
Kein Allrounder ist perfekt fürs ganze Jahr

Wie gut sind Ganzjahresreifen für Kompakte, Kleinwagen und Kompakt-SUV? Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung und der Autoclub Europe (ACE), haben gemeinsam mit dem österreichischen Partner ARBÖ neun Allrounder der Dimension 205/55R 17 sowohl im Winter wie auch im Sommer durch ein gründliches Testszenario geschickt.

Der arktische Teil Finnlands ist ideal, um auf einem Parcours die Wintereigenschaften von Reifen zu ermitteln. Auf dem Testgelände des finnischen Reifenherstellers Nokian „White Hell“ ist es sonnig, leicht windig und kalt, aber nicht so kalt, wie es die meisten erwarten würden: Vier Grad minus misst die Bodentemperatur. Fast schon zu warm für einen Test reiner Winterreifen, die extremen Witterungsbedingungen standhalten müssen. Ideal hingegen für Ganzjahresreifen, die alle Lagen, bis auf die extremen, meistern sollten. Die Temperatur in Finnland passt zu dem, was im winterlichen Mitteleuropa mit seinen mildereren Winter erwartet werden kann.

Längst sind Allwetterreifen keine Randerscheinung mehr, sondern Trendsetter: Ihr Marktanteil liegt bei rund 27 Prozent, Tendenz steigend. Für sie sprechen viele Gründe, allen voran der Entfall der lästigen Reifenwechsel auf die eingelagerten Reifen in Frühjahr und Herbst mit den lästigen Wartezeiten und Kosten beim Wechsel in der Werkstatt. Doch Komfort und Kosten sind nicht alles. Ganzjahresreifen müssen sicheres Fahren über verschneite, regennasse oder trockene Straßen gewährleisten.

Fest steht: Ganzjahresreifen sind immer ein Kompromiss, da sie die unterschiedlichen Eigenschaften für den Sommer- und Winterbetrieb in einem Reifen vereinen müssen. Diese erhalten die Reifen im Wesentlichen durch ihre Gummimischung und das Profil ihrer Lauffläche. Beide beeinflussen die Haftung und damit auch das Fahr- und Bremsverhalten. Sommerreifen müssen mehr Wasser beiseite schaufeln und haben deshalb mehr und breitere Längsrillen als Winterreifen sowie ein gröberes Profil und eine härtere Gummimischung für einen geringeren Abrieb auf trockener Fahrbahn. Winterreifen hingegen trumpfen mit weicherer Gummimischung und Zusatzstoffen wie Silica auf. Die machen die Reifen bei Kälte elastisch und lassen sie nicht spröde werden. Ein Profil mit ausgeprägter, feiner Lamellenstruktur sorgt für besseren Grip auf verschneitem Untergrund und Eis. Je nach Materialmix und Profilstruktur haben manche Ganzjahresreifen Stärken im Sommer, andere im Winter. Tendenziell werden Allwetterreifen aber immer besser.

Im Schnee: Die Schneetests in Finnland zeigen, wie viel Winterreifen tatsächlich in Allwetterreifen steckt – oder auch nicht. Die Reifen von Michelin, Nokian und Continental stechen hier besonders hervor. Sie liefern in jeder Winterdisziplin ordentliche Ergebnisse: Der Michelin bietet mit 16,5 Metern aus 38 km/h den kürzesten Bremsweg, dicht gefolgt vom Nokian (16,6 Meter) und vom Continental (17,0 Meter). Sie alle fahren sich zudem griffig im Schnee, haben also eine gute Seitenführung. Souverän ist auch ihr Lenkverhalten und die Kontrollierbarkeit. Das reduziert bei Kurvenfahrten deutlich die Gefahr eines ausbrechenden Hecks (Übersteuern) oder dass die Vorderräder die Bodenhaftung verlieren (Untersteuern) und das Auto an den Kurvenrand drängt. Der Nokian neigt in Summe etwas mehr zum Übersteuern.

Bis auf einen Pneu befinden sich alle anderen fahrtechnisch im Mittelfeld, wobei beim subjektiven Handling der Toyo, gefolgt vom Berlin, am meisten Abstriche bei der Seitenführung hinzunehmen hat und schneller ins Übersteuern gerät. Schlusslicht ist der Bridgestone. Er hat den mit Abstand längsten Bremsweg (19,0 Meter) und zeigt im subjektiven Handling gravierende Nachteile: unpräzise im Gesamten, schwache Seitenführung, und der Testfahrer muss beim Beschleunigen gegen das ausgeprägte

Untersteuern ankämpfen.

Bei Nässe: Für die Sommertests trifft sich das Team Monate später auf dem neuen Nokian-Testgelände „Hakka-Ring“ im spanischen Tarancón. Hier werden die Reifen erneut durch die Testszenarien geschickt: Bei Streckentemperaturen zwischen 22 und 29 Grad finden Trocken- und Nasstests statt. Beim Nassbremsen aus 80 km/h zeigt der Bridgestone mit 27,9 Metern die beste Leistung und ist damit nah an der Sommerreifenreferenz (27,4 Meter). Es folgen Vredestein (28,2 Meter) und Continental (29,5 Meter).

Überhaupt ist das sommerliche Wetter das Metier des Bridgestone, der im Gegensatz zum Wintertest hier die beste Performance abliefert. Ganz im Gegensatz zum Toyo, der beim Aquaplaning und beim Handling zusammen mit dem Berlin schwächelt: Sie legen ein unpräziseres Lenkverhalten als der Rest des Testfelds an den Tag, fahren sich viel unsicherer und neigen beim Beschleunigen zum Untersteuern. Der Toyo neigt zum deutlichen Übersteuern bei Lastwechseln, wenn in Kurven Gas weggenommen wird. Das macht ihn zum Verlierer dieser Kategorie.

Auf trockener Piste: Bei den Trockentests liegen die Testreifen im Großen und Ganzen dichter beieinander. Beim Bremsen aus 80 km/h zeigte der Michelin den kürzesten Bremsweg (24,4 Meter) und der Toyo den längsten (29,2 Meter). Die meisten Reifen bieten eine gute Kurvenfestigkeit, präzises Lenkverhalten und sind gut kontrollierbar zu fahren. Der Bridgestone liegt in der Spitzengruppe, zeigt aber beim Handling, dass er bei Lastwechseln etwas mehr zum Übersteuern neigt. Die Reifen von Continental und Toyo liegen beim Handling im Mittelfeld. Letzterer neigt aber wieder zum Übersteuern bei Lastwechseln.

Während die Reifen von Cooper und Berlin beim Bremsen keine Besonderheiten zeigen, ist ihr Handling auffällig: Sie haben am wenigsten Grip, geraten dadurch mehr ins Rutschen und schneller in ein Unter- oder Übersteuern. Letzteres wird auch besonders bei Lastwechseln deutlich. Sie sind die Schlusslichter der Kategorie.

Fazit: Den perfekten Ganzjahresreifen gibt es noch nicht, aber durchaus gute, die für durchschnittliche mitteleuropäische Wetter- und Witterungsverhältnisse geeignet sind. Der Michelin Crossclimate2 hat den Höllenritt über die Teststrecken am besten gemeistert und wird Testsieger. Er zeigte keinerlei gravierende Schwächen und war bei Schnee, Nässe und auf trockener Strecke souverän, ausgewogen und gut fahrbar. Auf Platz zwei und drei landen der Continental AllSeasonContact und der Nokian Seasonproof.

Der Bridgestone Weather Control hatte zwar die Nässe am besten im Griff und zeigte eine gute Performance auf trockener Fahrbahn, aber im Bereich Winter war er der Schwächste. Daher bekommt er nur ein „bedingt empfehlenswert“. Für den richtigen Wintereinsatz ist er nach Einschätzung des Testteams nicht zu empfehlen. Auch die Reifen von Cooper und Berlin sind in Summe nicht herausstechend und erreichen nur ein „bedingt empfehlenswert“. Testverlierer ist der Toyo Celsius. Er zeigte vor allem beim Handling nass zu viele Gefahrenquellen und bekommt als einziger Reifen im Test ein „nicht empfehlenswert“. (aum)

Bilder zum Artikel



Ganzjahresreifen-Test auf Schnee und Eis.

Foto: Autoren-Union Mobilität GmbH
