

Auch wenn die Herbstsaison mit Sonne und milden Temperaturen aufwartet, müssen wir im Winter mit frostigen Minusgraden und Schneefall rechnen. Moderne Ganzjahresreifen versprechen, sowohl mit gutem als auch winterlichem Wetter klarzukommen – aber nicht allen gelingt das gleich gut.

Wer nicht unbedingt in den Alpen wohnt oder ein besonders leistungsstarkes Fahrzeug fährt, fragt sich angesichts der milden Winter der vergangenen Jahre, ob Ganzjahresreifen nicht doch eine Alternative zum klassischen Gespann aus Sommer- und Winterreifen darstellen. Der Siegeszug der Allround-Pneus, die sowohl winterlich-kalte Bedingungen als auch sommerlich-warme Temperaturen vertragen, zeigt, dass immer mehr Autofahrer den Komfort einer allzeit passenden Bereifung schätzen. Einlagerung und Anschaffung des zweiten Radsatzes entfallen, Optik und Fahrverhalten des Autos sind das ganze Jahr über gleich, während der Wechsel von breiten Sommer- auf häufig deutlich schmaler dimensionierte Winterpellen eine sicht- und spürbare Veränderung mit sich bringt. Aber natürlich sind



Von Martin Urbanke

Für jedes Wetter

Vorteile für ARCD-Mitglieder

In bundesweit rund 80 Niederlassungen des ARCD-Vorteilspartners DRIVER erhalten Clubmitglieder attraktive Rabatte. Nachlass gibt es sowohl beim Kauf neuer Reifen als auch auf Werkstattleistungen wie etwa Reifenwechsel, Wartung und Inspektion. Detaillierte Informationen und die Liste der teilnehmenden Niederlassungen finden Sie unter www.arcd.de/driver.



Seitenführung: Um den Kurven-Grip auf Schnee zu ermitteln, wedeln wir über eine präparierte Ebene und messen die Querbeschleunigung.

Ganzjahresreifen der Dimension 215/55 R17 im Härtetest

Fahrsicherheit: Ein Reifen, der schnelle Zeiten im Handling erlaubt, kann dennoch Schwächen in der Fahrstabilität zeigen. Wir loten die Beherrschbarkeit der Pneus aus.



nicht alle Ganzjahresreifen gleich gut. Unser Test zeigt, welche Profile ihr Geld wirklich wert sind.

Viele neue Ganzjahres-Profile

Wie wichtig das Segment mittlerweile ist, lässt sich nicht zuletzt daran ablesen, dass fast alle Kandidaten erst seit Kurzem in dieser Form auf dem Markt sind – und ständig Neuentwicklungen hinzukommen. So sind etwa die neuen Profile von Bridgestone und Conti nicht mehr rechtzeitig zu unserem Test im Frühjahr 2023 fertig geworden beziehungsweise waren nicht in der getesteten Größe verfügbar. Von Pirelli und Vredestein konnten wir dagegen jeweils die jüngsten Entwicklungsstufen testen, noch bevor diese im Handel erhältlich waren. Um zu gewährleisten, dass die Testreifen tatsächlich dem späteren Serienstand entsprechen, haben wir die Profile stichprobenartig kurz vor der Veröffentlichung nachgekauft und mit den ursprünglichen Testpneus verglichen – bis auf den Vredestein, der selbst Ende September 2023 noch nicht erhältlich war. Sein Marktstart soll aber laut Hersteller noch in dieser Saison erfolgen. Bis dahin stehen die Ergebnisse des überarbeiteten Quattrac Pro+ allerdings noch unter Vorbehalt. Neben diesen beiden Newcomern stellen sich auch die ebenfalls noch „frischen“ Profile von

Fotos: Frank Rating

Firestone, Goodyear, Kléber, Michelin, Nexen und Uniroyal der aufwendigen Prozedur, die mit den Schneeprüfungen beginnt. Das französische Duo, der Michelin sowie der technisch verwandte Kléber, beeindruckt dabei mit einem Grip-Level, den längst nicht alle reinen Winterreifen bieten können. Nur die Top-Profile der Winter-Spezialisten verzeichnen sich noch besser im Schnee. Doch auch das gute Grip-Niveau des



Fairness: Nach jeder Messfahrt wird der Parcours frisch präpariert, um die Tests miteinander vergleichen zu können.

Goodyear übertrifft die Erwartungen an einen Allseason-Pneu. Firestone, Hankook, Nexen sowie Vredestein liefern eine ordentliche Haftung, nur die Werte von Pirelli und Uniroyal haben Abstriche im Wintereinsatz zur Folge – die Pneus sollten aber im urbanen Einsatz noch genügen.

Pirelli dominiert bei Regenwetter

Dafür offenbart der in diesem Herbst überarbeitete Pirelli in den Nässe-Tests seine Überlegenheit. Besonders auf der Bremse lässt er seine Widersacher alt aussehen: Bereits der Hankook als Zweitbester in dieser Disziplin verzeichnet im Durchschnitt einen um 2,2 Meter längeren Bremsweg aus 100 km/h, was einer Restgeschwindigkeit von 22,6 km/h entspricht. Im Fall des Nexen hätte die Fuhre sogar 40 km/h auf dem Tacho. Auf nassem Asphalt kann der Nexen einfach nicht genug Haftung aufbauen. Auch der Kléber enttäuscht und hadert mit recht langen Bremswegen. Das Michelin-Profil zeigt sich zwar ausgewogener, liefert aber ebenfalls nur durchschnittliche Werte. Ähnlich der Vredestein, dessen nicht laufrichtungsgebundenes Profil im Aquaplaning die geringsten Reserven bietet. Der Uniroyal indes trumpft mit enormer Drainage-Leistung auf, womit er sich in dieser Wertung vor den bei Nässe unauffälligen Firestone schiebt. Goodyear und Hankook glänzen mit einer harmonischen Vorstellung und zeigen eine gute Performance bei regnerischem Wetter.

Michelin ist griffig und effizient

Ist die Straße trocken, schlägt erneut die Stunde des Michelin, der zudem mit guten Komforteigenschaften sowie dem niedrigsten Rollwiderstand überzeugt. Das sichert ihm die Spritspar-Empfehlung und den zweiten Gesamtrang. Der Goodyear ist zwar nirgends Spitzenreiter, fährt aber in allen drei Wertungskapiteln aufs Podium und sichert sich damit noch vor dem Michelin einen verdienten Testsieg. Der Hankook erreicht insgesamt nicht ganz das Leistungsniveau des Goodyear, präsentiert sich jedoch ähnlich ausgewogen – und kostet weniger. So holt er sich am Ende den dritten Platz und bietet das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Der Kléber überrascht

So testen wir

1 Nachttest Um sicherzustellen, dass die von uns getesteten Reifen dem aktuellen Serienstand entsprechen, unterziehen wir die Testkandidaten stichprobenartigen Nachttests im Contidrom bei Hannover. Das gilt natürlich insbesondere für jene Profile, die zum Zeitpunkt des Tests im März dieses Jahres noch gar nicht im Handel waren und uns darum nur als Prototypen oder Vorserien-Produkte zur Verfügung standen. So wie der neue Vredestein Quattrac Pro+, den wir allerdings auch bis zum Redaktionsschluss des Tests am 25. September 2023 nicht nachkaufen und -testen konnten. Seine Beurteilung erfolgt daher unter Vorbehalt. Auch seinen Kaufpreis konnten wir deshalb nicht ermitteln.

2 Schnee Die Fahrversuche auf Schnee haben wir in Finnland auf der von Goodyear betriebenen Strecke „Arctic Center“ nahe Ivalo gut 250 Kilometer nördlich des Polarkreises absolviert. Dort herrschen selbst im Frühjahr noch winterliche Bedingungen, und die Anlage bietet neben Handlingkursen, Skidpads und Steigungstrecken auch topfebene, penibel präparierte Flächen, auf denen Traktion, Bremsweg und Seitenführung objektiv sowie reproduzierbar gemessen werden können.

3 Nass/trocken Für die Tests auf nassem und trockenem Asphalt sind wir in den milden Süden Frankreichs gereist und haben die Teststrecke „Ladoux“ unweit des Michelin-Stammwerks in Clermont-Ferrand genutzt. Auf dem riesigen Areal führten wir sämtliche Fahrversuche nach internationalen Industrie-Standards durch und verwendeten für die Messungen modernste satellitengestützte Messelektronik, um selbst kleinste Unterschiede zuverlässig zu dokumentieren. Doch am wichtigsten ist, dass unsere erfahrenen Testprofis diese Ergebnisse für Sie einordnen, bewerten und als Kaufempfehlung aufbereiten.

Traktion: Speziell die Profile von Kléber und Michelin bauen auf Schnee so viel Zugkraft auf, dass mancher Winterreifen passen muss. Gute Allseason-Pneus sind auch im Winter eine sichere Wahl.



Frostschutz: Reifenwechsel im wärmenden Over-all sind im Winter-stell ein echter Knochenjob.



Bremse: Nicht nur im Schnee, sondern auch auf nassem und trockenem Asphalt stellt der Bremsweg das wichtigste Sicherheitskriterium eines Reifens dar.



im Schnee mit sehr starken Resultaten, doch weil er auf Nässe zu schwach abschneidet, erhält er trotz des vierten Gesamtrangs keine Empfehlung. Umgekehrt verhält es sich beim Pirelli, der mit superbem Nass-Griff aufwartet, aber auf Schnee nur mäßige Ergebnisse abliefern. Doch er tritt in dieser Dimension als einziger Teilnehmer mit Self-Sealing-Technologie an, die vor einem Plattfuß nach Durchstich in der Lauffläche schützt. Sein größter Nachteil ist der hohe Rollwiderstand. Das jüngste Update des Vredestein-Allseason bringt keine großen Fortschritte – so wird er nicht zuletzt wegen der recht langen Trockenbremswege am Schluss nur Sechster. Auch der Firestone bremst auf griffigem Belag zu verhalten und endet auf Rang sieben. Noch schlechter schneidet der Uniroyal ab – der Pirelli stoppt selbst auf Nässe einen Meter früher. Dieses Manko kann der niedrige Rollwiderstand nicht ausbügeln. So bleibt dem Uniroyal schließlich nur der vorletzte Platz vor dem Nexen, der auf griffigem Asphalt zwar wieder aufholt, aber nach den Nässe-Tests zu weit zurückliegt.



Hütchenspiele: Beim 18-Meter-Slalom müssen die Reifen rasche Richtungswechsel umsetzen und ihre Lenkpräzision unter Beweis stellen.

Fazit In der Summe seiner Eigenschaften überzeugt uns der Goodyear Vector 4 Seasons der dritten Generation: Er liefert durchweg starke Ergebnisse und offenbart keine echte Schwachstelle. Nicht ganz so gut, aber ähnlich ausgewogen präsentiert sich der preisgünstige Hankook Kinergy 4S 2. Dazwischen platziert sich der Michelin CrossClimate 2 mit Bestnoten im Schnee und bei Trockenheit – sowie dem niedrigsten Rollwiderstand. Der Kléber wird Vierter nach Punkten, ist super im Schnee, aber schwach auf Nässe. Platz fünf holt der Pirelli mit konkurrenzlos gutem Nassgriff, aber wenig Grip im Schnee. Vredestein und Firestone folgen mit durchschnittlichen Resultaten, zeigen aber einzelne Schwachpunkte. Deutlich hinten in diesem Wettbewerb rangieren Uniroyal und Nexen – hier sollten die Entwickler noch einmal nachlegen.

Test-Ergebnisse Ganzjahresreifen: 215/55 R17

Marke	Typ	Last-/Geschwindigkeits-Index	EU-Label ¹	Gewicht/Profiltiefe	Preis ²	
AUTO TESTSIEGER	Goodyear	Vector 4 Seasons G3	98W XL	B/B/70	9,0 kg/7,3 mm	690 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Michelin	CrossClimate 2	94W XL	B/B/71	9,7 kg/6,2 mm	725 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Hankook	H750 Kinergy 4S 2	98W XL	C/B/72	10,3 kg/7,3 mm	530 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Kléber	Quadraxer 3	98W XL	C/B/69	10,3 kg/7,0 mm	550 Euro
AUTO SEHR EMPFEHLENSWERT	Pirelli	Cinturato Allseason SF2	98W XL (seal-inside)	C/A/68	12,0 kg/7,0 mm	615 Euro
	Vredestein	Quatrac Pro+	98W XL	C/B/72	9,8 kg/7,2 mm	k. A.*
	Firestone	Multiseason2 (Gen02)	98W XL	C/B/72	9,2 kg/7,2 mm	540 Euro
	Uniroyal	AllseasonExpert 2	98W XL	C/A/72	9,4 kg/8,2 mm	565 Euro
	Nexen	N'Blue 4 Season 2	98W XL	C/A/72	10,8 kg/7,2 mm	485 Euro

SCHNEE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE			
Bremsen, 50–0 km/h	40	25,1 m	38	25,2 m	37	25,5 m	36	24,9 m	39	26,5 m	31	25,7 m	34	25,3 m	37	25,5 m	36		
Fahrsicherheit	30	–	25	–	28	–	18	–	26	–	15	–	21	–	16	–	10		
Handling (900 m), Zeit	15	53,5 s	12	51,5 s	15	54,4 s	11	51,8 s	14	55,3 s	10	53,3 s	12	56,9 s	7	57,0 s	7		
Traktion	40	2666 N	36	2727 N	39	2562 N	31	2687 N	37	2442 N	25	2557 N	31	2639 N	35	2514 N	29		
Seitenführung	25	3,72 m/s ²	17	3,99 m/s ²	23	3,67 m/s ²	16	3,98 m/s ²	22	3,71 m/s ²	17	3,62 m/s ²	15	3,65 m/s ²	15	3,51 m/s ²	12		
		Trotz lebhafter Lastwechselreaktionen weckt der Goodyear im Schnee Vertrauen: Er ist gut ausbalanciert und stützt sich in Kurven zuverlässig ab.		Souverän absolviert der Michelin-Pneu die Kälte-Tests und liefert fast überall Bestwerte – bis auf einen zweiten Platz beim Bremsen auf Schnee. Überraschend.		Dass er kein Winter-Spezialist ist, lässt der Hankook im Handling erkennen. Lenkpräzision und Rückmeldung sind mäßig. Recht abrupter Haftungsabriss.		Auf Schnee lässt der Ganzjahres-Kléber manchen Winterreifen alt aussehen. Er erzielt den Bestwert im Bremsstest und zeigt durchweg starke Leistungen.		Der Ganzjahres-Pirelli zeigt auch nach der Überarbeitung nur mäßig viel Grip auf Schnee. Neigt tendenziell zum Übersteuern – das macht ihn agil, aber unruhig.		Akzente kann der neue Vredestein im Schnee zwar keine setzen, doch er gefällt mit einer neutralen Balance und einer zuverlässigen Bremsleistung.		Auf verschneiten Pisten erzielt der Firestone gute Traktions- und Bremswerte, hadert jedoch mit mäßiger Seitenführung und fährt darum kreuzbrav untersteuern.		Auf Schnee ist der Uniroyal keine gute Wahl. Immerhin liefert er ordentliche Ergebnisse im Bremsversuch. Sehr starkes Untersteuern, dadurch wenig Reserven.		Die Bremsleistung des Nexen-Profiles ist gut, doch es mangelt an Traktion und Seitenführung. Erfreulich präzise Lenkung, aber unklares Eigenlenkverhalten.	
150 Punkte		128 Punkte		142 Punkte		112 Punkte		138 Punkte		98 Punkte		113 Punkte		110 Punkte		94 Punkte		104 Punkte	

NASS		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE			
Aquaplaning, längs	25	80,0 km/h	21	81,1 km/h	22	76,9 km/h	18	81,7 km/h	22	81,8 km/h	22	74,3 km/h	15	77,4 km/h	18	84,2 km/h	25		
Aquaplaning, quer	10	–	7	–	7	–	6	–	7	–	7	–	5	–	4	–	10		
Bremsen, 100–0 km/h	40	43,5 m	32	43,6 m	32	43,0 m	34	46,1 m	25	40,8 m	40	43,5 m	32	44,0 m	31	43,7 m	32		
Fahrsicherheit	45	–	42	–	22	–	38	–	20	–	24	–	26	–	30	–	25		
Handling (2,3 km), Zeit	20	1:38,5 min	20	1:41,6 min	17	1:39,9 min	19	1:42,8 min	16	1:38,6 min	20	1:40,8 min	18	1:39,4 min	19	1:41,8 min	17		
Kreisbahn (Ø 90 m), Zeit	10	15,6 s	10	16,2 s	8	16,0 s	9	16,4 s	8	15,6 s	10	16,0 s	9	15,6 s	10	16,3 s	8		
		Dank seines problemlosen und spontanen Eigenlenkverhaltens sowie seines hohen Gripniveaus ist der Goodyear im Regen schnell und sicher unterwegs.		Auf regennasser Straße reagiert der Michelin mit Verzögerung auf Lastwechsel. Aquaplaning-Sicherheit und Bremsleistung sind in Ordnung.		Der Hankook überzeugt bei Nässe mit neutraler Balance, baut aber weniger Seitenführung auf als etwa der Goodyear. Klares Feedback, gute Bremsleistung.		Ordentlicher Aquaplaning-Schutz, aber insgesamt wenig Grip. Der stur untersteuernde und verzögert reagierende Kléber fällt auf Nässe ab. Langer Bremsweg.		Im Regen liegt der Pirelli vorn: Konkurrenzlos kurze Bremswege, sportlich-präzise Lenkreaktionen und eine absolute stabile Straßenlage zeichnen ihn aus. Klassenbesteher.		Liefert eine klare Rückmeldung und setzt Lenkimpulse präzise um, zeigt aber teils lebhaftere Lastwechselreaktionen. Mäßige Aquaplaning-Reserven kosten Punkte.		Zeigt eine durchschnittliche Nässe-Performance mit starkem Untersteuern in Kurven. Queraquaplaning ist nicht unbedingt eine Stärke des Firestone.		Markentypisch entpuppt sich der Uniroyal als Aquaplaning-Prof. Große Lenkwinkel machen ihn unhandlich – trotz hilfreicher Lastwechselreaktionen.		Am Limit zeigt der Nexen lebhaftere Lastwechsel, bleibt jedoch unkritisch. Aber er baut bei Nässe einfach nicht genug Haftung auf. Die Folge: längster Bremsweg.	
150 Punkte		132 Punkte		108 Punkte		124 Punkte		98 Punkte		143 Punkte		105 Punkte		112 Punkte		117 Punkte		86 Punkte	

TROCKEN		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		WERT		PUNKTE		
Bremsen, 100–0 km/h	40	38,5 m	32	36,0 m	40	37,5 m	35	37,2 m	36	36,7 m	38	39,4 m	29	39,5 m	29	41,8 m	22	
Fahrsicherheit	30	–	28	–	27	–	30	–	21	–	25	–	26	–	21	–	18	
Handling (2,8 km), Zeit	20	1:23,6 min	20	1:24,3 min	19	1:23,5 min	20	1:25,5 min	18	1:24,5 min	19	1:24,3 min	19	1:24,2 min	19	1:25,3 min	18	
Komfort	10	–	10	–	10	–	8	–	9	–	9	–	9	–	8	–	7	
Rollwiderstand, kg/t	25	7,00	21	6,73	23	8,02	12	7,40	17	8,75	5	7,52	16	8,00	12	7,14	20	
Slalom (18 m)	15	58,8 km/h	14	57,8 km/h	13	59,6 km/h	15	57,1 km/h	13	58,0 km/h	14	56,5 km/h	12	56,7 km/h	13	57,9 km/h	14	
Vorbeirollgeräusch 80 km/h	10	72 dB(A)	8	73 dB(A)	7	72 dB(A)	7	72 dB(A)	8	73 dB(A)	8	72 dB(A)	8	73 dB(A)	7	73 dB(A)	7	
		Hohe Sicherheitsreserven erlauben flotte Rundenzeiten, der geringe Rollwiderstand beschert dem komfortablen Goodyear zusätzlich Punkte. Sehr gut.		Kürzester Bremsweg, griffig und agil im Slalom, niedrigster Rollwiderstand – im Trockenen ist der Michelin spitze. Außer-dem rollt er geschmeidig ab.		Auf trockener Straße dreht der griffige Hankook auf und erweist sich als Sportler unter den Testreifen: tadelloses Fahrverhalten bis in den Grenzbereich.		Unauffällig, aber gut absolviert der Kléber die Trocken-Tests. Seine eher zahme, untersteuernde Auslegung limitiert die Reserven in schnell durchfahrenen Kurven.		Weil der pannensichere Pirelli den höchsten Rollwiderstand hat, büßt er in den Trocken-Tests wertvolle Punkte ein. Dafür glänzt er mit kurzen Bremswegen.		Der Vredestein baut in Kurven ein gutes Gripniveau auf und setzt Impulse spontan um, doch es mangelt an Präzision und Rückmeldung. Recht langer Bremsweg.		Der Uniroyal erzielt einen guten Rollwiderstandswert, doch sein Bremsweg ist zu lang. Zudem rollt er recht laut und steif ab. Setzt Lenkbefehle gut um.		Die fixe Handling-Zeit täuscht: Der Nexen erzielt ein eher mäßiges Grip-Niveau und reagiert empfindlich auf Lastwechsel, sodass im Slalom das ESP bremst.		
150 Punkte		133 Punkte		139 Punkte		127 Punkte		122 Punkte		116 Punkte		119 Punkte		109 Punkte		106 Punkte		118 Punkte

Gesamtwertung 450		393 Punkte		389 Punkte		363 Punkte		358 Punkte		357 Punkte		337 Punkte		331 Punkte		317 Punkte		308 Punkte	
PLATZIERUNG	1	Kein anderer Reifen liefert so gleichmäßig starke Leistungen, ohne Kompromisse zu verlangen. Damit wird der aktuelle Goodyear 4 Seasons verdient Testsieger.		2 Höchstleistungen im Schnee und bei Trockenheit wiegen das mäßige Nässe-Resultat auf – Rang zwei. Fahrt dank des niedrigen Rollwiderstands besonders effizient.		3 Nicht mehr ganz neu, aber mit guten Ergebnissen auf nasser sowie trockener Fahrbahn, erringt der preiswerte Hankook Kinergy 4S 2 einen starken dritten Platz.		4 Sehr gut auf Schnee, stark im Trockenen – aber mit deutlichen Schwächen bei Nässe. Darum verwehren wir dem Kléber Quadraxer 3 unsere Empfehlung.		5 Auf Nässe unschlagbar, aber schwach im Schnee. Wegen des hohen Rollwiderstands landet der überarbeitete Pirelli Cinturato Allseason SF2 nur auf Platz 5.		6* Der überarbeitete Vredestein Quatrac Pro+ bietet kaum Glanzpunkte. Er ist zwar recht ausgewogen, doch bei Nassgriff und Bremspower hätten wir mehr erwartet.		7 Der Firestone Multiseason2 zeigt eine ausgewogene Performance in allen Kriterien, schneidet aber im Queraquaplaning und beim Trockenbremsen eher schwach ab.		8 Wer Aquaplaning fürchtet, ist mit dem Uniroyal Allseason-Expert 2 bestens bedient. Auf Schnee ist er aber rasch am Limit, und der Trocken-Bremsweg ist zu lang.		9 Günstig, aber nicht wirklich gut: Die Schnee-Performance ist für einen Allseason-Pneu zwar akzeptabel, doch auf Nässe hat der Nexen N'Blue 4 Season 2 zu wenig Grip.	

* = Test mit Vorserien-Reifen, Platzierung unter Vorbehalt. Profil bis Redaktionsschluss des Tests nicht im Handel. ¹ Herstellerangaben: Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch; ² durch die Redaktion Ende August 2023 stichprobenartig ermittelte Preise pro Satz zzgl. Montage