

Alle Reifen tragen ein M+S- plus Schneeflocken-Symbol, nur dem Dunlop fehlt die Schneeflocke



# Nie mehr Reifenwechsel

Die Vorstellung ist allzu **verlockend**: Statt zweimal pro Jahr Räder zu wechseln, nur noch ein Satz für alle 365 Tage. Was können Ganzjahresreifen?

**D**as saisonale Räderwechseln im Frühling und im Spätherbst ist ein zentraleuropäisches Phänomen. Die Deutschen machen es murrend, aber freiwillig, ebenso die Österreicher und die Schweizer. Die Italiener wechseln erzwungenermaßen, weil die dortige Staatsregierung inzwischen

nicht nur gegen Raucher drastisch vorgeht, sondern auch gegen reifenwechsell müde Autobesitzer: In Italien gilt faktisch Winterreifenpflicht für den Winter, aber auch Sommerreifenpflicht für den Sommer, übrigens auch für Urlauber aus dem Ausland. Warum das Ganze? Weil die beim Umgehen von Ge-

setzen stets kreativen Italiener nach Einführung der Winterreifenpflicht einfach das ganze rest-

## Italien darf Winterreifen nur im Winter fahren

liche Jahr mit ihren Winterreifen durchgefahren sind, um sich die verhasste und teure Räderwech-

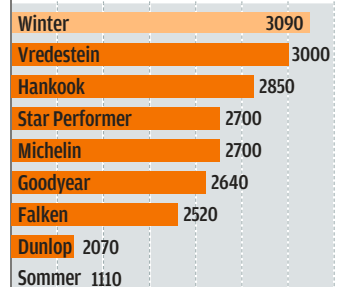
selei und die Anschaffung eines zweiten Radsatzes zu ersparen. Aber wie sieht es sonst auf der Welt aus? Amerikaner, Australier, Chinesen, Russen, Inder, Afrikaner – glauben Sie wirklich, dass dort wie bei uns 90 Prozent der Autofahrer zwei Rädersatzes für ihr Auto haben und zweimal pro Jahr brav zum Räderwechsel

### Traktion Schnee



Das war knapp. Der Ganzjahresreifen von Vredestein zieht auf Schnee kaum weniger gut als der echte Winterreifen – toll! Mäßig schneidet dagegen der Dunlop ab. Der Sommerreifen versagt auf Schnee komplett.

durchschnittliche Zugkraft in Newton



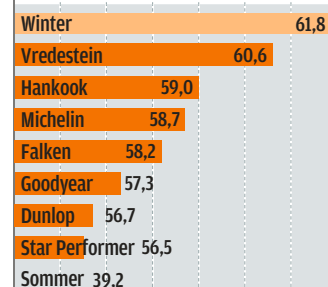
1800 2000 2200 2400 2600 2800 3000 3200

### Handling Schnee

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Wie auf Schmierseife rutscht man mit dem Sommerreifen um den Schneekurs. Und wieder fährt der Vredestein-Ganzjahresreifen auf Schnee fast so gut wie der echte Winterreifen. Auch gut: Hankook und Michelin



55 56 57 58 59 60 61 62



**Dunlop**  
Grandtrek ST1 All Season

**Falken**  
Euroall Season AS 200

**Goodyear**  
Vector 4Seasons

**Hankook**  
Kinergy 4S H740

**Michelin**  
CrossClimate

**Star Performer**  
Winter AS

**Vredestein**  
Quatrac 5

in die Werkstatt fahren oder ächzend selbst zu Wagenheber und Radkreuz greifen? Nein, selbstverständlich nicht. Das machen allenfalls Autobesitzer in Gegenden mit speziellem Klima, meist Bewohner von Gebirgsregionen. Doch die überwältigende Mehrheit der weltweiten Autobesitzer fährt jahrein, jahraus mit dem

gleichen Reifen durch die Gegend. Klar, in Südostasien, Mittelamerika oder Afrika kann man

### Weltweit fahren viele mit Ganzjahresreifen

bedenkenlos das ganze Jahr mit Sommerreifen unterwegs sein, weil es einen Winter mit Schnee

und Eis dort nicht gibt. Und in Kanada, Skandinavien, Alaska und den nördlichen Regionen Russlands fahren viele ganzjährig mit Winterreifen, weil es sich wegen der paar Wärmemonate und der geringen gefahrenen Geschwindigkeiten nicht lohnt, auf schnelle Sommerreifen zu wechseln. Und was macht der

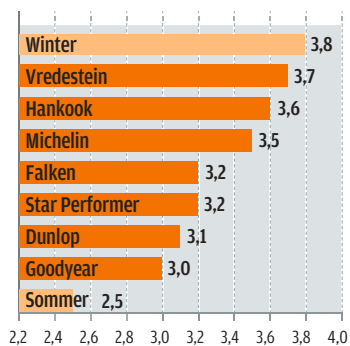
Rest? Der fährt mit Ganzjahresreifen. Die sind bei uns eine Randerscheinung im heimischen Reifenhandel, weltweit aber extrem wichtig und beliebt. Denn die allermeisten Autofahrer machen sich nicht die Mühe eines saisonalen Reifenwechsels und sind erst recht nicht bereit, dafür Geld ausgeben. Der ▶

### Slalom Schnee

maximale Querbeschleunigung in  $m/s^2$



Den höchsten Kurvengrip auf Schnee ermöglicht der echte Winterreifen. Doch nur knapp dahinter kommt bereits der Vredestein, direkt gefolgt von Hankook und Michelin. Der Sommerreifen kriegt die Kurven kaum.

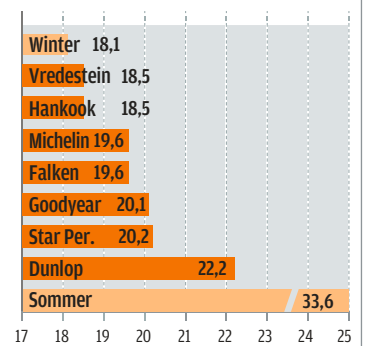


### Bremsen Schnee

Bremsweg aus Tempo 40 in Meter



Wie erwartet katastrophal schlecht bremsst der Sommerreifen auf Schnee - gefühlt eigentlich gar nicht. Wieder platziert sich der Vredestein ganz nah am echten Winterreifen. Auch der Hankook bremsst richtig gut.





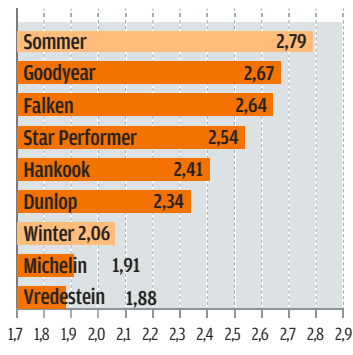
**Dicke Jacke für uns im winterlichen Schnee**

### Kurven-Aquaplaning

mittlere Querbeschleunigung in m/s<sup>2</sup>



Wasserpfützen in Kurven mögen Michelin und vor allem der Vredestein nicht so gern. Da rutschen sie geradeaus. Dem Sommerreifen macht das tiefe Wasser wenig aus. Richtig gut sind auch der Goodyear und der Falken.

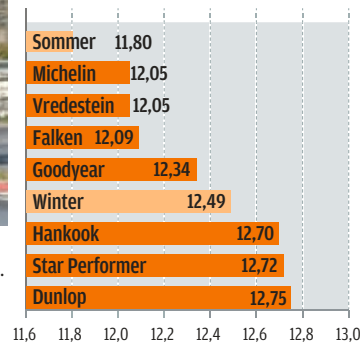


### Kreisbahn nass

Rundenzeit in Sekunden



Nässe ohne Pfützen macht dem aquaplaningempfindlichen Vredestein offenbar nichts aus. Der Kurvengrip bei Nässe liegt bei ihm und dem Michelin fast auf dem hohen Niveau des Sommerreifens. Auch gut: der Falken.

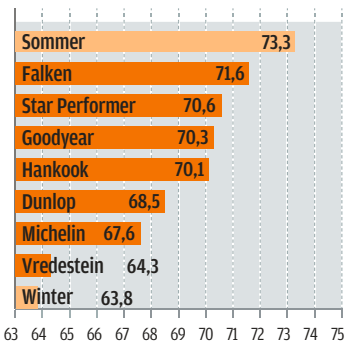


### Aquaplaning längs

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h



Beim Aquaplaning macht dem Sommerreifen niemand etwas vor. Er ist besser als alle anderen. Enttäuschend hier vor allem der auf Schnee so gute Vredestein. Richtig gut dagegen der Falken-Ganzjahresreifen.

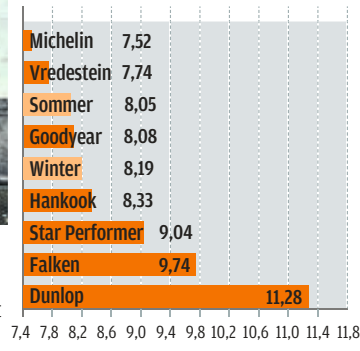


### Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert in kg/to



Michelin und Vredestein gefallen mit niedrigstem Rollwiderstand, der noch unter dem des Sommerreifens liegt. Der Winterreifen liegt in der Mitte. Zu hoch fällt der Wert des Dunlop aus. Da steigt der Verbrauch an.





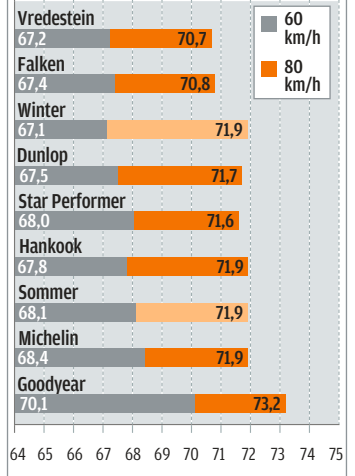
T-Shirt während der Tests auf sommerlich warmem Asphalt – ein Wechselbad der Temperaturen auch für Tester

## Vorbeifahrgeräusch

in dB (A) bei 60/80 km/h



Sommerreifen sind leise, Winterreifen sind laut? Das stimmt längst nicht mehr. Manche rollen leise ab, manche lauter, unabhängig von der Saisontypisierung. Vor allem Falken und Vredestein laufen schön geräuscharm.



zweite Satz Räder kostet in der Anschaffung 800 bis 2000 Euro, dazu zweimal jährlich Montagekosten von mindestens 20 Euro plus Anfahrtkosten plus Zeitaufwand. Und da sind aktuelle wie künftige Zusatzkosten und Zusatzrger wie das Neukalibrieren von empfindlichen Reifen-

drucksensoren noch gar nicht berücksichtigt.

Also Ganzjahresreifen auch bei uns? Der Gedanke ist verlockend. Und war schon immer verlockend. Denn bereits seit 30 Jahren gibt es auch in Deutschland Ganzjahresreifen, die ihren Namen verdienen. Es kommt

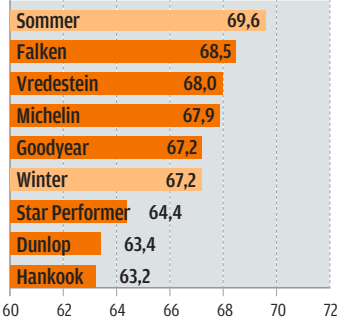
allerdings auf die eigenen Ansprüche und das eigene Sicherheitsbedürfnis an – damals, aber auch noch heute, wie unser aktueller Test mit Ganzjahresreifen für Allradautos belegt. Wir haben je einen Sommerreifen und einen Winterreifen bei allen Messungen mitgetestet: Der Som-

## Handling nass

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Der Falken bestätigt auf dem Handlingkurs seinen richtig guten Nässegrif, der nahe am siegreichen Sommerreifen liegt. Star Performer, Dunlop und Hankook rutschen hier unter das Niveau des echten Winterreifens.

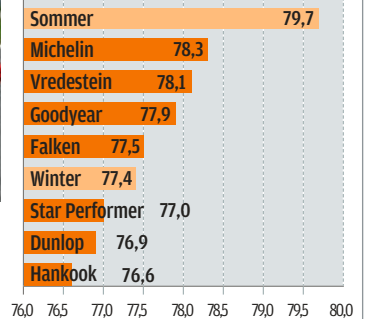


## Handling trocken

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Klar, dass der Sommerreifen hier vorn liegt. Aber wer gedacht hat, dass der auf Schnee so gute Vredestein bei Trockenheit abfällt, hat sich getäuscht. Er, der Michelin und der Goodyear liegen vorn.

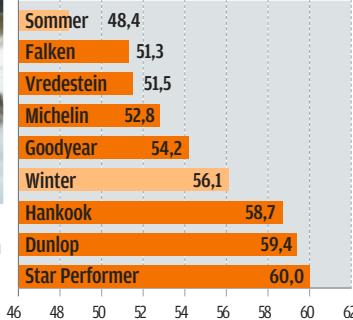


## Bremsen nass

Bremsweg aus 100 km/h in Metern



Hier macht dem Sommerreifen niemand etwas vor. Er ist der klare Sieger. Gut bremsen noch Falken, Vredestein und Michelin. Bei Hankook, Dunlop und Star Performer reicht der Nassgriff einfach nicht aus.

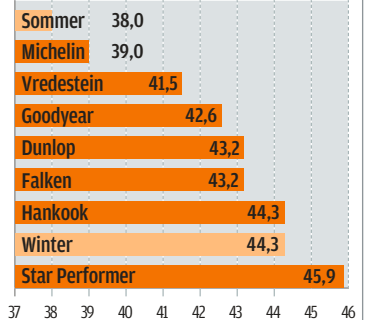


## Bremsen trocken

Bremsweg aus 100 km/h in Metern



Der Michelin-Ganzjahresreifen brems auf trockenem Asphalt nur wenig schlechter als der Sommerreifen. Der Vredestein verzögert ordentlich. Der Star Performer brems dagegen schlechter als der Winterreifen.



merreifen musste auch auf Schnee antreten, der Winterpneu auch bei Sommertemperaturen auf warmem Asphalt.

Unsere Messungen zeigen, dass manche Ganzjahresreifen nahe am Winterreifen liegen, beispielsweise Vredestein und Hankook. Manche liegen eher näher am Sommerreifen, bei-

spielsweise der Michelin. Den erstaunlichsten Spagat schafft der holländische Vredestein: auf

### Ganzjahresreifen sind ein Kompromiss

Schnee fast so gut wie ein Winterreifen und in den Sommerdisziplinen nur beim Aquaplaning

einem Sommerreifen deutlich unterlegen. Enttäuscht haben uns der billige No-Name-Reifen Star Performer, aber auch der teure Dunlop, beide mit mäßiger Schnee und Nässehaftung. Trotz aller Fortschritte gilt also: Wer das Optimum an Sicherheit will, muss nach wie vor saisonal Räder wechseln.

## FAZIT

Unser Test zeigt: Bei Ganzjahresreifen sind die Unterschiede deutlich größer als bei Tests von reinen Sommer- oder Winterreifen. Nicht allen Reifenherstellern gelingt ein befriedigender Spagat zwischen Wintergrip und Asphalthaftung. [D. Möller/H. Klipp/M. Braun]

*Der Reifentest wurde unterstützt von Continental, Goodyear und Vredestein. Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter [www.axelspringer.de/unabhaengigkeit](http://www.axelspringer.de/unabhaengigkeit)*

## Allrad-Ganzjahresreifen 215/60 R 16 - alle Testnoten auf einen Blick

	Schnee				Durchschnitt	Nässe					Durchschnitt	Trockenheit				Durchschnitt	So haben wir bewertet
	Traction	Bremsen	Handling	Slalom		Aquaplaning längs	Kurven-Aquaplaning	Handling	Kreisbahn	Bremsen		Handling	Bremsen	Abrollkomfort	Vorbeifahrgeräusch		
Benotungsanteil in Prozent	30	30	30	10		20	10	30	10	30		30	30	10	15	15	Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend. Die Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Eine Kapitelnote schlechter als 2- und Einzelnoten ab 3+ erlauben kein Vorbildlich mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelwertungen fließen zu je einem Drittel in die Gesamtwertung ein.

### Die Testkandidaten in der Reihenfolge ihrer Qualitäten

<b>Vredestein</b> Quatrac 5 99 H ca. 440 Euro/Satz		1	1	2+	1	1-	3+	3+	2	2	2+	2	2+	2+	2	1	1	1-	<b>Stärken:</b> auf Schnee fast so gut wie ein echter Winterpneu, guter Grip auf nasser und trockener Fahrbahn, sehr leise <b>Schwächen:</b> deutlich reduzierte Aquaplaningsicherheit sowohl auf Geraden als auch in Kurven
<b>empfehlenswert</b>																			
<b>Michelin</b> CrossClimate* 99 V ca. 580 Euro/Satz		2-	2	2	2+	2	2-	3+	2	2	2	2	2+	1-	2	2-	1	2+	<b>Stärken:</b> ausgewogener Ganzjahresreifen, gut auf Schnee und in den Sommer-Disziplinen, niedriger Rollwiderstand <b>Schwächen:</b> reduzierte Aquaplaningsicherheit sowohl auf der Gerade als auch in der Kurve, sehr hoher Preis
<b>empfehlenswert</b>																			
<b>Falken</b> Euroall Season AS 200 99 V ca. 360 Euro/Satz		3+	2	2-	3+	2-	2+	1-	2+	2	2+	2+	2	2-	2	1	3+	2	<b>Stärken:</b> hohe Aquaplaningsicherheit, guter Nässegrip, sehr leise, akzeptabler Preis <b>Schwächen:</b> reduzierte Seitenführung und Traction auf Schnee, erhöhter Rollwiderstand
<b>gut</b>																			
<b>Goodyear</b> Vector 4Seasons 95 V ca. 460 Euro/Satz		2-	2-	3+	3	2-	2	1-	2-	2-	2-	2	2	2	2+	3	1-	2	<b>Stärken:</b> gute Aquaplaningsicherheit, gutes Lenkverhalten auf trockener Fahrbahn, niedriger Rollwiderstand <b>Schwächen:</b> reduzierte Seitenführung auf Schnee, deutlich erhöhtes Laufgeräusch
<b>gut</b>																			
<b>Hankook</b> Kinergy 4S H740 99 H ca. 440 Euro/Satz		2+	1	2	2+	2+	2	2	3-	3	3	3+	3-	3+	2+	2	1-	2-	<b>Stärken:</b> durchweg guter Grip auf Schnee, guter Abrollkomfort, ordentlicher Wert beim Rollwiderstand <b>Schwächen:</b> reduzierte Haftung auf nasser und trockener Fahrbahn mit verlängerten Bremswegen
<b>befriedigend</b>																			
<b>Star Performer</b> Winter AS 99 V ca. 240 Euro/Satz		2-	2-	4+	3+	3+	2	2+	3	3	3-	3+	3+	3	3+	2	2	3+	<b>Stärken:</b> gut bei Aquaplaning, niedriger Preis <b>Schwächen:</b> reduzierte Haftung auf nasser und trockener Fahrbahn mit zu langen Bremswegen, mäßige Lenkreaktion auf Schnee
<b>nicht empfehlenswert</b>																			
<b>Dunlop</b> Grandtrek ST1 All Season 95 H ca. 420 Euro/Satz		4+	3+	3-	3+	3	2-	2	3-	3	3	3	3	2-	1-	2	3-	3+	<b>Stärken:</b> sehr angenehmer Abrollkomfort, recht leise <b>Schwächen:</b> reduzierte Haftung auf nasser und trockener Fahrbahn, verlängerter Nassbremsweg, reduzierte Seitenführung und Traction auf Schnee, erhöhter Rollwiderstand
<b>nicht empfehlenswert</b>																			

Notenfarbschema **1 2 3 4 5 6**