

Keine Wundergummis

TEST Ganzjahresreifen für SUV. Nie mehr Reifen tauschen ist ein verlockender Gedanke, doch den perfekten Reifen für alle Jahreszeiten gibt es nicht. In ganz bestimmten Fällen sind Ganzjahresreifen jedoch eine überlegenswerte Alternative.

Nachdem Ganzjahresreifen in der Vergangenheit an Winterreifen gemessen und auch mit diesen gemeinsam getestet und veröffentlicht wurden, wird ihnen mittlerweile deutlich mehr Aufmerksamkeit entgegengebracht. Die Winter sind milder geworden, die Straßen besser; auch die Winterdienste haben aufgerüstet, sodass harte winterliche Fahrbahnbedingungen zusehends seltener und oft auf Regionen beschränkt sind. Das lässt die Frage aufkommen, ob es sich überhaupt noch rentiert, Winterreifen anzuschaffen. Denn damit ist auch einiges an Aufwand verbunden. Zwei Mal im Jahr müssen Reifen umgesteckt und eingelagert werden, das kostet Zeit und Geld. Komfortabler und billiger wäre es doch, einfach Reifen anzuschaffen, mit denen man durch das ganze Jahr kommt. Galten anfangs Winterreifen als Vergleichsbasis für Ganzjahresreifen, werden diese mittlerweile auch mit Sommerreifen verglichen. Und das ist gut so, denn erst so ergibt sich ein komplettes Bild. Stellt die Abstimmung der Eigenschaften von Winter- und Sommer-

reifen schon einen heiklen Kompromiss in der Reifen-Entwicklung dar, so gilt das ganz besonders für Ganzjahresreifen.

Auf Schnee und bei Hitze

Hier ist der Spagat zwischen den gewünschten Eigenschaften besonders weit. Reifen, die auf Schnee gut greifen, müssen auch bei Lufttemperaturen um die 30 Grad und einer Fahrbahntemperatur von 50 Grad noch bestehen können. Das ist eine echte



Herausforderung für einen Pneu, der das Alpine-Symbol trägt, um auch tatsächlich der Winterreifenpflicht zu genügen. Das M+S-Symbol an den Flanken allein gilt ja nicht mehr.

In diesem weiten Spagat zwischen konträren Anforderungen ist tatsächlich nur mehr ein wenig gelungener oder noch schlechterer Kompromiss möglich. Keiner der Kandidaten schaffte ein besseres Ergebnis als „weniger zufriedenstellend“, zwei müssen sich sogar mit einem „nicht zufriede-

denstellend“ abfinden. Das heißt noch immer nicht, dass Ganzjahresreifen grundsätzlich abzulehnen sind. Es bedeutet aber, dass noch genauer auf die individuellen Bedürfnisse und Anforderungen an einen Reifen geschaut werden muss.

Die Berechtigung von Ganzjahresreifen erwächst vor allem aus der Tatsache, dass immerhin bei Nässe alle Produkte ein gutes oder zumindest durchschnittliches Ergebnis liefern. Dort, wo statistisch die meisten und größten Gefahren im Verkehr lauern, nämlich auf nasser Fahrbahn, können also alle getesteten Reifen als sicher bezeichnet werden.

Thema Sicherheit

Trotzdem können sicherheitstechnische Bedenken nicht einfach weggewischt werden. Die Bremswege auf trockenem Asphalt aus 100 km/h sind deutlich länger, und zwar zwischen 5 und fast 15 Meter gegenüber guten Sommerreifen. In Restgeschwindigkeit nach Stillstand ausgedrückt, ergibt sich mit einem Ganzjahresreifen noch ein beängstigender

Für Wenigfahrer

bei gleicher Punktezahl Reihung alphabetisch

Marke	Type	Richtpreis in (€)	TESTURTEIL Erreichte von 100 Prozentpunkten	AUSSTATTUNG						15 %			30 %	
				Reifen-dimension	Lastindex	Geschwindigkeitsindex	EU-Reifenlabel: Geräuschemission (dB)	EU-Reifenlabel: Rollwiderstand	EU-Reifenlabel: Nasshaftung	TROCKENE FAHRBAHN	Fahrverhalten (Stabilität)	Fahrsicherheit (Handling)	Bremsen	NASSE FAHRBAHN
Continental	AllSeasonContact	140,-	weniger zufriedenst. (38)	235/55 R17	103	V	72	B	B	-2)	-	-	o	o
Goodyear	Vector 4Seasons Gen-2 ³⁾	144,-	weniger zufriedenst. (34)	235/55 R17	103	Y	69	B	B	-2)	-	-	o	o
Michelin	CrossClimate +	161,-	weniger zufriedenst. (32)	235/55 R17	103	Y	69	B	B	o	o	+	+	o
Nokian	Weatherproof	116,-	weniger zufriedenst. (32)	235/55 R17	103	V	69	C	A	-2)	-	-	o	o
Uniroyal	AllSeasonExpert 2	118,-	weniger zufriedenst. (24)	235/55 R17	103	V	72	C	C	-2)	-	-	o	o
Vredestein	Quatrac Pro	113,-	nicht zufriedenstellend (6)	235/55 R17	103	Y	71	C	B	-	-	-	+	o
Bridgestone	Weather Control A005 ⁴⁾	128,-	nicht zufriedenstellend (2)	235/55 R17	103	V	71	C	A	o	o	+	+	+

¹⁾ Onlinepreis ohne Versandkosten, Mittelwert der ersten fünf Anbieter ²⁾ führt zur Abwertung ³⁾ Nachfolgemodell Vector 4Seasons Gen-3 erhältlich

⁴⁾ Nachfolgemodell erhältlich **Beurteilungsnoten:** sehr gut (++) , gut (+) , durchschnittlich (o) , weniger zufriedenstellend (-) , nicht zufriedenstellend (--)

Prozentangaben = Anteil am Endurteil **Preise:** Juli 2020



Crash mit rund 40 bis 50 km/h. Unterschiedliche Fahrbahnbeschaffenheiten können aber noch deutlich größere Abweichungen im Bremsweg und in der Restgeschwindigkeit ergeben. Der weitaus größte Sicherheitsfaktor bleibt also die Person hinter dem Lenkrad.

Eher Sommer, eher Winter

Die nicht zufriedenstellenden Ergebnisse von Vredestein Quatrac pro und Bridgestone Weather Control begründen sich vor allem in ihrem Versagen auf Schnee. Im Gegenzug bringen sie aber ganz passable Ergebnisse bei typischen Sommerreifen-Kriterien. Der Bridgestone ist auf nasser Fahrbahn sogar der beste von allen. Diese Reifen sind vor allem dann interessant, wenn man das Auto bei Schneefall einfach stehen lassen kann. Dann spielt auch das schlechte Abschneiden im Ranking keine Rolle mehr. Auch der Michelin CrossClimate+ punktet hauptsächlich in den Sommereigenschaften, er hält sich aber im Schnee noch einigermaßen. Erstaunlicherweise zeigt keiner der Ganz-

jahresreifen auf Eis echte Schwächen. Ganzjahresreifen bringen zwar zufriedenstellende Leistungen bei Nässe, auf trockener Fahrbahn sind sie allerdings gegenüber reinen Sommerreifen klar im Nachteil. Eine grundsätzliche Ablehnung von Ganzjahresreifen ist trotz der tendenziell schwachen Ergebnisse jedoch nicht angebracht. Wer etwa in Regionen mit geringer winterlicher Beeinträchtigung lebt oder generell wenig fährt und das Auto im Notfall auch stehen lassen kann, erspart sich doch einiges durch den Entfall des Reifentauschs und den Wegfall der Winterreifen. Wer hingegen viel fährt, ist mit Sommer- und Winterreifen besser gerüstet, da er ohnehin beide Garnituren aufbraucht und auch Reifentausch und Lagerung in den Gesamtkosten nur mehr eine untergeordnete Rolle spielen. Andere Wahlmöglichkeiten gibt es nicht wirklich: Mit Winterreifen auch den Sommer über zu fahren, ist zwar erlaubt, aber bei hohen Temperaturen definitiv gefährlich. Und Sommerreifen bei Schneefahrbahn sind ohnehin verboten.

Fotos: alenka2194, Vladimir Raagulyan/Shutterstock.com



VKI-TIPPS

Keine Alternative zu Spezialisten.

Kein einziger der Testkandidaten kann sich nur annähernd in den witterungsbedingten Spezialdisziplinen mit den besten Winter- oder Sommerreifen messen.

Überlegenswerte Alternative. Wenigfahrer, die in schneearmen Regionen wohnen und im Notfall das Auto stehen lassen, können Kompromisse eingehen und damit Geld sparen.

Sinnvoller Räderwechsel. Damit alle Reifen gleichmäßig abgefahren werden, empfiehlt sich auch bei Ganzjahresreifen einmal jährlich der Rädertausch zwischen vorne und hinten.

					20 %				10 %				5 %		0 %		
Bremsen	Aquaplaning auf Geraden	Aquaplaning in Kurven	Handling	Seitenführung	SCHNEE	Bremsen auf Schnee	Anfahren	Passfahrt und Handling	EIS	Bremsen	Seitenführung	VERSCLEISSFESTIGKEIT	KRAFTSTOFFVERBRAUCH	GERÄUSCH	Innengeräusch	Außengeräusch	SCHNELLAUFPRÜFUNG
+	+	o	+	+	o	o	+	o	+	+	+	++	++	o	o	o	++
+	+	o	o	+	-	o	o	-	+	+	+	++	+	o	o	o	++
+	+	-	+	o	-2)	-	+	-	+	+	+	++	+	o	o	o	++
o	+	o	o	+	o	+	+	-	o	o	+	+	+	o	o	o	++
o	+	+	o	o	o	o	+	o	+	+	+	++	+	o	o	+	++
o	+	o	+	+	--2)	--	--	--2)	o	o	+	++	+	o	o	+	++
++	+	-	+	+	--2)	--	-	--2)	+	+	+	+	+	o	o	+	++

MEHR ZUM THEMA

Die Testkriterien finden registrierte Abonnenten auf www.konsument.at/ganzjahresreifen092020.

