24,8 m)	21 / (25,2 m)	25 / (24,6 m)
Summe (100)	93	91	95	88	85	76	86
Handling							
Rundenzeit (30)	29 / (81,9 s)	28 / (82,7 s)	29 / (82,4 s)	30 / (81,6 s)	28 / (82,6 s)	27 / (83,4 s)	24 / (84,9 s)
Fahrverhalten (20)	19	17	18	20	18	13	15
Lenkpräzision (20)	20	18	16	17	17	19	17
Bremsen (aus 100 km/h) (20)	20 / (56,2 m)	18 / (57,3 m)	17 / (57,7 m)	19 / (56,5 m)	16 / (58,2 m)	15 / (59,4 m)	7 / (64,8 m)
Aquaplaning längs (10)	5 / (65,6 km/h)	7 / (67,5 km/h)	7 / (67,7 km/h)	6 / (67,3 km/h)	8 / (67,7 km/h)	10 / (72,4 km/h)	9 / (71,0 km/h)
Summe (100)	93	88	87	92	87	84	72
Handling							
Rundenzeit (20)	20 / (53,4 s)	20 / (53,6 s)	19 / (54,2 s)	19 / (53,9 s)	18 / (54,7 s)	18 / (54,4 s)	19 / (54,1 s)
Fahrverhalten (20)	20	19	17	18	17	17	17
Lenkpräzision (10)	10	9	8	9	8	8	8
Bremsen (aus 100 km/h) (20)	18 / (47,2 m)	20 / (46,2 m)	20 / (46,2 m)	20 / (46,2 m)	17 / (47,7 m)	20 / (46,4 m)	14 / (49,1 m)
Summe (70)	68	68	64	66	60	63	58
Gesamtwertung (270)	254	247	246	246	232	223	216

autoURTEIL

Sehr empfehlenswert Sehr empfehlenswert Sehr empfehlenswert Sehr empfehlenswert Empfehlenswert Bedingt empfehlenswert Bedingt empfehlenswert

¹⁾ vom Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e.V. ermittelte Durchschnittspreis
In jeder Wertung erhält der beste Reifen die in Klammern gesetzte Maximalpunktzahl.

Sehr gute Traktions- und Bremsleistungen auf Schnee, exaktes und sicheres Fahrverhalten, gute Nässe-eigenschaften, Abstriche bei der Aquaplaningleistung.
Ausgewogenes Fahrverhalten in allen Disziplinen, gute Verzögerungswerte, gute Stabilität und Präzision bei Trockenheit.
Exzellentes Gripniveau und harmonisches Fahrverhalten bei Schnee, gute Verzögerungsleistung bei Trockenheit, durchschnittliches Aquaplaningverhalten.
Prima Bremswerte bei Nässe und Trockenheit, ausgewogenes Fahrverhalten, stabil bei hohen Geschwindigkeiten, leichte Abstriche bei Traktion auf Schnee.
Sicheres, tendenziell mehr untersteuerndes Fahrverhalten, gute Traktion auf Schnee, durchschnittliche Verzögerungsleistungen.
Hervorragendes Aquaplaningverhalten, präzises Lenkgefühl bei Nässe, gutes Fahrverhalten bei Trockenheit, Lastwechsel und mäßige Bremsleistung bei Nässe und Schnee.
Sehr gute Aquaplaningleistung, gute Traktion auf Schnee, schlechte Verzögerung – vor allem bei Nässe, wechselhaftes Fahrverhalten bei nasser Fahrbahn.