NUR € 3,50

EINE PUBLIKATION VON OFF ROAD

AUSGABE 5/14 WWW.SUVMAGAZIN.DE

SUV MAGAZIN

SPORT UTILITY VEHICLE

Deutschlands erstes SUV-Automagazin

NEU

BRANDNEU



JEEP RENEGADE

SIEBENSITZER-DUELL



>>> Nissan X-Trail vs. Hyundai Grand Santa Fe

PRAXISTEST



>>> SsangYong Korando

>>> FASZINATION RUMÄNIEN:
Europas schönste Passstraßen

4 192388 703508 05

>>> FAHRBERICHT:
Der neue VW Touareg

>>> FAHRBERICHT:
Der neue Porsche Cayenne

BMW X4

>>> GEFAHREN & GETESTET
IM TITELTEST

ALLES, WAS SIE WISSEN MÜSSEN
AUF 9 SEITEN!



>>> SERVICE: DER GROSSE WINTERREIFEN-TEST

VORSTELLUNG



>>> Volvo XC90

VORSTELLUNG



>>> Land Rover Discovery Sport

IM VERGLEICHSTEST

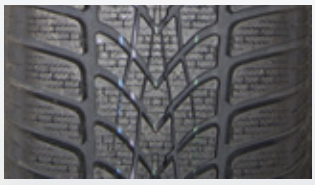


>>> BMW X1 | Audi Q3 | Mercedes-Benz GLA

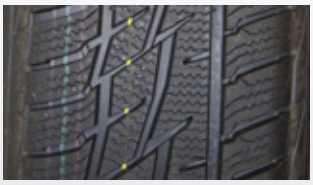
Deutschland € 3,50 • Österreich € 4,00 • Schweiz sFr 7,20 • Benelux € 4,65 • Italien € 5,20 • Spanien € 5,20 • Slowakei € 5,70



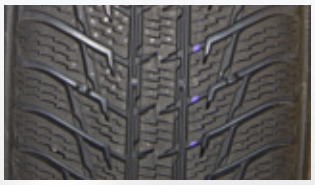
» Die Testkandidaten



DUNLOP
SP Winter Sport 4D



MATADOR
SIBIR SNOW SUV



NOKIAN
WR SUV 3



PIRELLI
SCORPION WINTER



SEMPERIT
Speed-Grip 2



VREDESTEIN
Wintrac xtreme S



Schwarzes GOLD

SUV MAGAZIN WINTERREIFEN

Eis, Schnee, Trockenheit und Nässe: Gute Winterreifen müssen für alle Fahrbahnverhältnisse taugen. Wir haben rechtzeitig vor dem Einsetzen der kalten Jahreszeit sechs Profile der gängigen Dimension 215/65 R16 getestet und zeigen Ihnen, welche Pneus wahre Alleskönner sind.

Traktion



Nokian	3,1 s
Pirelli	3,1 s
Dunlop	3,2 s
Vredestein	3,2 s
Semperit	3,2 s
Matador	3,2 s

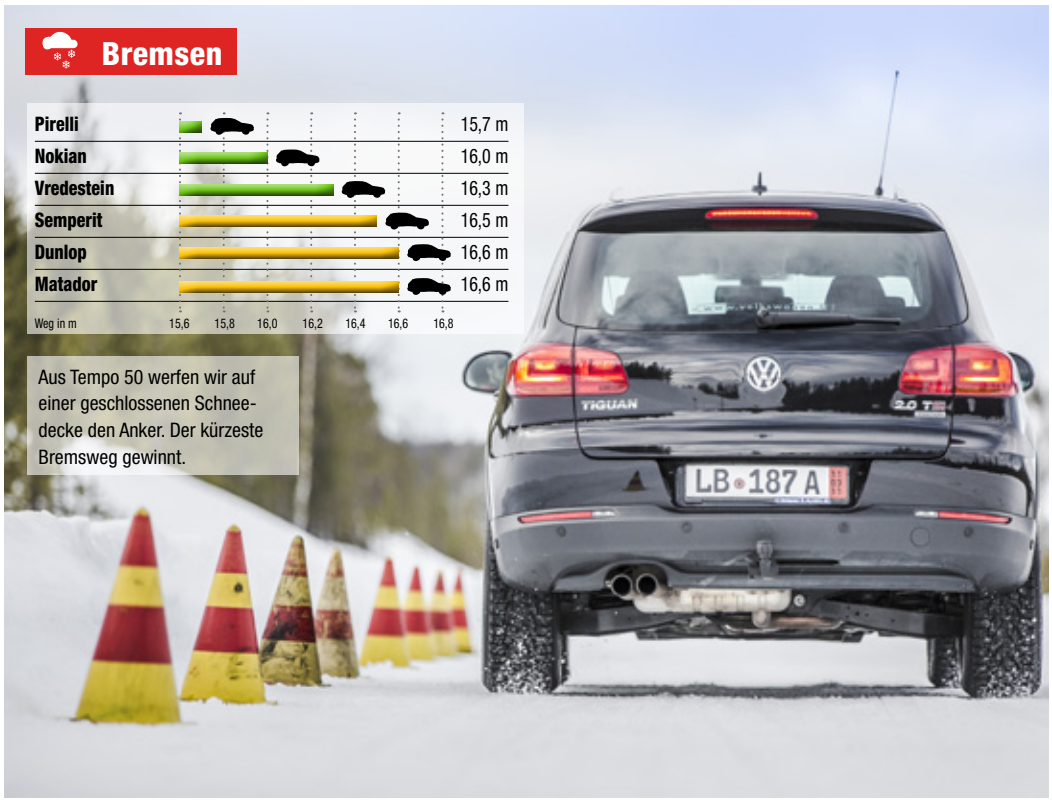
Zeit in s: 3,0 | 3,1 | 3,2 | 3,3

Aus dem Stand geht es bis Tempo 50, die verstrichene Zeit zwischen 6 und 38 km/h fließt in die Wertung ein.



Autofahren wird bekanntlich immer teurer – da überlegen sich auch Besitzer hochpreisiger SUV, wo sie sparen könnten. Leider oft ohne Bedacht, denn häufig fällt die Spar-Entscheidung dann genau auf einen der wichtigsten Teile des Fahrzeuges: die Reifen. Klar, neue Pneus können schnell die 500-Euro-Grenze sprengen – doch billige Alternativen wie runderneuerte oder gar gebrauchte Gummis aus dem Internet bergen ein großes Sicherheitsrisiko in sich. Schließlich ist der Autoreifen die direkte und einzige Verbindung zwischen Fahrbahn und Fahrzeug. Wer hier spart, spielt mit seinem Leben und dem aller anderen Verkehrsteilnehmer. Damit Sie mit Ihrem SUV auch in der kommenden Wintersaison sicher von A nach B gelangen und selbst bei widrigsten Bedingungen immer über genügend Grip verfügen, haben wir uns in den hohen Norden aufgemacht und sechs Profile in der Dimension 215/65 R16 getestet.

Bremsen



Pirelli	15,7 m
Nokian	16,0 m
Vredestein	16,3 m
Semperit	16,5 m
Dunlop	16,6 m
Matador	16,6 m

Weg in m: 15,6 | 15,8 | 16,0 | 16,2 | 16,4 | 16,6 | 16,8

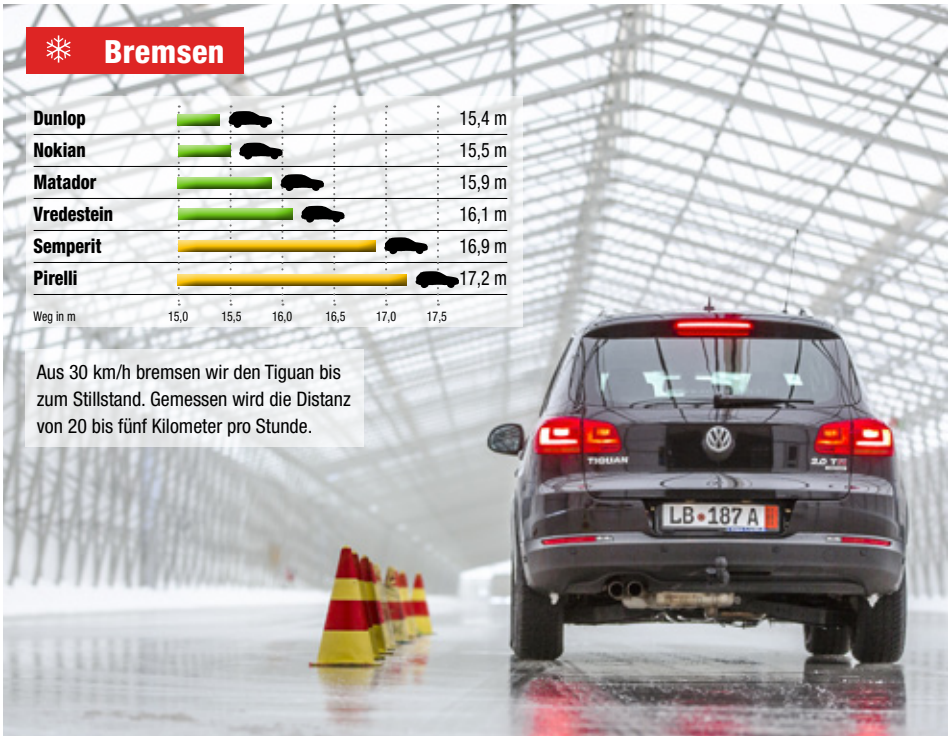
Aus Tempo 50 werfen wir auf einer geschlossenen Schneedecke den Anker. Der kürzeste Bremsweg gewinnt.

DIE TESTKANDIDATEN

Für unseren großen Winterreifen-Test müssen sich die sechs Pneus den Herausforderungen auf Eis und Schnee, auf nasser und trockener Fahrbahn stellen. Neben namhaften Produkten wie dem SP Winter Sport 4D von Dunlop und dem Scorpion Winter von Pirelli treten noch der Vredestein Wintrac xtreme S, der Semperit Speed-Grip 2 sowie der SIBIR SNOW SUV der unbekannten Marke Matador an. Mit dem Nokian WR SUV 3 lässt sich auch der Sieger unseres letzten Winterreifenvergleichs erneut auf Herz und Nieren testen. Zu Beginn unserer Test-



Eisige Weiten: Das riesige Testgelände in Ivalo bietet perfekte Bedingungen.

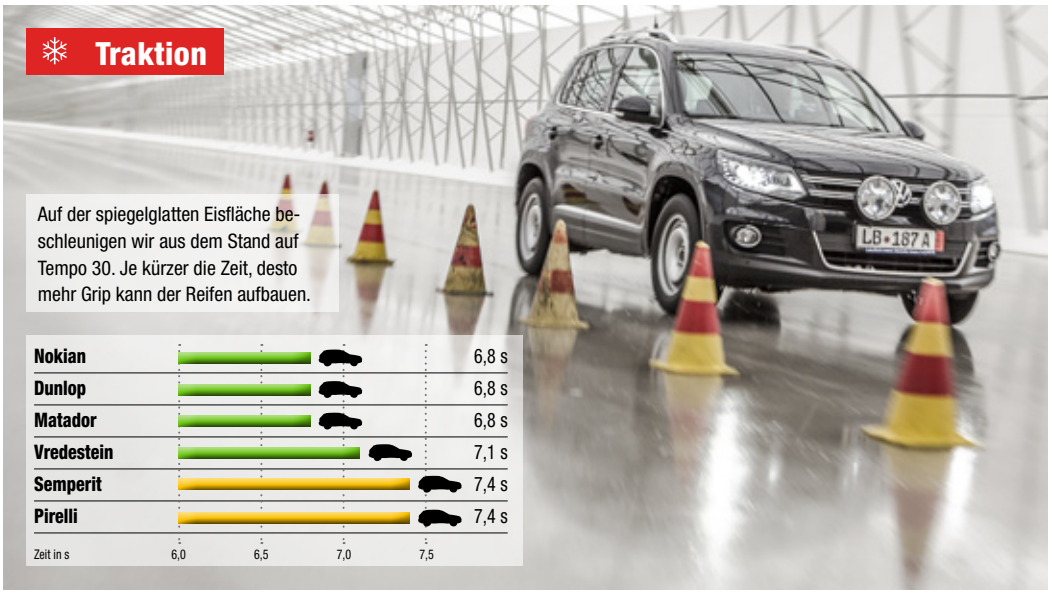


reihe muss jeder Kandidat zeigen, wie er mit Eis und Schnee zurechtkommt. Und davon gibt es auf unserem Testgelände in Ivalo, im finnischen Teil Lapplands, genug. Als Erstes stehen Traktions- und Bremstests auf dem Programm. Auf Schnee beschleunigen wir hierzu unser Testfahrzeug, einen VW Tiguan 2.0 TSI, aus dem Stand auf Tempo 50 und bringen ihn dann wieder abrupt zum Stehen. Um konstante Messergebnisse zu erzielen und mögliche Umwelteinflüsse auszuschließen, reicht ein Durchlauf pro Reifen aber bei Weitem nicht aus. Pro Testpneu werden mindestens zehn Durchläufe fällig – ein wahrer Härtetest für Fahrer, Beifahrer und Testfahrzeug.

AUF AUGENHÖHE

Während bei der Beschleunigung ein kaum messbarer Unterschied zwischen den Konkurrenten liegt, verzögert der Pirelli deutlich besser als die Mitbewerber. Dieser positive Eindruck setzt sich auch auf dem Schnee-Handling-Kurs fort. Trotz eines leichten Hangs zum Übersteuern bleibt der Scorpion auch auf dem Rundkurs stets beherrschbar und macht durch seine Präzision richtig Laune. Ähnlich gut präsentiert sich der Dunlop SP Winter Sport 4D: Er bleibt bis in den Grenzbereich hinein neutral und lässt den Fahrer einen drohenden Gripverlust jederzeit spüren. Aber der Titelverteidiger macht den beiden bekannten Marken einen Strich durch die Rechnung: Der Nokian WR SUV 3 überzeugt auf Schnee vor allem durch seine Präzision. Lenkbefehle werden blitzschnell eins zu eins umgesetzt, bei den harten Bedingungen absolut keine Selbstverständlichkeit. Und auch auf Eis bleibt der Nokian von der Konkurrenz unerreicht. Sowohl bei den objektiven Mes-

Die sechs Testkandidaten liefern sich in Ivalo ein wahres Kopf-an-Kopf-Rennen.





Auf Schneematsch verlieren die Pneus schon bei geringen Geschwindigkeiten den Grip. Eine Gefahr, die man nicht unterschätzen sollte.



Akkordarbeit: Nach jeder Testrunde müssen die Reifen am Tiguan gewechselt werden. Bei sechs Testkandidaten eine schweißtreibende Aufgabe.

sungen als auch beim subjektiven Fahreindruck ist er eine Profillänge voraus. Für eine kleine Überraschung auf Eis sorgt der Matador SIBIR SNOW. Bei den Brems- und Beschleunigungstests kann er Spitzenwerte einfahren und belegt hinter Nokian und Dunlop den dritten Rang. Mit ihm gleichauf: der Vredestein Wintrac xtreme S, der damit den Pirelli Scorpion auf den fünften Rang verweist. Schlusslicht ist der Semperit Speed-Grip 2 – allerdings sind die Kandidaten bei allen Tests auf Eis und Schnee sehr dicht zusammen und wir konnten aus Ivalo keinen wirklich negativen oder gar gefährlichen Fahreindruck mit nach Deutschland nehmen. Besonders erfreulich ist, dass sich alle Reifenhersteller anscheinend auch des Themas „Bodenhaftung bei Schneematsch" angenommen haben. Matsch, ein prekärer Belag, tritt gerade in Mitteleuropa sehr häufig auf und hat mit dem Aquaplaning vergleichbare Auswirkungen. Allerdings verlieren die Reifen auf dem Gemisch aus Schnee und Wasser schon bei sehr geringen Geschwindigkeiten von unter 30 km/h den Kontakt zum Asphalt. Auf der bewässerten Teststrecke geschieht dies erst ungefähr ab Tempo 80. Mit 87 km/h setzt der Semperit Speed-Grip 2 hier den absoluten Spitzenwert, Pirelli und Nokian dicht dahinter. Die Pneus von Dunlop und Matador verlieren bei etwas mehr als 82 km/h den Bodenkontakt, beim Vrede-

Auf der nassen Teststrecke können Dunlop und Pirelli kräftig Pluspunkte sammeln.



Auf einer bewässerten Teststrecke überprüfen wir, bei welcher Geschwindigkeit der Reifen den Bodenkontakt verliert und das sogenannte Aquaplaning beginnt.



Routine: Nach jedem Reifenwechsel müssen die Drücke kontrolliert werden.





Beim Bremsen auf nasser Strecke messen wir den Weg, den unser Tiguan von 80 bis 5 km/h zurücklegt.

stein Wintrac xtreme S geschieht dies schon bei 79 Stundenkilometer. Ein guter Winterreifen muss aber nicht nur auf gefrorenem Untergrund funktionieren, sondern auch auf trockener sowie feuchter Fahrbahn zeigen, was er wirklich kann.

FRÜHLINGSGEFÜHLE

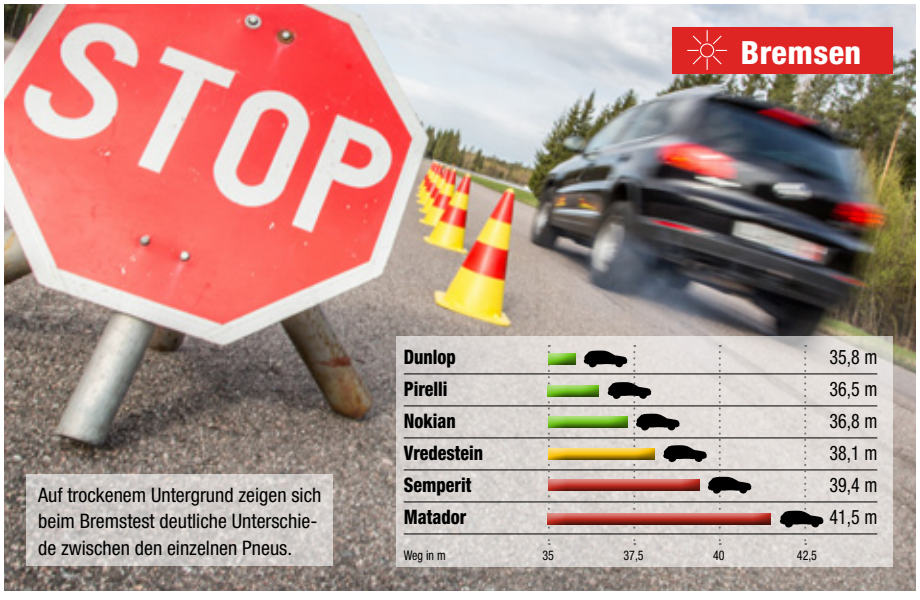
Dafür haben wir uns in den Süden Finnlands auf ein Testgelände nahe der Stadt Tampere begeben. Wie im eisigen Ivalo stehen auch hier eine Reihe von objektiven Messungen und subjektive Fahrprüfungen auf dem Programm – allen voran eben das Ermitteln der Fahrwerte bei Trockenheit und Nässe.

Das Prozedere kennen wir noch aus Ivalo: Ab ins Auto, aus dem Stand beschleunigen und dann voll auf die Bremse. Pro Reifen mindestens zehn Mal. Anders als auf Eis und Schnee zeigen sich auf dem griffigen Asphalt schnell deutliche Unterschiede. Auf regennasser Fahrbahn kommt der Dunlop SP Winter Sport 4D 2,3 Meter früher zum Stehen als der Matador SIBIR SNOW SUV. Mit einem Bremsweg von 32,1 Meter hat auch der Nokian WR SUV 3 seine Probleme auf Nässe. Ganz anders der Vredestein: Er liegt nur 40 Zentimeter hinter dem Erstplatzierten. Auf trockener Fahrbahn trennt sich in puncto Bremsen endgültig die Spreu vom Weizen. Auch hier setzt sich der Dunlop an die Spitze, dicht





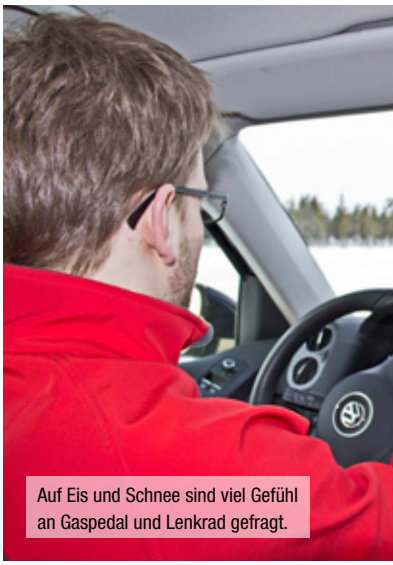
Sorgfaltspflicht: Vom Popometer gelangen die Fahreindrücke ohne Umwege in umfangreiche Testtabellen.



Auf trockenem Untergrund zeigen sich beim Bremstest deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Pneus.



Das Abrollgeräusch der Reifen bestimmen wir bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h.


Auf Eis und Schnee sind viel Gefühl an Gaspedal und Lenkrad gefragt.

gefolgt vom Pirelli Scorpion und dem Nokian WR SUV 3.

KONTROLLE IST ALLES

Am schlechtesten verzögert bei dieser Testreihe der Matador. Er benötigt fünfeinhalb Meter mehr, um unseren Tiguan zum Stillstand zu bringen. Und auch auf den Handling-Kursen kann uns der Sibir Snow nicht nachhaltig überzeugen. Im Nassen verliert er deutlich früher den Grip als seine Konkurrenz und reagiert auf Lenkbefehle abwechselnd unter- und übersteuernd. Deutlich mehr Sicherheit bieten da die Pneus von Semperit und Vredestein. Speed-Grip 2 und Wintrac xtreme S ähneln sich in ihren Fahreigenschaften sehr. Beide zeichnen sich durch eine leichte Tendenz zum Untersteuern und einen hohen Komfort aus und sind sogar bei der Rundenzeit auf feuchtem Untergrund absolut gleichauf. Ein ähnliches Bild bietet sich an der Spitze des Feldes. Die Pneus von Dunlop, Pirelli und Nokian trennen bei den subjektiven Handling-Testrunden nur Nuancen, die vor allem im Grenzbereich spürbar sind. Während der Nokian WR SUV 3 absolut neutral bleibt, können wir beim Dunlop SP Winter Sport 4D einen leichten Hang zum Untersteuern ausmachen. Besonders sportlich präsentiert sich der Pi-

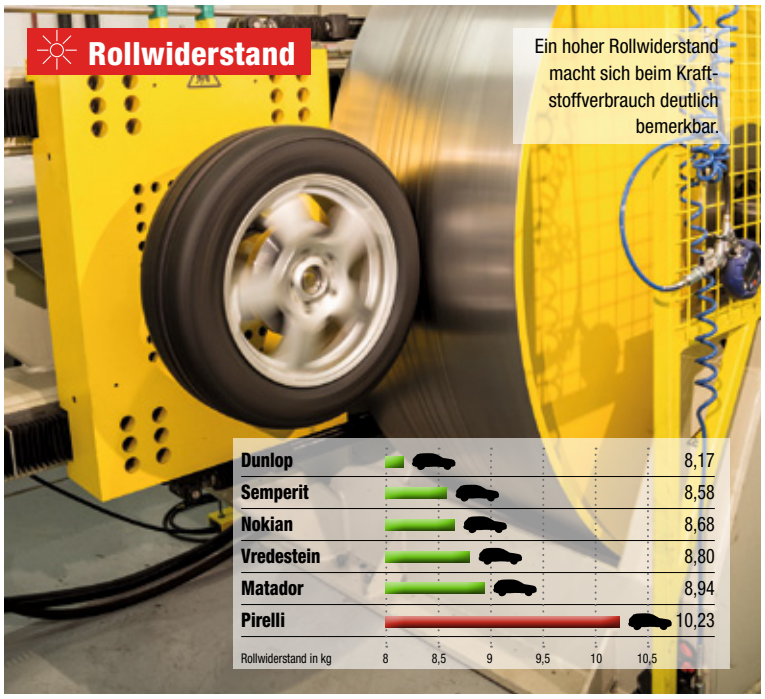
Auch wenn kein Reifen durchgefallen ist – es gibt dennoch spürbare Unterschiede.


Zwischen Grenzbereich und einem Besuch im Graben liegt oftmals nur ein ganz schmaler Grat …

OFF ROAD VIDEO

Für ein Video des Winterreifen-Tests einfach den Link eingeben oder mit dem Smartphone den QR-Code scannen – und los geht's!

Video unter www.off-road.de/de/v/winter



Ein hoher Rollwiderstand macht sich beim Kraftstoffverbrauch deutlich bemerkbar.



Handling

Auf trockenen und nassen Handling-Kursen sammeln wir subjektive Eindrücke von den einzelnen Kandidaten.

	Nässe			Trockenheit					
	Lenkung	*Handling*	*Zeit bei Nässe*	*Lenkung*	*Progression*	*Stabilität*	*Spurwechsel*	**Gesamtwertung**	**Anmerkungen**
Dunlop	2	2	37,8	2	3	2	2	2	Hohe Präzision, leicht untersteuernd
Matador	3	3	39,1	3	3	3	2	3	Kaum Lenkpräzision, dennoch kontrollierbar
Nokian	2	2	39,4	2	2	1	2	2	Neutral bei Trockenheit, untersteuernd bei Nässe
Pirelli	2	2	37,9	2	3	2	2	2	Auch im Grenzbereich beherrschbar
Semperit	3	3	38,7	3	3	4	3	3	In Kurven häufiges Nachkorrigieren
Vredestein	3	3	38,7	3	3	3	3	3	Leicht untersteuernd, stets kontrollierbar

relli Scorpion Winter, der auf dem Weg zur Haftungsgrenze als Erstes das Heck des Wagens ausbrechen lässt. Hier fällt es uns, ähnlich wie schon bei Vredestein und Semperit, nicht leicht, eine Wertungsreihenfolge festzulegen.

MEISTER GESUCHT

Aber genau das ist unsere Aufgabe. Nach neun anstrengenden Testtagen in Finnland und unzähligen gesammelten Erfahrungswerten müssen wir nun objektive Messwerte, Prüfstandergebnisse und subjektive Fahreindrücke unter einen Hut bringen und den Sieger unseres Winterreifen-Tests bestimmen. Die umfassenden Tabellen hierfür finden Sie auf der nächsten Seite. Eine gute Nachricht vorweg: Keiner der sechs Testkandidaten ist in einem der vier Teilbereiche Trockenheit, Nässe, Eis und Schnee durchgefallen oder ließ ernste Sicherheitsbedenken aufkommen. Dennoch gibt es deutliche Unterschiede, die Sie beim nächsten Winterreifenkauf beachten sollten. Denn die unscheinbaren Pneus leisten mehr für Ihre Sicherheit, als Sie vielleicht denken. Und bei der sollten Sie wirklich niemals sparen!

TEXT: Bastian Hambalgo
FOTOS: SUV Magazin

Handling

	Schnee			Eis					
	Lenkung	*Fahrverhalten*	*Haftung*	*Lenkung*	*Fahrverhalten*	*Haftung*	*Zeit auf Eis*	**Gesamtwertung**	**Anmerkungen**
Dunlop	2	2	2	3	3	3	2:17	2-3	Neutral mit Tendenz zum Untersteuern
Matador	4	4	4	3	4	4	2:22	4	Geringe Lenkpräzision
Nokian	2	2	1	1	2	1	2:06	1-2	Hohes Gripniveau, neutral abgestimmt
Pirelli	2	2	2	2	2	2	2:04	2	Übersteuert im Grenzbereich
Semperit	3	3	4	3	3	3	2:16	3	Haftgrenzen kaum spürbar
Vredestein	3	2	3	3	3	3	2:14	3	Geringes Gripniveau, stets kontrollierbar

>>> Alle Test-Ergebnisse im Überblick



	Schnee					Eis				Nässe				Trockenheit					ø	So haben wir bewertet
	Bremsen (25 %)	Handling (25 %)	Schneematsch (25 %)	Traktion (25 %)	Durchschnitt	Bremsen (33 %)	Handling (33 %)	Traktion (33 %)	Durchschnitt	Aquaplaning (20 %)	Bremsen (40 %)	Handling (40 %)	Durchschnitt	Bremsen (40 %)	Geräusche (10 %)	Handling (40 %)	Rollwiderstand (10 %)	Durchschnitt	Gesamtwertung	*Die Bewertung erfolgt nach Schulnoten von 1 (sehr gut) bis 6 (ungenügend). Die Prozentzahlen über den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Wird ein Mittelwert mit 4 oder schlechter bewertet, kann es kein „empfehlenswert" mehr geben. Höchstwertung ist „besonders empfehlenswert".*
Nokian WR SUV 3 **215/65 R16 102 H** **Preis: ca. 104 Euro**	1	2	1	1	1-	1	1	1	1	2	4	2	3	2	1	2	2	2	2+	**Stärke:** Auf Schnee und Eis ist der WR SUV 3 unschlagbar. **Schwäche:** Die Bremswerte auf nassem Untergrund sind nur ausreichend.
																			sehr empfehlenswert	
Dunlop SP Winter Sport 4D **215/65 R16 98 H** **Preis: ca. 114 Euro**	3	2	2	2	2-	1	3	1	2+	3	1	2	2	1	1	2	1	1-	2	**Stärke:** Die Bremsergebnisse auf trockener und nasser Fahrbahn sind hervorragend. **Schwäche:** Das Handling auf Eis lässt etwas zu wünschen übrig.
																			sehr empfehlenswert	
Pirelli Scorpion Winter **215/65 R16 98 H** **Preis: ca. 108 Euro**	1	2	2	1	1-	3	2	3	3+	2	2	2	2	2	2	2	4	2	2	**Stärke:** Trotz leichtem Übersteuern im Grenzbereich ist der Scorpion Winter immer kontrollierbar. **Schwäche:** Sehr hoher Rollwiderstand.
																			sehr empfehlenswert	
Vredestein Wintrac xtreme S **215/65 R16 98 H** **Preis: ca. 82 Euro**	2	3	2	2	2-	2	3	2	2-	4	2	3	3	3	1	3	2	3+	3+	**Stärke:** Bestwert bei der Geräuschmessung. Beruhigendes Sicherheitsgefühl dank guter Kontrolle. **Schwäche:** Schlechter Wert beim Aquaplaning.
																			empfehlenswert	
Semperit Speed-Grip 2 **215/65 R16 98 H** **Preis: ca. 96 Euro**	3	3	2	2	2-	3	3	3	3	1	3	3	3+	4	1	3	2	3	3	**Stärke:** Verliert auf Aquaplaning-Kurs erst bei hoher Geschwindigkeit die Bodenhaftung. **Schwäche:** Kündigt Gripverlust auf Eis und Schnee kaum an.
																			empfehlenswert	
Matador SIBIR SNOW SUV **215/65 R16 98 H** **Preis: ca. 89 Euro**	3	4	2	2	3+	2	4	1	2-	3	4	3	3-	5	2	3	2	4+	3	**Stärke:** Gute objektive Ergebnisse auf eisigem Untergrund. **Schwäche:** Bremsweg auf trockener Fahrbahn deutlich zu lang.
																			ausreichend	

Notenschnitt: 1-2 | 3 | 4-6

Die angegebenen Bewertungen beziehen sich immer auch auf das gegebene Testumfeld. Alle Werte wurden nach bestem Wissen und Gewissen von der Redaktion des SUV Magazins erhoben und interpretiert. Die Preise ergeben sich aus dem Mittelwert der Angebote von tirendo.de, reifendirekt.de und reifen.com.

UNSER FAZIT

Winterliche Verhältnisse stellen die Reifenhersteller vor vielfältige Aufgaben. Die Pneus müssen für ein sicheres Fahrverhalten auf eisigem Untergrund sorgen und ebenso hervorragende Werte auf Trockenheit und Nässe erreichen. Alle sechs Kandidaten haben diese Herausforderungen grundlegend gemeistert – drei Fabrikate haben uns durch ihre durchweg positiven Ergebnisse besonders überzeugt: Der Testsieger ist wie im Vorjahr der Nokian WR SUV 3, der sich gerade auf Eis und Schnee von der Konkurrenz absetzen konnte. Dicht dahinter folgen der Dunlop SP Winter Sport 4D und der Pirelli Scorpion Winter. Auch der Vredestein Wintrac xtreme S auf dem vierten und der Semperit Speed-Grip 2 auf dem fünften Rang konnten sich in allen Disziplinen positiv präsentieren. Einzig der Matador SIBIR SNOW SUV fällt durch seinen langen Bremsweg auf trockener Fahrbahn und die mäßigen Handling-Ergebnisse auf rutschigem Geläuf negativ auf.



Das SUV-Winterreifen-Testteam: Marc Ziegler (links) und Bastian Hambalgo (rechts).