
Ganzjahresreifen: Allzeit Saison

Von Markus Gersthofer

Ganzjahresreifen, auch Allwetter- bzw. neudeutsch All-Season-Reifen genannt, gewinnen Marktanteile. Sie sparen den umständlichen und (vor allem mit direkt messenden Reifendruck-Kontrollsystemen) teuren halbjährlichen Wechsel von Sommer- auf Winterreifen inklusive zweitem Felgensatz und umgekehrt. Neue Gummimischungen und neue Profile sorgen für Leistungen, die auf Schnee und Nässe, aber auch auf trockener Straße für normale Ansprüche vollauf genügen.

Für Fahrzeuge, die vorwiegend im Flachland laufen, und in Ballungsräumen mit verlässlichem Streudienst sind die neuen All-Season-Reifen ein durchaus brauchbarer Kompromiss. In Deutschland rollt bereits jedes fünfte Auto auf ihnen. Vor allem bei kleinen Autos nehmen sie zu: Bald die Hälfte der Fahrer, so der ADAC schon vor einem Jahr, könnte sich vorstellen, in Zukunft zu ihnen zu wechseln.

Noch 2014 hatte die Stiftung Warentest gewarnt: „Ganzjahresreifen patzen“. Heute sieht es ganz anders aus: „Die Technologie hat sich rasant entwickelt“, bescheinigt der TÜV Süd. Dies gilt für die Profile, die für möglichst guten Griff auf Glätte eine große Zahl von feinen Einschnitten aufweisen („Lamellen“), dies gilt insbesondere für die Gummimischung der Lauffläche. So genannte Nasstraktionsharze entwickeln eine gewisse Klebwirkung auf Nässe und Glätte, zusätzliche Öle (oft auf pflanzlicher Basis) verhindern, dass das Gummi bei Frost hart wird und an Haftung verliert.

Die Fortschritte sind so bedeutend, dass jetzt sogar Hersteller auf den Zug aufspringen, die jahrzehntelang nichts von Allwetterreifen wissen wollten. 2015 präsentierte Michelin seinen Cross Climate, der inzwischen in zweiter Auflage erschien, erkennbar am zusätzlichen „+“ im Namen. Er heimste erneut hervorragende Noten bei Vergleichstests ein, aktuell den Gesamtsieg bei der „Auto Zeitung“. Seit diesem Herbst ist auch Continental mit seinem All Season Contact dabei. Die Zeitschrift „Auto-Bild“ lobt vorbildliche Fahreigenschaften auf nasser wie verschneiter Piste, stabiles Trockenhandling, beste Verzögerung bei allen Wetterbedingungen und Kraftstoff sparenden Rollwiderstand.

Hersteller wie Vredestein, Pirelli, Uniroyal oder Dunlop bieten Allwetterreifen schon lange, ebenso Nokian aus Norwegen und die in den USA beheimateten Marken Goodyear und Goodrich (letztere gehört zu Michelin). Beide haben mit Allwetterreifen besondere Erfahrung, in den nördlichen US-Bundesstaaten ist „All Weather“ der Normalfall. Den Quadraxer All Season 2 der Michelin-Zweitmarke Kleber bedachte „Auto Bild“ sogar mit einem besonderen Prädikat: Mit günstigem Preis und langer Lebensdauer wurde er „Ecomeister 2017“.

Wie bei klassischen Winterreifen gibt es auch bei Ganzjahresreifen große Unterschiede in den Leistungen, im Preis und nicht zuletzt in der Lebensdauer. Mit „Schneekristall“ als neutralem Nachweis von Mindestleistungen auf Glätte sind inzwischen alle neuen Allwetterreifen namhafter Hersteller ausgezeichnet. Besonders preiswerte Angebote oder Secondhand sollte man ohne dieses Gütesiegel nicht mehr nehmen.

Wichtig bei der Wahl ist vor allem das Haftvermögen auf kalter Nässe. Der Winter in Mitteleuropa ist heute vor allem nass, Schnee und Eis werden zumindest im Flachland immer seltener. Für den Nassgriff gibt es im Reifenlabel eine eigene Note. Hersteller und Importeure können sich diese allerdings selbst geben. Mehr Vertrauen verdienen unabhängige Tests vor allem der Automobilclubs und in den großen Autozeitschriften.

Wer sich an die bekannten Namen hält, macht in aller Regel nichts falsch.

Billige Reifen meist fernöstlicher Herkunft indes können teuer werden. Neutrale Tests zeigen immer wieder, dass sich mit ihnen die Bremswege auf Nässe beträchtlich verlängern können. Wenn die besten Reifen Vollbremsen auf Nässe aus Tempo 80 in etwa 55 Metern schaffen, brauchen Billigreifen unter Umständen bald drei Wagenlängen mehr. Im Ernstfall bedeutet dies eine Aufprallgeschwindigkeit von ca. 40 km/h – Totalschaden!

All-Season- oder Ganzjahresreifen lassen sich beim Neukauf eines Wagens meist gegen geringen Aufpreis mit bestellen. Beim vorhandenen Wagen ersetzen sie im Zweifel die Sommerreifen (vor allem, wenn diese auf Alurädern aufgezogen sind). Die M+S-Räder werden dann überflüssig. Über eine Kleinanzeige (Internet, örtlicher Supermarkt) kann man versuchen, sie für etwas Geld los zu werden. Oder sie werden in diesem Winter vollends aufgebraucht. Gesetzliches Profil-Minimum sind 1,6 Millimeter an der dünnsten Stelle, besser gerade auf Nässe und Glätte sind drei, in manchen Wintersportgebieten (z. B. Österreich) sind mindestens vier Zentimeter vorgeschrieben.

Schwere Limousinen mit Hinterradantrieb und Sportwagen sind auf richtige M+S-Reifen eher angewiesen als Kleinwagen, die fast alle Frontantrieb haben und mit ihm gute Wintereigenschaften. Für höhere und bergige Gegenden sind echte Winterreifen auch für sie das Gebot der Vernunft – erst recht bei Fahrten in den Wintersport. Wenn M+S-Reifen vorgeschrieben sind, dann gilt dies auch für Vierradantrieb. Aus gutem Grund: Beim Bremsen sind Allradler normalen Autos nicht überlegen, diese bremsen ebenfalls mit allen vier Rädern.

Bei klassischen Winterreifen gibt es in dieser Saison wieder zahlreiche Neuigkeiten. So gewann der frisch vorgestellte Winter Contact TS 860 von Continental den aktuellen Winterreifentest des ADAC. Die anderen bekannten Namen erhielten ebenfalls gute Noten. Sie erreichten auch manche preiswerte Zweitmarken der großen Hersteller. Jüngst sorgten diese sogar für eine kleine Sensation: Beim erwähnten ADAC-Test erreichte der besonders preiswerte Super Grip 9 der bei uns wenig bekannten Goodyear-Zweitmarke Esa-Tecar in der Größe 195/65 R 15 91T eine bessere Note als der (viel teurere) Winterreifen der Hauptmarke. Gleiches gilt für den Krisalp HP3 von Kleber, auch er platzierte sich vor der Hauptmarke Michelin. Normalerweise aber fallen besonders preiswerte Winterreifen, manchmal auch als Eigenmarken großer Händler offeriert, bei Tests eher durch, vor allem mit Defiziten wieder auf Nässe. (ampnet/fer)

Bilder zum Artikel



Ganzjahresreifen haben immer Saison.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Ganzjahresreifen: In Deutschland ist es auch im Winter vor allem nass und seltener weiß.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goodyear



Ganzjahresreifen im GTÜ-Test.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Tschovikov/GTÜ



Ganzjahresreifen Fulda Multi Control.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fulda



Bei Ganzjahresreifen ist auf das M+S- und Schneeflockensymbol zu achten.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ