



Fotos: Dirk Vrncken

Dieses Mal haben es uns die Kleinwagen angetan. Die 195/55 R16 wurden auf Seat Ibiza, Škoda Fabia und VW Polo getestet.

Endlich erwachsen

Eine stille, aber unaufhaltsame Revolution: Ganzjahresreifen erobern die Radhäuser. Kann man in Kauf nehmen, dass sie nicht ganz so gut wie reinrassige Winter- oder Sommerreifen sind?

Wie wunderbar einfach war doch früher die Reifenwelt: Sommerreifen im Sommer, Winterreifen im Winter. Letztere sind seit 2010 bei winterlichen Straßenverhältnissen sogar zwingend vorgeschrieben. Und All Seasons? Diese vermeintlichen Alles-und-nichts-Könner, die ebenfalls als Eintrittskarte zunächst die M+S-Zulassung bekamen und nun auch das deutlich höherwertige, inzwischen vorgeschriebene Schneeflocken-/Bergpiktogramm tragen? Zugegeben, die gibt es auch schon länger, doch führten sie eher ein Nischendasein für partout Wechselunwillige, für kategorisch Untermotorisierte oder konsequente Schnee-Vermeider. Für aufgeklärte Autofahrer waren sie eher nichts. Sommer war Sommer, Winter war Winter. Gerade im Flotteneinsatz. Basta! Eine Nummer drei, die brauchte niemand.

Zeiten ändern sich

Doch früher war gestern, und die Zeiten haben sich geändert. Ganzjahresreifen wurden unterhalb der medialen Wahrnehmungsschwelle immer besser und beliebter, gleichzeitig ver-

lor der Winter immer mehr von seinem vormals übermächtigen Schrecken. Weiße Weihnacht – das war und ist bald so selten wie Pünktlichkeit bei der Deutschen Bahn. Es folgte die blanke Systemfrage: Warum heute noch echte Winterreifen aufziehen, wenn es doch eh kaum schneit und wenn, dann nur zaghaft? Zumal auf nur nassen oder gar trockenen Winterstraßen reine Wintergummis gegenüber Ganzjahres- und auch Som-

merreifen keine Vorteile bieten. Im Gegenteil.

Hinzu kommt die Wirtschaftlichkeitsrechnung: Wer Ganzjahresreifen fährt, spart sich nicht nur den zweiten Satz Reifen und Felgen, sondern muss sich auch nicht mehr um die lästigen Wechseltermine beim Händler kümmern. Und er muss folglich auch keinen Reifensatz mehr in der heimischen Garage oder – gegen Geld – in der Werkstatt einlagern. Noch ein Ar-

Die Testreifen: 195/55 R16 91 V XL		Preis*	Made in
GOODYEAR	Vector 4Season 3 (Referenz)	ca. 131 €	Frankreich
BRIDGESTONE	Turanza All Season 6	ca. 113 €	Spanien
CONTINENTAL	All Season Contact 2	ca. 131 €	Rumänien
FALKEN	Euroall Season AS 210	ca. 105 €	Türkei
HANKOOK	Kinergy 4S2	ca. 108 €	Südkorea
MICHELIN	Crossclimate 2	ca. 130 €	Italien
PIRELLI	Cinturato All Season SF3	ca. 128 €	Rumänien
VREDESTEIN	Quatrac All Season	ca. 110 €	Ungarn

Alle Geschwindigkeits-Index V = 240 km/h, außer Hankook (H = 210 km/h)
* Preisstand Dezember 2024



Alle Reifen wurden stets auf demselben Fahrzeug (hier VW Polo 1.0 TSI) und denselben Borbet-Alufelgen im Y-Design getestet.

gument gefällig? Dadurch, dass die All Seasons ganzjährig gefahren werden, „leben“ sie deutlich kürzer im Vergleich zu ihren Saison-Kollegen, die sich ja jeweils ein halbes Jahr „ausruhen“ dürfen. Doch der Faktor Zeit spielt eher gegen echte Sommer- und Winterreifen. Wie das? Die Antwort: Gummi altert, und das unaufhaltsam, ohne Zutun. Ein Winterreifen, der in den wärmeren Monaten in der Garage pausiert, altert trotzdem vor sich hin. So kann es sein, dass er nach vielleicht sechs Jahren und mit noch gut fünf Millimetern Restprofiltiefe dennoch nicht mehr viel taugt: Zeit, Ozon, Benzindämpfe, Tageslicht und andere Gummi-Feinde haben ihm unsichtbar arg zugesetzt, so dass der vermeintliche „Fast-wie-neu-Reifen“ im Vergleich zu einem fabrikfrischen Pendant nicht mehr wiederzuerkennen wäre – im negativen Sinn. Zwischenzeitlich ist zudem die Reifenentwicklung an ihm vorbeigezogen – während sich der Allwettergummi im Dauerbetrieb aufreibt und viel zeitiger gegen ein neues, topaktuelles Exemplar getauscht wird. Da verwundert es nicht weiter, dass die Allwetter-Pneus inzwischen mit bis zu einem Drittel Marktanteil (2023: 32,3%; Quelle: Tyre24) ohne Übertreibung als Shootingstars der Branche bezeichnet werden dürfen. Gibt es also nur Vorteile, die für Ganzjahresreifen sprechen? Ganz eindeutig nicht. Zur Kehrseite der Medaille kommen wir später.

Geburtsjahr 1977

Blicken wir zur besseren Einordnung in die Vergangenheit, genauer ins Jahr

1977. Damals erblickte der erste Ganzjahrespneu das Licht der Welt, der Goodyear Tiempo. Doch es brauchte noch fast ein weiteres Jahrzehnt, bis der erste All-Season-Reifen nennenswertes mediales Interesse weckte: Es war der erste Goodyear Vector, der 1985 die Fachwelt aufhorchen ließ, da er als einer der ersten seiner Art die arttypische Schneeschau abschüttelte. Eine Initialzündung quasi. Bald folgten Konkurrenzprodukte – anfänglich eher widerwillig, denn aus echter Überzeugung. Gemein war ihnen, dass die Wintereigenschaften der damaligen All Seasons sich an den ziemlich laschen Kriterien zur Erlangung des M+S-Symbols orientierten. „Echte“ Winterreifen fuhren den Ganzjahresreifen gnadenlos davon. Den „365ern“ haftete somit lange der Makel des faulen Kompromisses an. Ins Bild passte, dass sie prinzipiell teils deutlich längere Bremswege auf nasser und trockener Straße hinlegten als die reinen Sommerreifen. Aber: Das Virus war in Umlauf.

Ihr Image änderte sich erst im Jahr 2015 zum Positiven, als Michelin den Cross Climate auf den Markt brachte. Denn als erster Vertreter seiner Gattung erhielt er das für diese Spezies als unerreichbar geglaubte Schneeflocken-/Bergpiktogramm – was seine Tauglichkeit selbst für strengste winterliche Bedingungen attestierte. Der Fortschritt in Materialkunde und Technologie hatte gesiegt. Die Reifenindustrie war dennoch so klug, auf die physikalischen, insbesondere aber auf die klimatischen Grenzen der Ganzjahresreifen hinzuweisen: Strenge kalte Win-

ter (etwa in Nordeuropa) und andererseits sehr heiße Sommer sind für diese Kompromissprodukte noch immer nicht geeignet. Grob lässt sich sagen: Sie fühlen sich zwischen –5 und +25°C wohl. Darunter und darüber stoßen sie sehr schnell an ihre Grenzen.

Zwei Testgelände nötig

Mit diesem historischen Background und im Wissen, dass Ganzjahresreifen innerhalb eines bestimmten Temperaturfensters und bei bewusster Nicht-Überforderung inzwischen ganz Erstaunliches zu leisten imstande sind, geht's aufs Testgelände. Genauer gesagt: Die Testgelände. Für die Winterprüfungen wählten wir die „White Hell“, die weiße Hölle – ein riesiges Areal des Reifenherstellers Nokian in Finnisch-Lapland. Für die Sommerdisziplinen reisten wir von dort knapp 4.300 km in den Süden nach Apria bei Rom: Dort betreibt Bridgestone sein europäisches Testzentrum. Warum dieser Aufwand? Nun, Schneesicherheit und weitläufige Gelände gibt es innerhalb Europas nur in skandinavischen Gefilden, frühlingshaftes und stabil trockenes Wetter bevorzugt in Südeuropa.

Testgröße 195/55 R 16

Bei der zu testenden Reifendimension hatten wir uns auf die herstellerübergreifend vielfach in der Erstausrüstung verwendete Größe 195/55 R 16 festgelegt. Gefahren wurde auf Seat Ibiza, Škoda Fabia und VW Polo. Die 6,5 Jx16 Zoll große Testfelge im Y-Design (siehe Kasten) stammte von Traditionshersteller Borbet. Welche aktuellen Fahrzeugtypen unsere Test-Reifengröße sonst noch ab Werk verwenden, verdeutlicht auszugsweise der Infokasten zu den Testfahrzeugen.

Stark vereinfachend kann man sagen, dass ein Ganzjahresreifen ein halber Winter- und ein halber Sommerreifen ist, ein Zwitter sozusagen. Somit muss er völlig gegensätzliche Eigenschaften irgendwie unter einen Hut bringen. Es leuchtet ein, dass der „bestmögliche Kompromiss“ das Maximum dessen ist, was die emsigen Entwick-



Für die Wintertests ging es in die weiße Hölle. Die hat nichts mit dem Nürburgring zu tun, dafür mit dem Reifenhersteller Nokian, der nicht am Test teilnahm.

lungingenieure der Reifenhersteller auf die Beine stellen können. Einerseits versuchen sie, Winter- und Sommer-tugenden parallel zu pushen, andererseits bevorzugt die eine Marke eher die Schnee-Tauglichkeit, die andere fokussiert sich eher auf Nässe-Performance. Schon jetzt ist klar: Der Käufer sollte sein Fahrprofil und seine Bedürfnisse realistisch einschätzen. Der Corsa-Fahrer in Kiel legt auf Snow-Performance eher weniger Wert als die Polo-Fahrerin aus Garmisch.

Weil wir gerade am Frühlingsanfang stehen und der Schnee längst geschmolzen ist, starten wir mit den Sommer-Tests. Dazu zählen ganz klassisch Nass- und Trockenbremsen, Nass- und Trockenhandling, Längs- und Quer-Aquaplaning sowie Innen-geräusch und Abrollkomfort. Die

Prüfstand-Disziplinen Rollwiderstand und Schnelllauf kommen hinzu.

Voll in die Eisen

Eine wichtige – weil sicherheitsrelevante – Prüfung zuerst: Nassbremsen aus

Tempo 80 bis zum Stillstand. Sie birgt gleich zu Anfang eine große Überraschung. Mit Werten von 34 bis 38 Metern bewegen sich die Ganzjahresreifen teils durchaus auf dem Niveau eines zufällig parallel mitgetesteten reinen Sommerreifens der Größe

Anzeige

**JETZT
KAUFEN &
GESCHENK
SICHERN!***

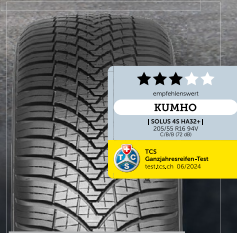
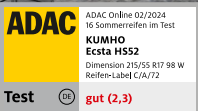
KUMHO



ECSTA
SPORT

ECSTA
HS52

SOLUS
4S HA32+



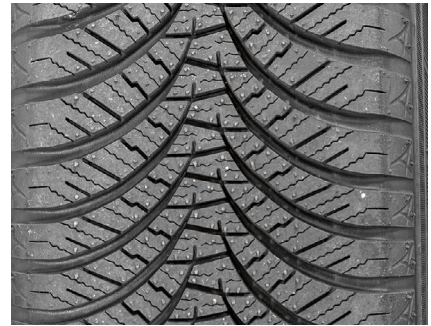
*Satz KUMHO Sommer- oder Ganzjahresreifen ≥ 16 Zoll kaufen und 483-teiliges BRYX Baustein-Set gratis erhalten. Aktion gültig vom 15.03. – 31.07.2025. Nur solange der Vorrat reicht. Mehr Informationen und die vollständigen Teilnahmebedingungen unter app.kumho.de



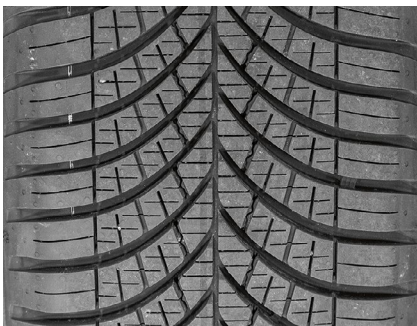
Bridgestone Turanza All Season 6



Continental All Season Contact 2



Falken Euroall Season AS 210



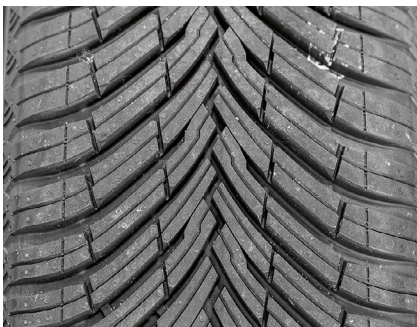
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)



Hankook Kinergy 4S2



Michelin Crossclimate 2



Pirelli Cinturato All Season SF3



Vredestein Quadrac All Season

225/45 R 17 auf einem Opel Astra. Das darf man schlicht als sensationell bezeichnen. Der Conti setzt sich unangefochten mit 34,18 Metern an die Spitze, gefolgt von den ebenfalls sehr guten Goodyear, Pirelli und Bridgestone. Weniger überzeugend präsentieren sich mit 37er-Werten Vredestein, Hankook und Michelin, Falken bildet mit 38,3 Metern (und als Folge 26,24 km/h Restgeschwindigkeit) das Schlusslicht – noch immer akzeptabel.

Faktencheck: Ganzjahresreifen haben heute beim Nassbremsen im rich-

tigen Temperaturfenster keine nennenswerten Nachteile mehr gegenüber Sommerreifen.

Dann das Trockenbremsen aus 100 km/h. Wie kommt der durch winterprofiltypische Lamellen und eine nicht rein auf Sommerbetrieb ausgegerichtete Gummimischung geschwächte Reifen mit dieser Brutal-Prüfung klar? Die diplomatische Antwort: Es hätte schlimmer kommen können. Der oben erwähnte, rein sommerbereifte Opel Astra erzielte einen durchschnittlichen Trockenbremsweg von

36 Metern. Unsere All Seasons kommen bis auf eine Ausnahme alle nach 40,54 (Michelin) bis 45,06 Metern (Falken) zum Stehen. Allein der Pirelli verzögert in nur 38,35 Metern zum Stillstand und deklassiert seine Mitbewerber schon fast.

Faktencheck: Das Bremsen auf trockener Fahrbahn aus höherem Tempo ist klar ein Schwachpunkt bei Ganzjahresreifen. Aber: Erste Kandidaten räumen mit diesem Nimbus des Schlecht-Bremsers auf.

All Seasons beim Handling

Wechseln wir über zum Nasshandling-Parcours. Können die acht All-Season-Streiter den punkteträchtigen Eindruck vom Nassbremsen wiederholen? Knappe Antwort: durchaus, teilweise sogar deutlich. Im Detail: Es ist hier der Goodyear, der so richtig aufdreht. Lenkwillig und jederzeit beherrschbar wieselt und zirkelt er über den beregneten Kurs. Er bremst stabil, das Heck bleibt ruhig, kein störender

Bremsen nass / Restgeschwindigkeit

Conti All Season Contact 2	34,18 0,0 103,2 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	35,31 14,3 100 %
Pirelli Cinturato All Season SF3	35,35 14,55 99,9 %
Bridgestone Turanza All Season 6	35,88 17,4 98,4 %
Vredestein Quatrac All Season	37,40 23,5 94,1 %
Hankook Kinergy 4S2	37,56 24,0 93,6 %
Michelin Crossclimate 2	37,56 24,0 93,6 %
Falken Euroall Season AS 210	38,30 26,24 91,5 %

ABS-Vollbremsung 80–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto geringer das Kollisionsrisiko. Wie beim Trockenbremsen: 8 Messungen, 1 Fahrer, Tank mind. 4/5 voll. Bremsweg in m (rot), Restgeschw. in km/h (blau), Verhältnis zur Referenz in % (schwarz). Restgeschw. = Weiterfahrgeschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Nässeigenschaften sind bei Reifen für unsere Breiten besonders wichtig.

Wechsel von Unter- zu Übersteuern. Ganz ehrlich: Wir haben schon einige Sommerreifen erlebt, die diesem All

Season nicht hätten Paroli bieten können. Auf ähnlich hohem Niveau bewegt sich der Pirelli, der uns erneut

positiv auffällt. Nicht ganz so gelungen, aber dennoch gut präsentieren sich Vredestein und Bridgestone.

Anzeige



DEZENT
LEICHTMETALLRÄDER

**FLOTTE DESIGNS
FÜR IHRE FLOTTE**

Bremsen trocken / Restgeschwindigkeit

Pirelli Cinturato All Season SF3	38,35 0,0 109,9 %
Michelin Crossclimate 2	40,54 24,0 104,8 %
Bridgestone Turanza All Season 6	40,69 23,9 104,4 %
Hankook Kinergy 4S2	41,40 27,1 102,8 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	42,58 31,5 100 %
Conti All Season Contact 2	42,67 31,8 99,8 %
Vredestein Quatrac All Season	42,89 32,5 99,3 %
Falken Euroall Season AS 210	45,06 38,6 94,2 %

ABS-Vollbremsung 100–0 km/h. Je kürzer der Bremsweg, je niedriger die Restgeschwindigkeit, desto besser. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschwindigkeit (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz). Restgeschwindigkeit = Weiterfahrtesch. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands.

■ Sehr gut
 ■ Gut
 ■ Befriedigend
 ■ Ausreichend
 ■ Mangelhaft

Knapp darunter stufen wir den Hankook und den Conti ein. Es folgen Falken und Michelin, die sich beide nicht so recht zwischen Unter- und Übersteuern entscheiden können. Zudem neigt das Fahrzeugheck bei Lastwechseln zum übermäßigen Eindrehen.

Faktencheck: *Zumindest in diesem Test räumen die Ganzjahres-Gummis größtenteils bravourös mit dem Klischee der Kurvenunwilligkeit auf.*

Station Nummer vier, das Trockenhandling – ganz sicher nicht die typische Domäne von Allwetterreifen. Doch nach den teils glänzenden Vorlagen der bisherigen Prüfungen bleiben wir erwartungsvoll. Der Punkt ist: All Seasons sind, wie wir wissen, Kompromiss-Reiter par excellence. Ihr Performance-Pegel kann rauf und runter pendeln. Ausgewogenheit ist prinzipbedingt nicht ihre Stärke. Das ist auch hier der Fall. Und wir erleben erneut eine Überraschung: Es ist der zuvor beim Nasshandling blasse Michelin, der hier zu Topform aufläuft und als einziger ein absolut verdientes „sehr gut“ einstreicht: harmonischer Gesamteindruck, durchaus sportlicher Ansatz, lenkwillig und gutmütig. Ihm folgt ein wahrlich breites Feld, alle weiteren Kandidaten konnten wir mit gut bewerten. Falken und Hankook präsentieren sich lenkwillig



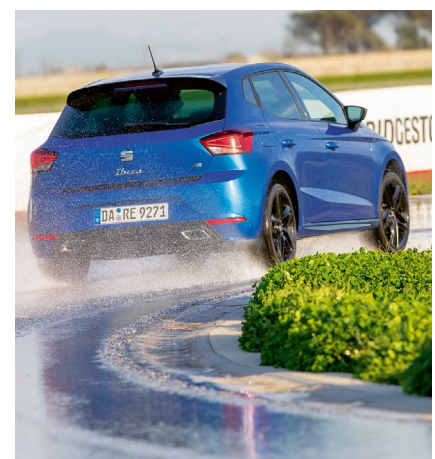
Beim Trockenbremsen gehören All Season nicht zur Crème de la Crème.

Handling nass

Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	Sehr gut (84 Pkt.)
Pirelli Cinturato All Season SF3	Sehr gut (81 Pkt.)
Vredestein Quatrac All Season	Gut (79 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Gut (78 Pkt.)
Hankook Kinergy 4S2	Befriedigend (74 Pkt.)
Conti All Season Contact 2	Befriedigend (73 Pkt.)
Falken Euroall Season AS 210	Befriedigend (72 Pkt.)
Michelin Crossclimate 2	Befriedigend (70 Pkt.)

Auch bei Nässe ist die subjektive Beurteilung das entscheidende Kriterium. Leichte Beherrschbarkeit, gutmütiger Haftungsabriss und präzises Lenkansprechen sichern Bestnoten. Weniger gut: Wechsel zwischen Unter- und Übersteuern oder unzureichende ESP-Regelgüte. Punkte-Wertung (Pkt.): Maximal 100 Punkte zu vergeben.

■ Sehr gut
 ■ Gut
 ■ Befriedigend
 ■ Ausreichend
 ■ Mangelhaft



Handling bedeutet reproduzierbare Rundenzeiten an der Haftgrenze.

und verdienen sich durchaus das Attribut „sportlich“. Der Conti lässt etwas „Esprit“ vermissen, überzeugt aber mit vorhersehbaren Fahrzeugreaktionen. Der Pirelli ist ebenfalls ein verlässlicher Kurvenpartner. Der Goodyear dreht am Kurvenscheitelpunkt gerne etwas ein, ist aber stets berechenbar. Vredestein und Bridgestone lassen etwas Kurvenexaktheit vermissen, können aber immer noch als „gut“ gewertet werden.

Faktencheck: *Nicht einmal beim Trocken-Handling geben sich die All Seasons eine Blöße. Im Gegenteil: Streckenweise kommt sogar ein durchaus sportliches Fahrgefühl auf. Doch Achtung: Alle Tests fanden bei moderaten Temperaturen zwischen 15 und 20°C statt. Bei hochsommerlichen Werten jenseits von 25°C neigen die Ganzjahresreifen in schnellen Kurven bekanntermaßen zum Schmieren. Dann können sich die positiven Eindrücke recht deutlich verschieben.*

Eine Runde schwimmen

Aquaplaningvorsorge gehört genauso zu den Entwicklungszielen für einen guten Reifen wie beste Bremswerte und sicheres Handling. Besonderes Augenmerk wird hier auf das gefürchtete Längs-Aquaplaning gelegt, das etwa auf Autobahnen durch Überflutung in Senken oder ausgeprägten Spurrinnen auftreten kann. Schwimmen die Vorderräder auf, wird der Fahrer zum Passagier, kann nicht mehr lenken oder bremsen.

Wie kommen Ganzjahresreifen mit solchen Straßenverhältnissen klar? Zumindest der Pirelli sehr gut. Mit maximal 86,9 km/h krault er durchs Becken mit konstant 7 Millimetern Wasserstand und holt sich mit Abstand die Spitzenposition. Es folgen praktisch gleichauf Hankook, Goodyear und Bridgestone mit rund 81 km/h. Falken, Michelin, Vredestein und Conti können mit 78,9 bis 75,2 km/h nicht ganz folgen.

Das Quer-Aquaplaning etwa in überschwemmten Ausfahrten ist eher seltener (und von umsichtigen

Handling trocken

Michelin Crossclimate 2	Sehr gut (82 Pkt.)
Falken Euroall Season AS 210	Gut (79 Pkt.)
Hankook Kinergy 4S2	Gut (78 Pkt.)
Conti All Season Contact 2	Gut (77 Pkt.)
Pirelli Cinturato All Season SF3	Gut (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	Gut (75 Pkt.)
Vredestein Quatrac All Season	Gut (75 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Gut (74 Pkt.)

Ausschlaggebend ist der subjektive Eindruck mit einem ausreichend breiten Grenzbereich ohne überfordernde Lastwechselreaktionen. Hohe Lenkpräzision, gleichmäßiger Seitenkraftaufbau sowie ein lenkunterstützendes Rückstellmoment wirken sich positiv auf die Bewertung aus.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Autofahrern durch Reduzieren der Geschwindigkeit leichter zu vermeiden). Dennoch gehört es zum Testprogramm. Auch hier setzt sich der Pirelli mit 70,5 km/h an die Spitze des Feldes, diesmal dichter gefolgt von Goodyear, Hankook, Bridgestone und Falken (68,2 bis 61,1 km/h). Michelin, Vredestein und Conti schaffen nur 59,6 bis 56,7 km/h.

Faktencheck: *Auch beim Thema Aquaplaning werden die Ganzjahresreifen nicht auffällig, liefern solide Werte.*

Leisetreter vs. Holterdipolter?

Fahrsicherheit ist Pflicht, doch der Einfluss von Innengeräusch und Abrollkomfort im täglichen Betrieb sollte bei der Reifenwahl auch nicht unterschätzt werden. Störende Geräusche sind schließlich bei jeder Fahrt präsent, mangelnder Abrollkomfort ist ebenso ein nerviger Begleiter – zumindest auf ruppigen Fahrbahnen.

Ganzjahresreifen bringen grundsätzlich aufgrund ihrer etwas weichen, wintertauglichen Mischung gute Voraussetzungen für sanftes Abrollen mit, doch ihre Lamellierung kann

Längs-Aquaplaning

Pirelli Cinturato All Season SF3	86,9 km/h 107,6 %
Hankook Kinergy 4S2	81,0 km/h 100,3 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	80,8 km/h 100,0 %
Bridgestone Turanza All Season 6	80,6 km/h 99,8 %
Falken Euroall Season AS 210	78,9 km/h 97,7 %
Michelin Crossclimate 2	77,4 km/h 95,8 %
Vredestein Quatrac All Season	77,1 km/h 95,5 %
Conti All Season Contact 2	75,2 km/h 93,1 %

Wasserhöhe im Becken 7 mm. Gemessen wird die kritische Aufschwimmgeschwindigkeit an den Vorderrädern bei maximal 15 % Schlupf in km/h (rot). Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz). Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

auch einen etwas erhöhten Geräuschpegel verursachen.

Ein „Sehr gut“ verdienten sich in beiden Disziplinen die ansonsten in diesem Test eher nicht auf Spitzenpositionen vertretenen Pneu von Falken und Vredestein. Letzterer zeigte nur ein ganz dezentes Brummen auf sehr rauer Fahrbahn, der Falken zuweilen ein zartes Singen auf ebenem Asphalt. Beim Abrollen auf der Holperstrecke überzeugten beide Reifen mit bester Eigendämpfung und viel Komfort. Auch der Pirelli rollte sehr sanft ab, allerdings brachte er im Geräusch ein leichtes Rauschen mit und erhielt in dieser Disziplin deshalb „nur“ ein „Gut“.

Bridgestone, Goodyear und Michelin zeigten durchweg ausgewogene Ergebnisse in beiden Kategorien. Ein leichtes Poltern oder Vibrieren hier und da sowie kleine Misstöne wie Rauschen oder kurzes Dröhnen auf schlechten Strecken seien ihnen verziehen. Der Continental und auch der Hankook verdienten im direkten Vergleich dagegen nur ein „Befriedigend“. Sie klangen durchweg deutlich rauer, brummten, vibrierten oder polterten je nach Untergrund etwas heftiger.

Faktencheck: *Ganzjahresreifen rollen tendenziell etwas sanfter ab als Sommerreifen. Im Geräusch sind sie zumeist leiser als reine Winterreifen.*

Ab auf den Prüfstand

Der Rollwiderstand ist momentan eines der Top-Themen beim Reifenbau, da er in begrenztem Umfang Einfluss auf den Spritkonsum und den Stromverbrauch nimmt. 20 bis 30 Prozent Differenz beim Rollwiderstand zwischen Reifen der gleichen Dimension können zwischen 0,3 und 0,5 Liter Kraftstoffeinsparung bringen – so die grobe Faustregel. Kein Wunder also, dass die Automobilindustrie zumindest in der Reifen-Erstausrüstung mit Argusaugen auf den „Rowi“ schaut, denn es wird zum Erreichen der immer strengeren Flottenziele tatsächlich um jedes Gramm CO₂ gekämpft.

Quer-Aquaplaning

Pirelli Cinturato All Season SF3	70,5 km/h 103,4 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	68,2 km/h 100,0 %
Hankook Kinergy 4S2	67,0 98,3 %
Bridgestone Turanza All Season 6	62,4 91,5 %
Falken Euroall Season AS 210	61,1 89,6 %
Michelin Crossclimate 2	59,6 87,4 %
Vredestein Quatrac All Season	57,2 83,9 %
Conti All Season Contact 2	56,7 83,1 %

Wasserhöhe konstant 7 mm. Aufgezeichnet wird die maximal fahrbare Kurvengeschwindigkeit in km/h. Darüber reißt die Haftung ab, das Fahrzeug bricht aus. Je höher die erzielbare Geschwindigkeit, desto besser. Verhältnis zur Referenz in %.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Abrollkomfort

Falken Euroall Season AS 210	Sehr gut (81 Pkt.)
Pirelli Cinturato All Season SF3	Sehr gut (80 Pkt.)
Vredestein Quatrac All Season	Sehr gut (80 Pkt.)
Michelin Crossclimate 2	Gut (77 Pkt.)
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	Gut (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Gut (75 Pkt.)
Conti All Season Contact 2	Befriedigend (72 Pkt.)
Hankook Kinergy 4S2	Befriedigend (71 Pkt.)

Subjektive Beurteilung der Störung des Abrollkomforts beim Überrollen von Querfugen, Längsfräsungen, Kopfsteinpflaster sowie Asphalt-Aufbrüchen. Je weniger Vibrationen oder Schläge in den Innenraum durchdringen, desto besser

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Ganzjahresreifentest sind besonders aufwändig und Schwerstarbeit für Pneu, Fahrzeuge und Menschen. Zudem wird im Sommer und im Winter getestet.

Innengeräusch

Falken Euroall Season AS 210	Sehr gut (81 Pkt.)
Vredestein Quatrac All Season	Sehr gut (80 Pkt.)
Pirelli Cinturato All Season SF3	Gut (78 Pkt.)
Michelin Crossclimate 2	Gut (77 Pkt.)
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	Gut (76 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	Gut (75 Pkt.)
Hankook Kinergy 4S2	Befriedigend (72 Pkt.)
Conti All Season Contact 2	Befriedigend (71 Pkt.)

Messung und subjektive Beurteilung des Geräuschpegels im Fahrzeuginnenraum bei 60 km/h und abgekoppeltem Motor – nicht zu verwechseln mit dem Vorbeifahrgeräusch (Angabe auf EU-Reifenlabel). Je leiser im Innenraum, desto besser

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

Im Autofahrer-Alltag kommt es aber wohl eher darauf an, wie gefahren wird. Wer meist nur im Verkehr mitschwimmt, sehr vorausschauend fährt, wo immer möglich den Schwung nutzt und den Wagen rollen lässt, kann das Potential rollwiderstandsarmer Reifen am besten heben. Wer dagegen eher sportlich unterwegs ist, wird auch mit rowi-armen Pneus wohl kaum einen Unterschied feststellen können, zu verbrauchsintensiv sind zackige Zwischenspurts oder Tempopolerei auf der Autobahn. Doch nun zu den Fakten: Unangefochtener Rowi-König und damit „sehr gut“ ist der

Conti mit 6,7 kg/t, gefolgt von Michelin, Vredestein, Pirelli und Bridgestone, die mit guten Werten zwischen 7,2 und 7,7 kg/t überzeugen. Mit befriedigenden Ergebnissen von 8,1 respektive 8,2 kg/t folgen Hankook und Goodyear. Falken – in dieser Disziplin das Schlusslicht – muss sich mit nicht mehr ganz zeitgemäßen 9,0 kg/t und einem „Ausreichend“ zufriedengeben.

Beim Thema Schnelllauf patzte – oder platzte – keiner der Kandidaten. Alle schafften die Vollgasorgie auf dem Trommelprüfstand entsprechend ihrer Geschwindigkeitskategorie ohne Probleme.

Die Winterprüfungen

Wechseln wir nun das Terrain und checken, was die Ganzjahresreifen auf festgefahrener Schneedecke unter winterlichen Bedingungen so draufhaben. Ort des Geschehens ist die sogenannte „White Hell“ bei Ivalo im hohen Norden Finnlands. Dieses imposante Testgelände gehört dem finnischen Reifenhersteller Nokian, der vor ziemlich genau 90 Jahren den Winterreifen erfunden hat. Vor uns liegt eine der vielen, rund 350 Meter langen, fein planierten Flächen aus festgefahrener Schnee. Die Winter-sonne, die es hier zu dieser Jahreszeit nie über den Horizont schafft, verflüchtigt sich langsam wieder, nachdem sie rund vier Stunden Tageslicht gespendet hat.

Nur Anfahrhilfe oder mehr?

Auf der Schneebahn sind jetzt Traktionsmessungen angesagt. Hier müssen die Ganzjahresreifen auf unserem Test-Polo beweisen, dass sie mit ihren spärlicher als bei reinen Winterreifen einvulkanisierten Lamellen genügend „Biss“ haben, um den VW aus dem Stand möglichst schnell auf 35 km/h zu beschleunigen. Immer wieder, bis die Messelektronik für jede getestete Marke einen statistisch gesicherten Wert ermittelt hat. Angegeben wird die Zugkraft in Newton. Klingt simpel, hat aber seine Tücken. Für jeden Versuch muss eine frische Spur gesucht werden, damit die Grip-Bedin-

Rollwiderstand (Einfluss auf Spritverbrauch)

Conti All Season Contact 2	6,7 kg/t 81,7 %
Michelin Crossclimate 2	7,2 kg/t 87,8 %
Vredestein Quatrac All Season	7,5 kg/t 91,5 %
Pirelli Cinturato All Season SF3	7,6 kg/t 92,7 %
Bridgestone Turanza All Season 6	7,7 kg/t 93,9 %
Hankook Kinergy 4S2	8,1 kg/t 98,8 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	8,2 kg/t 100 %
Falken Euroall Season AS 210	9,0 kg/t 109,8 %

Gemessen wird der Rollwiderstandskoeffizient in kg/t. Je kleiner der Wert, desto besser. Prüfstandsmessung bei 80 km/h. 20-30 % Differenz können ca. 0,3 bis 0,5 l/100 km Verbrauchsunterschied bedeuten. Verhältnis zur Referenz in %.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Der Schnee wird für identische Voraussetzungen ideal präpariert.

gungen gleich und fair sind. Los geht's: Die Traktionskontrolle des VW Polo regelt im Zehntelsekunden-takt, es geht vorwärts, in den Kotflügeln scharren die Räder des Fronttrieblers unermüdlich. Und „Bing“, die Zielgeschwindigkeit ist erreicht, signalisiert die Messelektronik.

Anhalten, Ergebnis prüfen, leicht anrollen, um den etwa fingerbreiten Brems-Schneekeil vor den Vorderrädern zu überwinden, wieder anhalten, nächster Versuch. Nach gut zwei Stunden steht fest: Der sehr gute Conti liegt mit 2.375 Newton (242 kg) an der Spitze, gefolgt von den mit „Gut“ gewerteten Pirelli (2.276 N) und Michelin

(2.266 N). Es folgen fortan Goodyear (2.154 N), Bridgestone (2.137 N) und Vredestein (2.114 N) mit befriedigenden Ergebnissen. Nur ein „Ausreichend“ gibt es für den Falken (2.077 N) und den Hankook (2.072 N). Das mag hart klingen, doch das Bessere ist eben des Guten Feind. Und gerade in dieser Disziplin entscheidet sich, ob man an der Steigung einer verschneiten Bergstraße eben noch anfahren kann – oder vielleicht gerade nicht mehr.

Faktencheck: *Trotz weniger Lamellen und einer auch sommertauglichen Gummimischung sind moderne Ganzjahresreifen recht nah dran an echten*

Winterreifen – solange die Temperaturen im für sie verträglichen Fenster von -5 bis rund 25 Grad Celsius bleiben.

Aufs Glatteis geführt

Jetzt das umgekehrte Spiel: Wieder muss die inzwischen erneut frisch präparierte Schneebahn erhalten: Vollbremsungen aus 50 km/h – also aus City-Tempo. Nun ist statt der Güte der Schlupfregelung das ABS gefragt. Beide funktionieren im Polo vorbildlich. Und auch die Ganzjahresreifen zeigen Leistung: Mit 25 Metern holt sich der Michelin die Krone des Schnee-Bremskönigs, aber auch Pirelli, Conti, Falken, Hankook, Goodyear und Bridgestone liefern mit 25,7 bis 26,2 Metern gute Werte. Der Falken erhält ein „Befriedigend“ weil er eben noch einmal 60 Zentimeter weiter rutscht als der vorletzte Kandidat.

Faktencheck: *Die Restgeschwindigkeiten gegenüber dem Bremsbesten halten sich wie die Bremswege insgesamt in engen Grenzen. Auch hier zeigen die Ganzjahresreifen, dass sie den reinen Winterreifen dicht auf den Fersen sind.*

Heckschleudern?

Die letzte Testdisziplin: Beim Schnee-Handling haben uns vor allem der Mi-

Traktion auf Schnee

Conti All Season Contact 2	2375 (242 kg) 109,3 %
Pirelli Cinturato All Season SF3	2276 (232 kg) 105,7 %
Michelin Crossclimate 2	2266 (231 kg) 105,2 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	2154 (220 kg) 100,0 %
Bridgestone Turanza All Season 6	2137 (218 kg) 99,2 %
Vredestein Quatrac All Season	2114 (216 kg) 98,2 %
Falken Euroall Season AS 210	2077 (212 kg) 96,3 %
Hankook Kinergy 4S2	2072 (211 kg) 96,2 %

Durchschnittliche Zugkraft in Newton (in Klammern: Kilogramm) auf festgefahretem Schnee. Verhältnis zur Referenz in Prozent. Der Test wird so oft wiederholt, bis die Ergebnisse statistisch sicher sind.

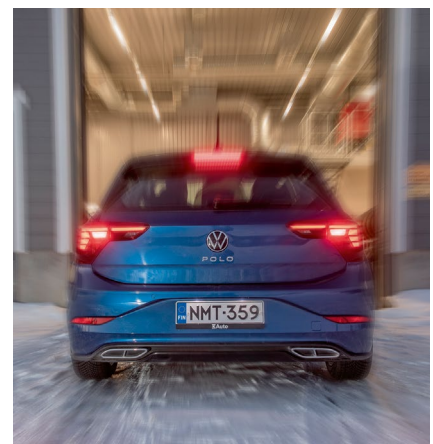
Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft

ABS-Bremsen auf Schnee

Michelin Crossclimate 2	25,0 0,0 104,9 %
Pirelli Cinturato All Season SF3	25,7 8,1 102,2 %
Conti All Season Contact 2	25,8 9,1 101,4 %
Falken Euroall Season AS 210	26,0 10,0 100,7 %
Hankook Kinergy 4S2	26,1 10,4 100,4 %
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	26,2 10,8 100,0 %
Bridgestone Turanza All Season 6	26,2 10,8 100,0 %
Vredestein Quatrac All Season	26,8 12,9 97,9 %

Vollbremsung aus 50 km/h mit ABS. Messung bis 0 km/h auf festgefahretem Schnee. Mindestens 10 Bremsungen. Bremsweg in Meter (rot), Restgeschwindigkeit (blau) in km/h, Verhältnis zur Referenz in Prozent (schwarz). Restgeschwindigkeit = Weiterfahr-geschw. ggü. Bestem im Moment dessen Stillstands

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Die Runden werden digital protokolliert und vom Tester dokumentiert.

chelin und der Pirelli überzeugt. Beide lenken willig ein, das schneetypische Untersteuern ab gewissen Lenkwinkeln hält sich in Grenzen. Dazu gesellt sich eine für Ganzjahresreifen erstaunlich gute Seitenführung, wie wir sie sonst nur von reinen Winterreifen kennen. Und ähnlich wie diese nerven die beiden Top-Handler auch nicht mit abruptem und damit schnell überforderndem Wechsel von Unter- zu Übersteuern. Wir sprechen dann von „unharmonischem Eigenlenkverhalten“. Dieses zuweilen zickige Benehmen äußert sich meist durch ein „schwaches“ Heck, was bedeutet, dass das Fahrzeug in einen ungewollten und für die weniger versierten Fahrer schwer zu korrigierenden Drift kommt.

Nicht ganz an diese gelungene italienisch-französische Vorlage reicht die Leistung des Goodyear heran, Längs- und Quertraktion sind geringfügig schlechter. Dicht auf den Fersen des Goodyear hängen der Conti und der ansonsten unauffällige, aber immer wieder positiv überraschende Vredestein. Auch bei ihnen könnten die Traktionswerte etwas besser sein, der Grenzbereich etwas gutmütiger. Insgesamt bewegt sich deren Leistungsniveau zwar im Bereich von „befriedigend“, doch mit Tendenz zu „gut“.

Das lässt sich vom restlichen Teilnehmerfeld so nicht ohne Einschränkung sagen.

Der Bridgestone markiert das untere Mittelfeld und bietet durch die Bank nur „befriedigende“ Ergebnisse. Seitenführung, Abrissverhalten (das beschreibt den Wechsel vom rollenden zum nurmehr rutschenden Reifen) und gewisse Schwächen bei der Gutmütigkeit lassen eine bessere Bewertung nicht zu. Dahinter finden sich Falken und Hankook. Hier langt es nicht für eine mehr als ausreichende Klassifizierung. Beiden fehlt durchgängig das erforderliche Sicherheitsgefühl, das sich weniger routinierte Autofahrer in gewissen Situationen wünschen. Klare Empfehlung von uns an alle, die auf Schnee und Matsch auch mit All Seasons gut durchs Kurvengelauf kommen wollen: Pirelli und

Handling auf Schnee

Michelin Crossclimate 2	gut (76 Pkt.)
Pirelli Cinturato All Season SF3	gut (76 Pkt.)
Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	befriedigend (73 Pkt.)
Conti All Season Contact 2	befriedigend (72 Pkt.)
Vredestein Quatrac All Season	befriedigend (72 Pkt.)
Bridgestone Turanza All Season 6	befriedigend (69 Pkt.)
Falken Euroall Season AS 210	ausreichend (66 Pkt.)
Hankook Kinergy 4S2	ausreichend (64 Pkt.)

Definierte Handling- sowie Slalomprüfungen auf festgefahretem Schnee. Entscheidend ist der subjektive Eindruck mit guter Seitenführung und weitem Grenzbereich.

Sehr gut Gut Befriedigend Ausreichend Mangelhaft



Unzählige Räderwechsel wurden für den Ganzjahresreifentest durchgeführt. 16-Zöller sind glücklicherweise leicht. Das Gewicht der Pneus? Siehe Seite 72.

Die Testfahrzeuge

Škoda Fabia 1.5 TSI DSG | Seat Ibiza 1.0 TSI DSG | VW Polo 1.0 TSI

Gefahren wurde auf den zum Test-Zeitpunkt jeweils aktuellen Škoda Fabia, Seat Ibiza und VW Polo. Die „Kleinwagen“ erschienen uns dabei ausgesprochen erwachsen, überzeugten mit ordentlichen Fahrleistungen, fein abgestimmten Fahrwerken sowie einer ausgesprochen guten Verarbeitung. Der Fabia brachte als vierzylindriger 1.5 TSI mächtige 150 PS und 250 Nm maximales Drehmoment an den Start, der Ibiza und der Polo überzeugten mit ihren 110 PS und 200 Nm starken Dreizylindern. Die Ergebnisse dieses Ganzjahresreifen-Tests der Dimension 195/55 R 16 können bedingt etwa auch auf folgende Fahrzeuge mit Frontantrieb, ähnlicher Achslastverteilung und ähnlichem Reifenfülldruck übertragen werden: Audi A1 | Dacia Logan und Sandero | Fiat 500e | Ford Fiesta | Hyundai i20 | Kia Rio | MG 3 | Mini | Mazda 2 | Opel Corsa | Renault Clio und Zoé | Toyota Starlet.

Das Borbet-Alurad: Y für (fast) alle!

Gerade wer sich für Ganzjahresreifen interessiert, sollte sich auch von vornherein Gedanken über die passende Alufelge machen. Denn die dreht sich künftig sommers wie winters am Auto. Vorbei die Zeit der schicken Sommerräder und der meist eher einfachen Alus für die Winterpneus. Umso wichtiger ist es, dass das Design gefällt, zum Auto passt, die Qualität und damit auch die Wintertauglichkeit passt sowie die Reinigung der Felgen von Streusalzresten und Bremsabrieb gleichermaßen möglichst einfach gelingt. Für unseren Ganzjahresreifentest stellte uns zum wiederholten Mal der deutsche Traditionshersteller Borbet – Automotive-Erstaurüster und Spezialist für Aftermarket- sowie Tuning-Räder – seine Alus zur Verfügung. Das verwendete Leichtmetall-Gussrad im Y-Design ist

sehr beliebt und deshalb seit vielen Jahren ein echter Klassiker im Borbet-Programm. Das sportlich-elegante Rad ist langlebig, perfekt verarbeitet und fein sowie besonders haltbar lackiert. Zudem steht es in vielen Größen, Lochkreisen und Farbvarianten zur Wahl. Im Test fand das Y-Rad in der Farbe Black-Glossy im Format 6,5 J x 16 Zoll mit dem Lochkreis 5 x 100 Verwendung, das aus dem Volkswagen-Konzern etwa auf aktuelle VW Polo, Seat Ibiza, den Audi A1 und auch den Škoda Fabia passt. Lieferbar ist das Y-Design von 16 bis 19 Zoll Durchmesser sowie in Breiten von 6,5 bis 8,5 Zoll. Neben dem bereits erwähnten Lochkreis ist das Y-Rad auch in 5 x 108 (Opel Astra), 5 x 112 (VW Golf) sowie 5 x 114,3, jeweils in diversen Einpresstiefen erhältlich, sodass es fast auf jedes gängige Automodell passt – meist mit EU-Freigabe oder ABE, zumindest aber mit eintragungsfähigem Gutachten. Neben dem klassischen „Crystal Silver“ und dem sportlichen „Black Glossy“ gibt es unsere 16-Zoll-Borbet-Felge in stilischem „Bronce“, „E-Grey“ und „Hyper Silver“. Die Preise starten bei rund 100 Euro pro Rad.



Michelin, mit leichten Abstrichen auch Goodyear, Conti und Vredestein.

Faktencheck: *Beim Handling auf Schnee konnte sich letztlich keiner der All Seasons ein „Sehr gut“ erkämpfen. Das dürfte weiterhin nur den reinen Winterreifen vorbehalten bleiben – auch wenn die All Seasons näher an deren Leistungsfähigkeit herangerückt sind.*

Fazit

Ganz allgemein betrachtet fällt es einem Reifentester mit viel Erfahrung nicht einfach, Folgendes zu protokollieren: Es tut sich was am Reifen-Horizont, und zwar disruptiv. Wir stellen fest, dass hochmoderne Ganzjahresreifen inzwischen ungeniert zumindest im Lager der „echten“ Winterreifen räubern. Und man ahnt, dass die ersten Sommer-Pendants auch irgendwann nicht mehr die Untouchables sein werden. Die Grenzen werden fließend sein.

Ist diese Entwicklung nun bedenklich, wird die Fahrsicherheit darunter zu leiden haben? Klar ist, dass das volle Leistungsniveau von wirklich gelungenen, reinen Sommer- und Winterreifen von Ganzjahresreifenpneus wohl nie erreicht werden wird. Das ist physikalisch unmöglich. Das zeigt den

ungebrochen dominanten Schwachpunkt der Ganzjahres-Gummis: Bremsen auf trockener Straße aus höherer Geschwindigkeit, insbesondere bei höheren Temperaturen. Das sind Bedingungen, die echte Sommerreifen viel besser wegstecken. Punkt.

Doch unterhalb von Fahrzeuggattungen, die zwingend auf diese Jahreszeiten-Spezialisten angewiesen sind



Gerade bei Kleinwagen wie dem Seat Ibiza bieten sich Ganzjahresreifen an.

Gewichte / Profiltiefe

Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	6,34 kg / 8,0 mm
Bridgestone Turanza All Season 6	6,18 kg / 7,0 mm
Continental All Season Contact 2	6,24 kg / 8,0 mm
Falken Euroall Season AS 210	7,24 kg / 8,0 mm
Hankook Kinergy 4S2	6,54 kg / 7,0 mm
Michelin Crossclimate 2	6,32 kg / 7,0 mm
Pirelli Cinturato All Season SF3	5,98 kg / 7,0 mm
Vredestein Quatrac All Season	6,32 kg / 7,5 mm

Test kompakt



Reifentyp	Test-Gewichtung in %	Reifen							
		Bridgestone Turanza All Season 6	Conti All Season Contact 2	Falken Euroall Season AS 210	Goodyear Vector 4Season 3 (Referenz)	Hankook Kinergy 4S2	Michelin Crossclimate 2	Pirelli Cinturato All Season SF3	Vredestein Quattrac All Season
Sommerteil									
Handling trocken	10	+	+	+	+	+	++	+	+
Handling nass	10	+	o	o	++	o	o	++	+
ABS-Bremsen trocken	15	+	o	-	o	+	+	++	o
ABS-Bremsen nass	15	++	++	o	++	+	+	++	+
Aquaplaning längs	5	+	o	o	+	+	o	++	o
Aquaplaning quer	5	+	o	+	+	+	o	++	o
Rollwiderstand	5	+	++	-	o	o	+	++	+
Abrollkomfort	5	+	o	++	+	o	+	++	++
Innengeräusch	5	+	o	++	+	o	+	+	++
Ergebnis Sommer	75%	GUT	GUT	BEFRIEDIGEND	GUT	GUT	GUT	SEHR GUT	GUT
Winterteil									
Handling Schnee	5	o	o	-	o	-	+	+	o
Bremsen Schnee	10	+	+	+	+	+	++	+	o
Traktion Schnee	10	o	++	-	o	-	+	+	o
Ergebnis Winter	25%	BEFRIEDIGEND	GUT	AUSREICHEND	BEFRIEDIGEND	AUSREICHEND	SEHR GUT	GUT	BEFRIEDIGEND
Gesamtergebnis	100%	GUT	GUT	BEFRIEDIGEND	GUT	BEFRIEDIGEND	GUT	SEHR GUT	GUT

■ ++ = sehr gut ■ + = gut ■ o = befriedigend ■ - = ausreichend ■ -- = mangelhaft o.W. = ohne Wertung
 Ganzjahresreifen sind eine Kompromisslösung. Reine Sommer- oder Winterreifen bringen in ihrer jeweiligen Saison noch immer bessere Ergebnisse als die All-Season-Pneus. Insofern sind die sehr guten und guten Ergebnisse nur innerhalb der Kategorie der Ganzjahresreifen gültig. Zudem gibt es neben den nur wenigen Allroundern All Season-Pneus, die speziell im Sommer oder eher im Winter besonders gut funktionieren. Genaueres hierzu erfahren Sie in den Einzelbewertungen unseres Tests unter den Profilbildern.

(etwa Sportwagen oder auch andere hochmotorisierte Fahrzeuge) und immer unter Beachtung der Temperaturgrenzen wird sich der Siegeszug der All Seasons wohl fortsetzen. Reine Winterreifen werden sich wohl in eher anspruchsvolle, alpine oder zumindest zuverlässig schneereiche Berg-Reservate zurückziehen. Mit modernen Ganzjahresreifen hat neben reinen Winter- und Sommerreifen jedenfalls dauerhaft ein neuer Mitspieler am gemeinsamen Tisch Platz genommen.

In unserem Fall ist ein solcher der Testsieger und uneingeschränkt empfehlenswerte neue Pirelli Cinturato All Season SF3. Er ist sommers wie winters der ausgewogenste Ganzjahresreifen im Testfeld und erlaubt sich hier keinerlei Schwäche. Michelin und Continental sind auf Schnee wirklich stark, Bridgestone und Goodyear mögen den Winter etwas weniger, trumpfen dafür aber im Sommer auf. Deshalb empfehlen wir, die Auswahl des passenden All-Season-Reifens vor allem nach den persönlichen Vorlieben und entsprechend dem eigenen Fahrprofil zu wählen.

Mehr Informationen und weitere Details dazu finden Sie auch auf www.die-reifentester.de.

Dirk Vincken & Joachim Fischer

Anzeige



BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Leistungsbereit – auch bei Regen

Beste Leistung in seiner Klasse bei Nässe

Hervorragende Laufleistung

Optimierte Kraftstoffeffizienz

EVREADY
Entwickelt für alle Antriebsarten: E-Fahrzeuge und Verbrenner

TURANZA 6
ENLITEN



Für weitere Informationen zum Vergleich und zu den Produkttests scannen Sie den QR-Code.

