

Getestete Reifengröße: 235/60 R 18



General Tire
Grabber AT³



Goodyear
Vector 4Seasons
SUV Gen-2



Hankook
Kinergy 4S



Mastersteel
All Weather



Michelin
CrossClimate
SUV



Nokian
Weatherproof
SUV



Vredestein
Quatrac
5



Yokohama
Geolandar
A/T G015

**Mit dabei:
2 grobe
AT-Reifen**

Überraschung

Im großen Test der Ganzjahresreifen traten auch zwei All-Terrain-Reifen für Straße und Gelände an. Können es die groben Profile besser?

Was für Dieselaautos eine künftige blaue Plakette sein könnte, ist für Reifen das Schneeflockensymbol. Geplant ist, dass man ab dem Jahr 2024 im Winter nur noch auf die Straße darf, wenn an den Reifen das sogenannte Alpine-Symbol prangt. Das erhalten

Reifen dann, wenn Sie vor der amerikanischen Straßenverkehrsbehörde einen Test auf Schnee bestehen. Unter uns: Besonders schwer ist es nicht, diesen Test zu bestehen, weil die geforderten Mindestwerte nicht sonderlich hoch angesetzt wurden. Aber immerhin: Eine Min-

destaussagekraft über die Wintertauglichkeit eines Reifens hat dieser Test. Und damit auch das Schneeflockensymbol. Jedenfalls hat das Symbol durch den US-Test mehr Aussagekraft als eine M+S-Kennzeichnung, die bekanntlich jeder Reifenhersteller nach Gutdünken und ohne jede

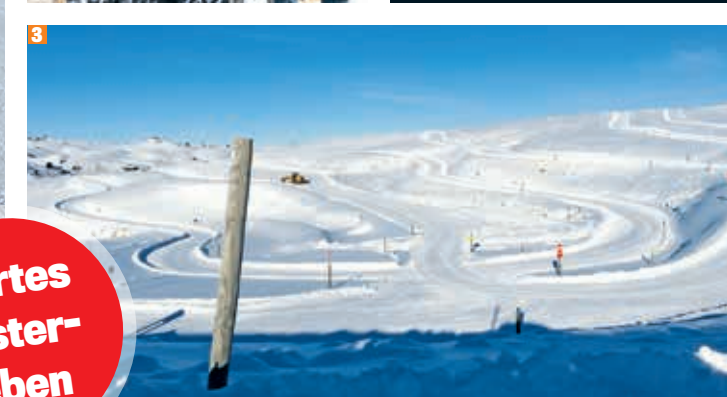
Prüfung auf seinem Reifen anbringen darf. Weil der Schneeflocken-Test so hart nicht ist, bestehen ihn allerdings nicht nur echte Winterreifen. Unsere acht Kandidaten jedenfalls zeigen sowohl die M+S-Markierung als auch das Schneeflockensymbol – obwohl es sich nicht um

reinrassige Winterreifen handelt, sondern um sechs straßenorientierte Ganzjahresreifen sowie zwei Mischreifen, also grobere All-Terrain-Profile für Straße und Gelände. Um besser einordnen zu können, was diese acht Reifen wirklich können, durchliefen auch ein reiner Sommer-

reifen und ein reiner Winterreifen unser Testprogramm. Wie gut, dass wir auch dem reinen Sommerreifen die kompletten Schneeprüfungen zugemutet haben. Sein katastrophales Abschneiden verdeutlicht plakativ das Können der anderen Reifen, speziell das der Mischrei-

fen für Straße und Gelände. Zwar belegen die beiden groben Profile von Yokohama aus Japan und General Tire aus den Vereinigten Staaten auf Schnee eindeutig die letzten Plätze unter den Ganzjahresreifen, aber so schlecht wie der reine Sommerreifen sind sie bei Weitem nicht.

Selbst der General Grabber AT³, der im Traktionstest auf Schnee das Schlechtere der beiden AT-Profile ist, zieht auf der weißen Pracht immer noch 165 Prozent besser als der Sommerreifen. Noch krasser sieht die Situation beim Bremsstest auf Schnee aus: Klar sind ►



**Hartes
Tester-
leben**

1 Gleichbleibende Verhältnisse schaffen vergleichbare Bedingungen. 2 Ganz sicher stets auf dem richtigen Weg: die Kollegen Henning Klipp (links) und Dierk Sonntag. 3 Die Schnee-Handlingstrecke bietet wenig Auslauf. 4 Das ist die Präparierungsmaschine für festgefahrene Schneedecke. 5 Mit Traktor und Planierungshobel wird die Schneestrecke zunächst vorbereitet



die 29,1 Meter Bremsweg des Yokohama AT nicht gut im Vergleich zu den 23,7 Metern des reinen Winterreifens und auch nicht verglichen mit den 24,5 Metern des hier besten Ganzjahresreifens, dem finnischen Nokian. Aber: Auf den Sommerreifen brauchte unser als Messauto dienender Audi Q5 unfassbare 71,4 Meter bis zum Stillstand. Dagegen sind die 29,1 Meter des AT-Yokohama durchaus befriedigend. Ebenfalls erstaunlich beim Bremsstest auf Schnee: Der grobe AT-General liegt hier mitten unter den Straßen-Ganzjahresreifen und kann dabei sogar Markenreifen wie den Michelin in Schach halten.

Doch spätestens, wenn der Schnee schmilzt und die Fahrbahn nass ist, offenbart sich das Drama der groben AT-Reifen: Ihre auch fürs Gelände komponierte Gummimischung neigt

auf nassem Asphalt zum Rutschen. Das gilt sowohl beim Bremsen als auch in Kurven. Immer wenn es um Haftung bei Nässe geht, liegen die beiden groben AT-Reifen am Ende des Feldes.

Besonders krass fallen die Messergebnisse des AT-General aus. Um nasse Kurven muss er mit konsequent reduziertem Tempo getragen werden. Wenn nicht, schiebt er über die eingeschlagenen Vorderräder nur allzu gern geradeaus. Noch übler sieht es beim Bremsstest auf nassem Asphalt aus: 68,7 Meter benötigt der AT-General, um aus Tempo 100 zum Stillstand zu kommen. Selbst der AT-Konkurrent von Yokohama schafft die gleiche Disziplin mit gut 10 Meter weniger Bremsweg. Aber nur rund 50 Meter benötigen die hier besten Straßen-Ganzjahresreifen von Michelin, Vredestein

Schnee

Kein Vorteil für die groben All-Terrain-Profile; der Winterreifen überragt alle

Traktion Schnee

durchschnittliche Zugkraft in Newton

Winter	3127
Mastersteel	2994
Goodyear	2968
Michelin	2956
Vredestein	2950
Hankook	2932
Nokian	2923
Yokohama	2752
General	2599
Sommer	980

Immerhin: So schlecht wie ein reiner Sommerreifen schneidet bei Weitem keiner der acht Ganzjahres-Kandidaten ab. Aber auch keiner so gut wie der Winterreifen. Für den chinesischen Mastersteel reicht es für die Note 2.

Bremsen Schnee

Bremsweg aus Tempo 50 in Meter

Winter	23,7
Nokian	24,5
Goodyear	25,1
Mastersteel	25,7
Vredestein	26,2
General	27,6
Hankook	27,7
Michelin	27,8
Yokohama	29,1
Sommer	71,4

Vollbremsung mit Sommerreifen auf Schnee? Eine Katastrophe. Da ist selbst der A/T-Yokohama eine Offenbarung mit seiner Note 3 minus. Der Winterreifen zeigt, was technisch möglich ist. Der Nokian kommt dem nahe.

Handling Schnee

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

Winter	51,2
Goodyear	50,4
Michelin	49,8
Vredestein	49,7
Nokian	49,6
Hankook	49,6
Yokohama	48,8
Mastersteel	48,5
General	47,1
Sommer	34,2

Spurtreu und gut vorhersehbar geht es mit dem Winterreifen über die kurvenreiche Strecke. Aber bis hinunter zum Hankook machen das auch die Ganzjahresreifen zumindest gut. Der China- und die zwei AT-Reifen fallen hier ab.

Slalom

maximale Querbeschleunigung in m/s²

Winter	3,94
Yokohama	3,72
Goodyear	3,63
Vredestein	3,58
Michelin	3,57
Hankook	3,55
Mastersteel	3,42
Nokian	3,38
General	3,34
Sommer	1,43

Auf Sommerreifen gelingt Kurvenfahren auf Schnee nur in Zeitlupentempo. Gut reagiert auch der A/T-General nicht auf die Lenkung. Und diese Disziplin zeigt auch die entscheidende Schwäche des Ganzjahres-Nokian auf.

■ Straßen-Ganzjahresreifen ■ AT-Terrain-Reifen für Straße und Gelände ■ reiner Sommerreifen und reiner Winterreifen

Nässe

Ein grobes All-Terrain-Profil hilft nicht unbedingt bei Aquaplaning

Aquaplaning längs

Aufschwimmggeschwindigkeit in km/h

Nokian	77,5
Goodyear	77,5
Sommer	75,7
Michelin	74,7
Hankook	73,6
Vredestein	70,8
Yokohama	70,5
Winter	68,5
Mastersteel	68,2
General	64,8

Viel Profiltiefe = viel Aquaplaning-Sicherheit? Nein, so einfach ist es nicht. Das zeigt der AT-Reifen von General mit einer enttäuschenden Note 4. Nokian und Goodyear verfügen hier über wesentlich mehr Sicherheitsreserven.

Handling nass

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

Vredestein	73,1
Goodyear	72,9
Sommer	72,2
Nokian	70,8
Michelin	70,7
Winter	70,0
Hankook	69,5
Mastersteel	69,5
Yokohama	67,8
General	62,0

Auf dem nassen Kurs muss man den gern geradeaus schiebenden AT-General gemächlich um die Kurven tragen. Schon der AT-Yokohama macht das deutlich besser. Vredestein und Goodyear liegen sogar vor dem Sommerreifen.

Kreisbahn nass

Rundenzeit in Sekunden

Sommer	11,47
Vredestein	11,63
Goodyear	11,86
Nokian	11,91
Michelin	11,94
Hankook	12,03
Winter	12,06
Mastersteel	12,19
Yokohama	12,51
General	14,63

Der Sommerreifen zeigt die beste Seitenführung in einer nassen Kurve. Aber alle Straßen-Ganzjahresreifen erreichen hier die Note 2. Der AT-Yokohama erhält die Note 3, der schlecht haftende AT-General nur eine 5.

Bremsen nass

Bremsweg aus 100 km/h in Metern

Michelin	49,2
Vredestein	49,7
Sommer	49,7
Goodyear	50,2
Nokian	50,3
Winter	52,4
Hankook	52,6
Mastersteel	54,3
Yokohama	58,1
General	68,7

Hier geht der AT-General endgültig K.o., weil er bei Nässe viel zu schlecht bremst. Nicht mehr akzeptabel: der AT-Yokohama. Die Straßen-Ganzjahresreifen von Michelin, Vredestein, Goodyear und Nokian erreichen die Note 1.

stein, Goodyear und Nokian, die hier sogar einem Sommerreifen ebenbürtig sind. Da bleiben für den AT-Yokohama nur die Note 4+ und für den AT-General gar nur die Note 6.

Auf trockener Fahrbahn fallen die Unterschiede geringer aus. Klar, der Sommerreifen rangiert hier ganz vorn. Aber nur knapp dahinter folgt der Straßen-Ganzjahresreifen von Michelin mit kurzem Bremsweg und guter Lenkreaktion. Ebenfalls gut kann sich der Vredestein in Szene setzen. Die anderen Straßen-Ganzjahresreifen wie auch die beiden AT-Profile folgen mit dem typischen Abstand, den in etwa auch ein reiner Winterreifen auf trockener Fahrbahn zeigt. Das liegt an trägeren Lenkreaktionen und verlängerten Bremswegen.

Weltweit gesehen sind Ganzjahresreifen das zentrale Geschäft im Reifenmarkt. Denn die saisonale Reifenwechselei mit reinen Sommer- und Winterreifen hat sich nur bei uns in Zentraleuropa und in Japan als üblich durchgesetzt. Überall sonst in der Welt leisten sich die Autofahrer mehrheitlich nur einen

Ganzjahresreifen gibt es billig vor allem aus China

Satz Räder – schon aus Kostengründen. Und weil es in vielen Teilen der Welt schneit, sind Ganzjahresreifen eine willkommene Alternative. Das haben längst auch die chinesischen Reifenbäcker erkannt, die ja erst vergleichsweise spät ins Gummigeschäft eingestiegen sind. Der China-Ganzjahresreifen dieses

Vergleichstests stammt von der Marke Mastersteel, die der niederländische Reifenvertrieb Inter-Sprint in Asien fertigen lässt. Verlockend ist der Preis, der 40 Prozent unter den teuren Markenreifen von Michelin und Goodyear liegt. Das Testergebnis für den China-Mastersteel offenbart zumindest keine groben Ausrutscher. Auf Schnee ist er kaum schlechter als manche Marken-Ganzjahresreifen. Bei Nässe und Trockenheit dagegen liegt der China-Reifen deutlich, aber nicht dramatisch weit hinter den Markenreifen, sodass es insgesamt noch für ein befriedigendes Gesamturteil reicht. Die Chinesen lernen offenbar dazu.

Doch auch unter den Marken-Ganzjahresreifen bestehen deutliche Unterschiede. Herausragend sind die Leistungen des

Goodyear, der einfach keine echte Schwäche zeigt. Klar, den Schneegrip eines echten Winterreifens erreicht er ebenso wenig wie die Asphalthaftung des reinen Sommerreifens. Aber als tauglicher Kompromiss für weniger Anspruchsvolle empfiehlt er sich dennoch. Der zweitplatzierte Michelin liegt auf Schnee hinter dem Goodyear, dafür auf trockener Fahrbahn vor ihm.

Fazit

Ganzjahresreifen haben ein erstaunliches Niveau erreicht, bleiben aber ein Kompromiss zwischen reinen Sommer- und Winterreifen. Grobe AT-Profile haben dagegen heftige Nachteile auf der Straße. **[D. Sonntag/H. Klipp/M. Braun]**

Trocken

Überraschenderweise sind die groben A/T-Reifen leiser als alle anderen

Handling trocken

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h



Sommer	83,0
Michelin	82,8
Vredestein	82,7
Yokohama	82,3
Hankook	82,0
Nokian	81,9
Goodyear	81,6
Mastersteel	81,5
Winter	81,5
General	80,3

Hier sind die Unterschiede relativ gering. Hinter dem Sommerreifen erreichen alle die Note 2. Nur für den chinesischen Mastersteel und den AT-General reicht es wegen trägerer Lenkreaktionen nur zu einer befriedigenden Handlingsnote.

Vorbeifahrgeräusch

bei 80 km/h in dB (A)



General	72,2
Yokohama	72,2
Goodyear	72,6
Mastersteel	73,0
Sommer	73,4
Nokian	73,9
Michelin	74,1
Winter	74,2
Hankook	74,6
Vredestein	74,9

Wer hätte das gedacht? Ausgerechnet die beiden groben AT-Reifen sind die leisesten. Erklärung: Sie sind nur bis 210 km/h zugelassen, was ihnen aufgrund der Gummimischung hilft, das Abrollgeräusch zu reduzieren.

Bremsen trocken

Bremsweg aus 100 km/h in Metern



Sommer	37,9
Michelin	38,3
Vredestein	40,7
Goodyear	41,8
Yokohama	42,1
Nokian	42,5
Winter	42,7
Hankook	42,8
General	43,4
Mastersteel	43,4

Das ist natürlich die Paradedisziplin eines Sommerreifens. Aber der Ganzjahres-Michelin bremsst kaum schlechter – top! Ab dem Nokian reicht es nur noch für die Note Befriedigend. Aber die schaffen auch die beiden Letzten.

Rollwiderstand

in kg/t



Sommer	6,45
Michelin	7,12
Hankook	8,01
Vredestein	8,03
Winter	8,16
Goodyear	8,18
Nokian	8,18
Mastersteel	8,84
Yokohama	9,48
General	9,87

Klar, AT-Reifen mit grobem Profil steigern den Rollwiderstand und damit den Treibstoffverbrauch. Deshalb landen Yokohama und General hinten. Ganz vorn dagegen der Ganzjahres-Michelin, ein echter Spritsparer.

■ Straßen-Ganzjahresreifen ■ AT-Terrain-Reifen für Straße und Gelände ■ reiner Sommerreifen und reiner Winterreifen

Allrad-Ganzjahresreifen 235/60 R 18 – alle Testnoten auf einen Blick

	Schnee				Nässe				Trockenheit				So haben wir bewertet			
	Traktion*	Bremsen*	Handling*	Slalom	Durchschnitt	Aquaplaning*	Handling*	Kreisbahn	Bremsen*	Durchschnitt	Handling*	Bremsen*	Abrollkomfort	Vorbeifahrgeräusch	Rollwiderstand	Durchschnitt
Benotungsanteil in Prozent	30	30	30	10		20	35	10	35		30	30	10	15	15	

Bewertung in Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 6 = Ungenügend. Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Kapitelnoten ab 3+ und Einzelnoten ab 3+ in den sicherheitsrelevanten Disziplinen erlauben kein „Vorbildlich“ mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelwertungen fließen zu je einem Drittel in die Gesamtwertung ein.

Bewertung in Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 6 = Ungenügend. Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Kapitelpunkte ab 3+ und Einzelnoten ab 3+ in den sicherheitsrelevanten Disziplinen erlauben kein „Vorbildlich“ mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelbewertungen fließen zu je einem Drittel in die Gesamtbewertung ein.

*sicherheitsrelevant

Die Testkandidaten in der Reihenfolge ihrer Qualitäten

Goodyear 1. Platz Vector 4Seasons SUV Gen-2 107 V ca. 720 Euro/Satz	2-	2+	2+	2-	2	1	1-	2	1-	1-	2-	2-	2+	2+	2	2	Stärken: ausgewogener Straßen-Ganzjahresreifen, vorbildliche Fahrqualitäten auf verschneiter und nasser Piste, hohe Aquaplaning-Sicherheit, leise abrollend Schwächen: hoher Preis
Michelin 2. Platz CrossClimate SUV 107 W ca. 720 Euro/Satz	2-	3+	2	2-	2-	2	2	2	1	2+	2+	1-	2	2	1	2+	Stärken: auf trockener Fahrbahn fast so gut wie ein Sommerreifen, gut bei Nässe, kraftstoffsparender Rollwiderstand Schwächen: verlängerter Bremsweg auf Schnee
Nokian 3. Platz Weatherproof SUV 107 V ca. 640 Euro/Satz	2-	1-	2-	3-	2	1	2	2	1-	2+	2-	3+	2-	2	2	2-	Stärken: kurze Bremswege auf Schnee und nasser Fahrbahn, hohe Aquaplaning-Sicherheit Schwächen: verlängerter Bremsweg auf trockener Fahrbahn, verringerte Seitenführung auf Schnee
Vredestein 3. Platz Quatrac 5 107 W ca. 600 Euro/Satz	2-	2-	2	2-	2-	3+	1-	2+	1	2+	2+	2	2+	2-	2	2	Stärken: sehr gute Haftung auf nasser Fahrbahn, kurzer Nass-Bremsweg, noch ordentlich auf Schnee Schwächen: nicht gerade leise abrollend, mäßig bei Aquaplaning
Hankook 5. Platz Kinergy 4S 107 V ca. 580 Euro/Satz	2-	3+	2-	2-	2-	2	2-	2	2	2	2-	3+	2+	2-	2	2-	Stärken: besonders komfortables Abrollen, gute Aquaplaning-Sicherheit, günstiger Preis Schwächen: nicht gerade leise, verlängerte Bremswege auf Schnee und bei Trockenheit
Mastersteel 6. Platz All Weather 107 V ca. 430 Euro/Satz	2	2	3	3	2-	3	2-	2-	3+	3+	3+	3	2-	2+	2-	3+	Stärken: sehr günstiger Preis, leise abrollend Schwächen: verlängerte Nass- und Trockenbremswege, mäßiger Grip und untersteuerndes Handling auf verschneiter und trockener Piste

All-Terrain-/Mischreifen, beide tragen wie die Ganzjahresreifen sowohl die M+S-Kennung als auch das Schneeflockensymbol

Yokohama Geolandar A/T G015 107 H ca. 580 Euro/Satz	3-	3-	3	2	3	3+	3+	3	4+	3	2	2-	3	2+	3	2-	Stärken: gute Seitenführung auf Schnee, ausgewogenes Trockenhandling, leises Abrollgeräusch Schwächen: zu lange Bremswege auf Schnee und bei Nässe, hoher Rollwiderstand, wenig Komfort
General Tire Grabber AT³ 107 H ca. 630 Euro/Satz	4	3+	4+	4+	3-	4+	4	5	6	5+	3	3	3+	2+	3-	3+	Stärken: niedriges Abrollgeräusch Schwächen: gefährlich wenig Nässehaftung, zu wenig Seitenführung, Aquaplaninggefahr, auf Schnee wenig Seitenführung und verlängerte Bremswege

Notenfarbschema 1 2 3 4 5 6

