



Der Deutsche ADAC, der Österreichische ÖAMTC und der Schweizerische TCS sind sich einig: Ganzjahresreifen sind nicht die beste Wahl. Dies ergab ein Test von sieben Ganzjahresreifen der Größe 235/55 R17, die vor allem bei SUV oder Transportern zum Einsatz kommen. Zwei Kandidaten rasselten als „nicht empfehlenswert“ komplett durch den Test, alle anderen bekamen die Note „bedingt empfehlenswert“, was ebenfalls kein gutes Zeugnis ist.

## **Langer Bremsweg**

Gefahren wurden alle Reifen mit einem Ford Kuga, der zum Vergleich auch mit Sommer- und Winterreifen ausgestattet wurde. Das Ergebnis: Die Spezialisten für ihre Jahreszeit lagen fast überall in Front. So ermittelten die Tester beispielsweise die Bremswege auf trockenem und nassem Asphalt, auf festgefahretem Schnee und auf eisglatter Fahrbahn. Lediglich auf nassem Asphalt standen zwei der Ganzjahresreifen etwas schneller, als der Sommerreifen. Bei allen anderen Bremswegen, verzögerten Sommer- und Winterreifen mit Abstand am besten. Der größte Ausreißer war bei trockenem Asphalt auszumachen. Während der Pneu für den Sommer nach 37 Meter stand, brauchte der schlechteste Ganzjahresreifen 51,6 Meter und damit 14,6 Meter mehr. Damit war der Bremsweg fast 40 Prozent länger.

## **Continental mit bestem Allrounder**

Mit einer Gesamtnote von 3,6 (eine Bewertung zwischen 0,0 und 5,5 war möglich) zeigte sich der Continental „AllSeasonContact“ noch als bester Allrounder. Schlusslicht mit einer Note von 5,4 war der Bridgestone „Weather Control A005“, den die Tester letztlich ebenso

durchfallen ließen, wie den Vredestein „Quatrac Pro“, der mit einer Note von 5,2 kaum besser war.

## **Auch bei Ganzjahresreifen: Reifen wechseln**

Die Tester attestierten den Ganzjahresreifen „nur leichte Schwächen bei Nässe, ausbaufähig auf Schnee und trockener Fahrbahn“. Reifenexperten raten ohnehin grundsätzlich von Ganzjahresreifen ab, da sie immer nur einen Kompromiss darstellen. Lediglich bei geringen Kilometerleistungen in gemäßigten Breiten könnte man auch mit einem solchen Pneu vorliebnehmen. Zwar sind Sommer- und Winterreifen bei der Erstanschaffung teurer, da in der ersten Saison direkt acht Reifen gekauft werden, danach gleicht sich das aber wieder aus, da ein Ganzjahresreifen permanent aufgezogen bleibt und somit schneller abnutzt, als ein Jahreszeitspezialist, der nur die Hälfte des Jahres gefahren wird. Den saisonalen Reifenwechsel spart man sich bei Ganzjahresreifen nicht, da Experten dazu raten, einmal pro Saison die Reifen von vorne nach hinten zu wechseln und umgekehrt.

Foto: ©Shutter81 - stock.adobe.com