

WINTERSPELEN

Elf nieuwe winterbanden in de maat 205/55 R 16 H bepalen op zestien testonderdelen welke de beste is. We beproeven de banden op nat asfalt, op een droge ondergrond en in de sneeuw.

Tekst: Martin Urbanke, Igor Stuifzand
Foto's: Bernd Ebener, Jürgen Zerha



BANDENINDETEST

CONTINENTAL WINTERCONTACT TS 830 524 euro per set *	NOKIAN WR G2 460 euro per set **
DUNLOP SP WINTER SPORT 3D 424 euro per set *	PIRELLI SOTTOZERO SERIE II 420 euro per set *
FIRESTONE WINTERHAWK 2 408 euro per set *	SAVA ESKIMO S3 392 euro per set **
GOODYEAR ULTRAGRIP 7+ 424 euro per set *	SEMPERIT SPEED-GRIP 584 euro per set **
KUMHO I'ZEN KW23 400 euro per set *	VREDESTEIN SNOWTRAC 3 428 euro per set *
MICHELIN PRIMACY ALPIN 3 528 euro per set *	<small>* Setprijs afkomstig van Profile Tyrecenter, www.profiletyrecenter.nl, incl. BTW, excl. montage ** Setprijs afkomstig van www.autobandenmarkt.nl, incl. BTW en bezorgen, excl. montage</small>



Testromantiek: remproeven bij avondlicht op een witte, speciaal geprepareerde sneeuwbaan in het noorden van Finland (Ivalo).



Trekkkracht: gekeken wordt welke band de beste tractie heeft.

BANDENMAAT: 205/55 R 16 H
PASSEN ONDER DE:

- Alfa Romeo 147/159/GT
- Audi A3
- BMW 1-serie/3-serie/Z4
- Citroën C4
- Fiat Bravo
- Ford Focus/C-MAX/Mondeo
- Hyundai i30
- Kia Cee'd
- Mazda3/5
- Mercedes B-klasse/C-klasse/SLK
- Opel Astra/Zafira
- Peugeot 308
- Seat León/Altea/Exeo
- Skoda Octavia/Superb
- Toyota Auris
- Volkswagen Golf/Touran/Scirocco/Passat
- Volvo C30/S40/V50

Niet minder dan elf deelnemers komen dit jaar aan de start van onze winterbandentest. Alsof het gaat om de Olympische Spelen, wordt in deze strijd een groot aantal landen vertegenwoordigd. Voor de verdediging van het rood-wit-blauw is de Vredestein Snowtrac 3 geselecteerd. Onze oosterburen vaardigen twee banden af: de Continental WinterContact TS 830 en de Dunlop SP Winter Sport 3D. Uit Japan komt de Firestone Winterhawk 2, en de Verenigde Staten verdedigen hun vlag met de Goodyear UltraGrip 7+. De Kumho I'zen KW23 staat voor Zuid-Korea aan de start en Frankrijk heeft alle hoop gevestigd op de Michelin Primacy Alpin 3. De Finse kleuren worden gedragen door de Nokian WR G2, terwijl de Italiaanse tricolore over de schouders van de Pirelli Sottozero Serie II hangt. Outsider in deze test is de Sloveense Sava Eskimo S3, en tot slot wordt wintersportland bij uitstek Oostenrijk vertegen-

woordigd door de Semperit Speed Grip. Let the Games begin! Voor het uitvoeren van de diverse testonderdelen hebben we ons kamp op twee verschillende locaties moeten opslaan. Voor de tests op nat en droog asfalt hadden we de testbaan van Bridgestone ter beschikking, in de omgeving van Rome. Zoals zo vaak geven de deelnemers van de test elkaar op droog asfalt maar weinig toe. De eerste verschillen tekenen we op tijdens de remtests. Op het punt waar de Golf op de Firestones helemaal tot stilstand is gekomen, heeft hij op de Pirelli's nog steeds een snelheid van 30 km/h. Overigens zakt geen enkele band op veiligheidsgebied door het ijs, en is de auto op de grens te allen tijde makkelijk onder controle te houden. Overigens is dat mede te danken aan het ESP van de auto, dat niet geheel kan worden uitgeschakeld. Op de natte testbaan begint de ranglijst in beweging te komen. De Goodyear scoort in het waterbassin veel punten, door zijn



Circuit: in een noodsituatie is de snelste rondetijd veel minder belangrijk dan de manier waarop een band reageert.



Koersvast: alleen wanneer de auto tegen de gele lijnen gereden kan worden, is een goede tijd op de cirkelbaan mogelijk.



Aquaplaning: op een goede band verliest de Golf in het waterbassin pas veel later het contact met de ondergrond.



Ballet: op de slalom komt tot uiting hoe de auto reageert op lastwissels en hoe scherp de band reageert op de besturing.



Watersport: ondanks het ESP zijn op het natte testcircuit duidelijke verschillen tussen de diverse banden merkbaar.



Noodstop: een korte remweg is extreem belangrijk – zowel op een natte ondergrond, als op droog asfalt en op sneeuw.

uitstekende waterafvoer en veilige rij- en stureigenschappen. Aan de andere kant van het spectrum staat de Nokian, die op een natte weg koudwaterrees lijkt te hebben. De Finse band vertoont zich tamelijk instabiel in zijn gedrag, en raakt in het waterbassin op een relatief lage snelheid al in de moeilijkheden met de waterafvoer. Zowel in een rechte lijn als in een bocht verliest hij als eerste het contact met de ondergrond. Ook op de Semperits en de gunstig geprijsde Sava's begint de Golf al snel te aquaplaneren. Teleurstellend zijn de remprestaties van de Pirelli op een natte ondergrond. Maar ook de Continental weet de hooggespannen verwachtingen niet waar te maken. De Firestone maakt daarentegen indruk. Hij behoudt iets minder lang zijn grip en is in bochten iets minder stabiel dan de Goodyear, maar de resultaten zijn lovenswaardig.

IJSTIJD IN NOORD-FINLAND

Beslissend voor de einduitslag van deze bandentest zijn natuur-

lijk de proeven in de sneeuw. Daarvoor transporteerden we het hele testcircuit naar Ivalo, in het hoge noorden van Finland. Hier, zo'n 300 kilometer boven de poolcirkel, ligt Testworld, een gigantisch terrein met vrijwel onbegrensde mogelijkheden. Voor de tractie- en remproeven bijvoorbeeld, staat ons een speciaal geprepareerd, volledig vlakke sneeuwbaan met een lengte van 500 meter en een breedte van 50 meter ter beschikking. De Continental en de Dunlop voelen zich op de besneeuwde ondergrond als een vis in het water. De Firestone daarentegen bereikt snel zijn limieten. Op het onderdeel 'tractie' scoort hij maar liefst 35 punten minder dan de Dunlop, die de auto heel gemakkelijk van zijn plaats laat komen. Wanneer je op een helling de gemiddelde metingen bekijkt, bedraagt het verschil 4 procent. Dat lijkt weinig, maar is net het verschil tussen een vrijwel vlakke weg en een tamelijk steile uitrit van een parkeergarage

met een hellingspercentage van 8 tot 12 procent. De Michelin kan op sneeuw evenmin overtuigen. Hij bouwt te weinig tractie op en weet de auto zodoende moeilijk op snelheid te krijgen. De Nokian heeft weinig moeite met een gladde helling, al is hij vrij instabiel. De Sava gedraagt zich nog onrustiger op een bochtig sneeuwparcours, maar daar zet hij wel een korte remweg tegenover. Interessant is dat de Vredestein nu veel meer een allround-band is dan de vorige generatie Snowtrac, en niet meer puur en alleen op sneeuwgebruik is gericht. Hij schaart zich tussen de aanvoerders van het klassement, maar mist net het podium. Dat wordt bezet door de Goodyear (derde plaats) en de Continental (tweede), die ook dit jaar weer hun meerdere moeten erkennen in de Dunlop. De Firestone en de Michelin hebben veel meer het karakter van een all-weather band voor gebruik op vlakke wegen en in de stad.



BRIDGESTONE BLIZZAK LM-30

Het door ons geteste prototype van de nieuwe Bridgestone Blizzak LM-30 wordt nog een keer helemaal doorgelicht, voordat hij in productie gaat. Zodoende hebben wij de testresultaten niet in de tabellen vermeld. De technici van Bridgestone willen zowel de rubbersamenstelling als het profiel van de band nogmaals verbeteren, ondanks de positieve ervaringen die wij tijdens deze test met de band hebben opgedaan.

TESTRESULTATEN

BANDENMAAT 205/55 R 16 H M+S



In de test: een Volkswagen Golf 1.4 TSI en elf verschillende winterbanden	Continental WinterContact TS 830 524 euro*	Dunlop SP Winter Sport 3D 424 euro*	Firestone Winterhawk 2 408 euro*	Goodyear UltraGrip 7+ 424 euro*	Kumho I'zen KW23 400 euro*	Michelin Primacy Alpin 3 528 euro*	Nokian WR G2 460 euro*	Pirelli Sottozero Serie II 420 euro*	Sava Eskimo S3 392 euro*	Semperit Speed-Grip 584 euro*	Vredestein Snowtrac 3 428 euro*
---	--	---	--	---	--------------------------------------	--	----------------------------------	--	------------------------------------	---	---

OP SNEEUW		CONTINENTAL		DUNLOP		FIRESTONE		GOODYEAR		KUMHO		MICHELIN		NOKIAN		PIRELLI		SAVA		SEMPERIT		VREDESTEIN			
	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN			
Remweg 50-0 km/h	45	27,3 m	41	27,9 m	38	32,1 m	19	27,9 m	38	28,6 m	35	29,7 m	29	29,8 m	29	29,1 m	32	27,5 m	41	29,0 m	32	28,9 m	34		
Veiligheid	40	-	37	-	33	-	14	-	29	-	26	-	21	-	18	-	36	-	16	-	34	-	32		
Rondetijd, circuit	20	1:27,5 min.	16	1:27,7 min.	16	1:33,9 min.	10	1:28,7 min.	15	1:30,6 min.	13	1:28,9 min.	15	1:30,2 min.	13	1:26,4 min.	18	1:27,3 min.	16	1:26,2 min.	18	1:27,5 min.	16		
Tractie	45	2161 N	38	2252 N	44	1753 N	9	2087 N	32	2060 N	31	2007 N	26	2114 N	34	2063 N	31	2136 N	35	2057 N	31	2134 N	35		
		Stopt het beste en stuurt zeer stabiel over het testcircuit. Effectieve samenwerking met het ESP van de Golf.		Heeft de beste tractie en zorgt voor een korte remweg. Daarnaast biedt de Dunlop veel terugkoppeling en stuurprecisie.		Geen overtuigende resultaten op sneeuw: hij vertraagt slecht, bouwt nauwelijks tractie op en heeft in bochten te weinig grip. Plotselinge lastwisselreacties.		Keurige prestaties: de Goodyear vertoont altijd een lichte neiging tot onderstuur. Minpunten? Niet van toepassing.		De Kumho kondigt op tijd aan wanneer hij zijn limieten bereikt. De grip in bochten is beperkt. Goed: zijn neutrale stureigenschappen.		Zijn beperkte tractie, behoorlijk lange remwegen en de duidelijke neiging tot onderstuur werpen de Michelin terug in de rangschikking.		Door de felle lastwisselreacties van de Nokian moet het ESP vaak ingrijpen. Dankzij zijn prima tractie scoort hij welkomte punten.		De sportieve band onder de winterbanden is van Pirelli. Dankzij zijn stuurprecisie zorgt hij voor veel rijplezier.		Uitstekende resultaten op de remproeven en veel tractie. De matige stureigenschappen werpen de Sava echter weer terug in het klassement.		De Speed-Grip heeft veel grip en is ondanks de trage reacties op de besturing het snelste op het testcircuit. Daarnaast ook nog eens koersvast.		De Snowtrac 3 zet geen nieuwe recordwaarden, maar weet over de gehele linie prima resultaten te boeken. Probleemloze band.			
		150 PUNTEN		132 PUNTEN		131 PUNTEN		52 PUNTEN		114 PUNTEN		105 PUNTEN		91 PUNTEN		94 PUNTEN		117 PUNTEN		108 PUNTEN		115 PUNTEN		117 PUNTEN	

NATTE ONDERGROND		CONTINENTAL		DUNLOP		FIRESTONE		GOODYEAR		KUMHO		MICHELIN		NOKIAN		PIRELLI		SAVA		SEMPERIT		VREDESTEIN			
	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN			
Aquaplaning, rechthoek	25	73,4 km/h	15	75,4 km/h	17	76,8 km/h	18	79,1 km/h	21	75,2 km/h	17	75,1 km/h	17	69,4 km/h	11	75,6 km/h	17	71,0 km/h	13	71,3 km/h	13	76,8 km/h	18		
Aquaplaning, in bocht	25	-	9	-	8	-	16	-	22	-	7	-	3	-	1	-	3	-	1	-	3	-	14		
Remweg 100-0 km/h	40	48,5 m	29	46,5 m	34	45,2 m	37	45,9 m	35	47,2 m	32	46,5 m	34	47,5 m	31	49,3 m	26	47,6 m	31	47,5 m	31	48,4 m	29		
Veiligheid	30	-	30	-	28	-	20	-	25	-	15	-	24	-	19	-	18	-	22	-	27	-	22		
Rondetijd, circuit	20	1:07,1 min.	19	1:07,5 min.	19	1:08,6 min.	17	1:08,2 min.	18	1:09,1 min.	17	1:07,2 min.	19	1:08,4 min.	19	1:08,4 min.	18	1:08,7 min.	17	1:07,8 min.	19	1:07,8 min.	19		
Rondetijd, cirkelbaan	10	15,09 sec.	9	15,04 sec.	9	14,90 sec.	10	15,08 sec.	9	14,91 sec.	10	14,91 sec.	10	15,20 sec.	9	15,23 sec.	9	15,37 sec.	9	15,59 sec.	8	14,85 sec.	10		
		Op deze band rijdt de Golf met speels gemak door de bochten van het beregende testcircuit. Op de remproeven valt de TS 830 echter tegen.		Uitstekende terugkoppeling, veel grip – de Dunlop voelt zich thuis op een natte weg. In een snelle, natte bocht is het grensgebied echter erg smal.		De Firestone remt uit de kunst en voelt op de cirkelbaan zeer stabiel aan. Op het circuit kan hij zich met zijn koersvastheid echter niet meten met de top.		De beste scores in het waterbassin, tijdens de aquaplaningstests. Vertraagt uitstekend en heeft weinig last van onderstuur. De nummer 1 op nat.		De Kumho kan niet onveilig worden genoemd, maar vertoont wel snel fars onderstuur. Daarop volgt een flinke lastwisselreactie.		Alleen met een vloeiende rijstijl komt zijn potentieel boven water drijven. Op de cirkelbaan zet hij een snelle tijd neer, het resultaat van de goede grip in bochten.		De Nokian heeft last van overstuur en heeft moeite met de waterafvoer in bochten. Vraagt op hoge snelheid opgestepte concentratie van de bestuurder.		Goed: directe, scherpe reacties op de besturing en veel terugkoppeling. Niet goed: te lange remweg, te sterke lastwisselreacties.		Ondanks brede profilering heeft hij moeite om water af te voeren. Op de grens wordt de achterkant van de auto instabiel, maar kritiek wordt het niet.		Heeft op de cirkelbaan veel last van onderstuur. Op het testcircuit is de Speed-Grip echter aangenaam uitbalancerend.		Een band voor bestuurders met een sportieve rijstijl, die een snelle bocht niet uit de weg gaan. Kijk maar naar de rondetijd op de cirkelbaan. Minpunt: de lange remweg.			
		150 PUNTEN		112 PUNTEN		115 PUNTEN		118 PUNTEN		130 PUNTEN		98 PUNTEN		107 PUNTEN		89 PUNTEN		91 PUNTEN		93 PUNTEN		101 PUNTEN		112 PUNTEN	

DROGE ONDERGROND		CONTINENTAL		DUNLOP		FIRESTONE		GOODYEAR		KUMHO		MICHELIN		NOKIAN		PIRELLI		SAVA		SEMPERIT		VREDESTEIN			
	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN	METING	PUNTEN			
Remweg 100-0 km/h	40	47,3 m	31	44,1 m	40	44,0 m	40	46,1 m	34	47,9 m	29	47,3 m	31	48,2 m	28	49,6 m	25	47,2 m	31	48,4 m	28	44,6 m	38		
Veiligheid	50	-	46	-	47	-	36	-	40	-	31	-	50	-	44	-	42	-	33	-	33	-	42		
Rondetijd, circuit	20	1:11,0 min.	18	1:10,3 min.	19	1:10,8 min.	18	1:10,7 min.	18	1:11,2 min.	17	1:09,9 min.	19	1:09,9 min.	19	1:10,5 min.	18	1:10,9 min.	18	1:11,1 min.	18	1:10,5 min.	18		
Comfort	10	-	9	-	8	-	6	-	8	-	7	-	9	-	7	-	6	-	5	-	6	-	8		
Slalom, afst. tussen pyl. 18 m	20	59,2 km/h	17	59,4 km/h	17	60,1 km/h	18	59,0 km/h	17	59,3 km/h	17	60,4 km/h	19	61,0 km/h	19	60,8 km/h	19	59,0 km/h	17	58,6 km/h	17	60,7 km/h	19		
Afrolgeluid bij 60 km/h	10	66,5 dB(A)	7	66,0 dB(A)	8	66,5 dB(A)	7	67,2 dB(A)	7	66,9 dB(A)	7	67,6 dB(A)	6	67,9 dB(A)	6	69,4 dB(A)	5	67,7 dB(A)	6	67,1 dB(A)	7	67,7 dB(A)	6		
		De goedmoedigheid zelve. Iets meer stuurprecisie zou de grijprijke Continental echter wel kunnen gebruiken. Rolt comfortabel af.		De Dunlop vertraagt goed en onderrand heeft de Firestone ook hier de kortste remweg. Maar verder geldt: geen hoog-vlieger, maar gewoon goed.		Net als op een natte ondergrond heeft de Firestone ook hier de kortste remweg. Maar verder geldt: geen hoog-vlieger, maar gewoon goed.		In de besturing ontbreekt nauwkeurigheid, maar de band maakt verder een uitgewogen indruk. De limieten worden ruim van tevoren aangekondigd.		Op ruw asfalt vertoont de I'zen opvallend snel onderstuur. De stuurprecisie is beperkt. Bouwt niet meer dan een gemiddelde grip op.		Biedt veel comfort, zet een snelle rondetijd neer en gaat voortvarend door de slalom. Levert op de grens geen valse streken en blijft zeer koersvast.		Reageert zonder knikken op koersveranderingen en heeft in bochten veel grip. Een band met een sportief karakter.		Aan de ene kant is de Pirelli uiterst nauwkeurig te sturen en snel op het circuit, aan de andere kant vertraagt hij maar matig en produceert hij veel rolgeluiden.		Geen uitblinker, maar sprokkelt zijn puntjes lustig bij elkaar. Het afrolcomfort kan beter, het lijkt net alsof de Eskimo niet helemaal rond is. Lange remwegen.		Door het duidelijk onderstuurde karakter moet je het stuur voor een bocht verindradelen. De Speed-Grip is niet heel dynamisch, maar wel makkelijk in de omgang. Lange remwegen.		Snelle tijden en korte remwegen zijn pluspunten van de Vredestein. Vertoont op de grens een onderstuur karakter.			
		150 PUNTEN		128 PUNTEN		139 PUNTEN		125 PUNTEN		124 PUNTEN		108 PUNTEN		134 PUNTEN		123 PUNTEN		115 PUNTEN		110 PUNTEN		109 PUNTEN		131 PUNTEN	
TOTAALSCORE 450		372 PUNTEN		385 PUNTEN		295 PUNTEN		368 PUNTEN		311 PUNTEN		332 PUNTEN		306 PUNTEN		323 PUNTEN		311 PUNTEN		325 PUNTEN		360 PUNTEN			

- RANGLIJST**
- 2** De Continental noteert de beste resultaten op sneeuw. Heeft op nat tegenvallende remwaarden.
 - 1** De referentieband. Opnieuw wint de Dunlop SP Winter Sport 3D onze winterbandentest.
 - 11** Laat het op sneeuw liggen. Is eerder een all-weather band. Pluspunt: zeer korte remwegen.
 - 3** Een veilige keuze: de Goodyear zet onder alle omstandigheden goede prestaties neer.
 - 8** Op nat presteert de I'zen naar behoren, droog asfalt ligt hem minder. Voor ervaren bestuurders.
 - 5** De Michelin is veel meer een all-weather band dan een winterband. Laat in de sneeuw punten liggen.
 - 10** De Finse Nokian laat zich in de sneeuw niet van zijn beste kant zien. Waterafvoer is matig.
 - 7** Lange remwegen en veel rolgeluid. Dat kost de Pirelli waardevolle punten.
 - 8** De goedkope Sava heeft zeker talent, maar blinkt op geen enkel testonderdeel uit.
 - 6** Goed in de sneeuw, maar verder maakt de Semperit geen indruk. Presteert op nat en droog asfalt onvoldoende.
 - 4** Uitgebalanceerd profiel met goede winterseigenschappen. De Snowtrac 3 is een goede allrounder.



ZO TESTEN WIJ

AQUAPLANING Om te beoordelen hoe effectief het water wordt afgevoerd, meten we bij iedere band de snelheid waarop hij het contact met de ondergrond verliest. Hiervoor rijden we door een waterbassin waarin 7 mm water staat. Deze test voeren we uit in een rechte lijn en in een bocht met een radius van 100 meter.

REMMEN Elke auto remt zo goed als zijn banden toestaan. Daarom meten we de remweg van de band op sneeuw (van 50 km/h tot stilstand) en zowel op nat als op droog asfalt (vanaf 100 km/h).

VEILIGHEID Op een groot aantal proeven verzamelen de testrijders allerlei indrukken over de eigenschappen die de diverse banden op de grens hebben. De meeste punten gaan niet automatisch naar de band die de hoogste bochtsnelheid weet te bereiken. Veel belangrijker is dat een band in een noodgeval de auto in het spoor houdt en rustig op grenssituaties reageert.

HANDLING In tegenstelling tot het testonderdeel 'Veiligheid', zijn op dit onderdeel de rondetijden bepalend voor de puntenverdeling. De geklokte tijd vormt een indicatie van de maximaal haalbare prestaties die uit een band te halen zijn, zonder daarbij te hoeven kijken naar de manier waarop deze prestaties worden bereikt. De lengte van de verschillende testcircuit: sneeuw 1,3 kilometer, natte baan 1,6 kilometer en droge baan 1,9 kilometer.

TRACTIE Met GPS-gestuurde meetapparatuur (V-Box) berekenen we hoeveel tijd en welke afstand de testauto nodig heeft om op de diverse banden een snelheid van 40 km/h te bereiken. Met deze gegevens en het gewicht van de auto kan de exacte trekkracht in Newton worden berekend.



Precisiewerk: om te berekenen waartoe een band in staat is, hebben we uiterst nauwkeurige metingen nodig (hier: op de cirkelbaan op Pirelli's).