



## Test: Ganzjahresreifen

### Ganzjahresreifen

**Sie sollen im Sommer wie im Winter für Sicherheit sorgen und außerdem den teuren Wechsel ersparen. Im Test: 195/65 R 15 H**

» [direkt zu den Testergebnissen](#)

Um es gleich vorweg zu nehmen: Ganzjahresreifen sind ein Kompromiss. In den kalten Monaten erreichen sie nicht die Leistungen von guten Winterreifen, und in den warmen können sie nicht mit der Performance guter Sommerreifen konkurrieren. Allerdings stechen die All-Season-Gummiprofile jeden Sommer-Pneu bei winterlichen Bedingungen aus. Hinzu kommen zwei weitere Vorteile: Erstens gelten die Alleskönner das ganze Jahr über als angepasste Bereifung und entsprechen damit der 2006 eingeführten, so genannten situativen Winterreifenpflicht. Und zweitens entfällt das fristgerechte Umrüsten inklusive der Einlagerung der demontierten Räder.

Somit sind die Ganzjahres-Profile speziell für die Verwendung in schneearmen Regionen sowie auf Autos mit geringer Motor- und Laufleistung eine interessante Alternative. Aber natürlich nur, wenn sie auch die Erwartungen erfüllen, die man in sie setzt. Um dies zu überprüfen, haben wir die fünf wichtigsten Vertreter dieser Reifengattung intensiv in einem Vergleichstest untersucht. Neben den beiden traditionellen Ganzjahres-Anbietern Goodyear und Vredestein traten auch Modelle von Hankook und Toyo an; dazu kam ein Produkt der hierzulande weniger bekannten Marke Matador. Dahinter verbirgt sich ein slowakischer Reifenproduzent, der zur Continental-Gruppe gehört.



### Schneesichere Lösung

Bei den Testfahrten auf verschneiten Pisten in Nordschweden entpuppen sich die Testkandidaten als durchaus schneesicher. Besonders der Goodyear und der Vredestein glänzen mit einem stabilen und berechenbaren Fahrverhalten. Sie bewegen sich in etwa auf dem Niveau eines durchschnittlich talentierten Kältespezialisten, können aber wie erwartet nicht mit dem Grip eines Winterreifens der Topklasse mithalten. Dabei belegen die Traktionswerte, dass die Lamellen im Profil nicht nur die Optik aufwerten, sondern auch für wackeren Vortrieb sorgen. Doch auch hier haben reine Winterprofile mehr zu bieten.

Wirklich erfreulich ist allerdings, dass alle Ganzjahresreifen nahezu gleich gut bremsen – obwohl sie rund zwei Meter mehr benötigen als die besten Winterprofis. Wer also nur selten auf verschneiten Straßen unterwegs ist, wird mit den Pneus von Goodyear, Hankook oder Vredestein zufrieden sein. Die Performance von Matador und Toyo lässt indes noch Wünsche offen.

## Nässetest entscheidend

Eine durchweg ordentliche Vorstellung liefern die fünf Testsätze auf trockener Straße. Entsprechend nah liegen die Punktwertungen beieinander: Die Beurteilung der Reifen von Hankook, Matador und Toyo differiert jeweils nur um einen einzigen Zähler. Der Hankook baut weniger Seitenführung auf als die Wettbewerber, bremst aber gut. Der Matador zeichnet sich durch sichere Fahreigenschaften aus, rollt jedoch unkomfortabel ab. Der Toyo ist laut und bremst schlechter, glänzt aber dafür mit sportlichen Tugenden. Vredestein und Goodyear können sich hier etwas absetzen, wobei vor allem der Eagle Vector+ mit ausgewogenen Leistungen überzeugt. Der Quattrac seinerseits bremst besser als seine Rivalen.

Die größten Unterschiede zeigen sich indes bei den Versuchen auf nasser Strecke. So dominiert der Goodyear die Aquaplaning-Tests. Außerdem wartet er einmal mehr mit sicheren Fahreigenschaften auf und sammelt so die meisten Punkte in der Nässe-Rubrik. Ein sehr ähnliches Bild zeichnen die Ergebnisse des Hankook. Allerdings verdrängt er in tiefen Pfützen das Wasser nicht ganz so effektiv wie der Goodyear. Außerdem missfällt die vergleichsweise geringe Rückmeldung des Reifens in Längs- und Querrichtung. Dies mindert die Lenkpräzision und die Dosierbarkeit der Bremse.

Der Vredestein verdient sich insgesamt fünf Punkte mehr als der Hankook, obwohl er die schwächsten Resultate im Aquaplaning einfährt. Sein Bremsvermögen und die ebenso sicheren wie sportlichen Fahreigenschaften wiegen diese Mängel wieder auf. Auf regennasser Piste bewegt er sich ähnlich souverän wie ein reiner Sommerreifen. Der Toyo patzt ebenfalls im Wasserbecken, wo er nur marginal besser abschneidet als der Vredestein. Überdies verbucht er den längsten Nassbremsweg, obgleich ihn nur 3,6 Meter vom Bestwert trennen. Dies entspricht jedoch einer Restgeschwindigkeit von immerhin 26,7 km/h.

Letzter nach Punkten wird der Matador, der sich im Aquaplaning kaum besser schlägt als Toyo und Vredestein. Auch auf der Bremse kann der günstigste Reifen nicht überzeugen. Schlimmer ist aber, dass der Adhessa zu wenig Nass-Grip aufbaut. So hinkt er der Konkurrenz nicht nur in den Rundenzeiten und bei der Kreisfahrt hinterher, sondern beschert dem Fahrer auch bei Erreichen der Haftgrenze Schwierigkeiten, weil er mitunter kräftig übersteuert. Hat das Auto kein ESP, verhindert nur fahrerisches Können eine drohende Schleuderpartie. *Martin Urbanke*



#### GOODYEAR EAGLE VECTOR +

##### SCHNEE

**Bremsen 50-0 km/h**

**Testergebnis**

26,9 m

**Punkte**

32

**Handling (Zeit)**

1:17,5 min

15

**Traktion Zugkraft**

2272 N

38

Auf Schnee wirkt der Ganzjahres-Goodyear zwar nicht souverän, zeigt aber eine ordentliche Lenkpräzision und stützt sich über große Schräglaufwinkel gut ab. Bei Grip-Verlust untersteuert er

##### NASS

**Aquaplaning, längs**

90,9 km/h

21

**Bremsen 100-0 km/h**

47,3 m

34

**Handling Zeit**

1:17,4 min

15

**Kreisbahn Zeit**

23,9 s

7

Auf regennasser Fahrbahn glänzt der Eagle Vector + mit hohen Aquaplaning-Reserven und guter Verzögerung. Ferner reagiert er stets berechenbar, baut aber nur mäßig Grip auf

##### TROCKEN

**Bremsen 100-0 km/h**

43,2 m

34

**Handling Zeit**

1:57,0 min

18

**Slalom, Abstand 18 m**

55,5 km/h

13

**Vorbeifahrger. 60 km/h**

66,2 dB(A)

7

Auf griffiger Straße wirkt der Goodyear zwar nicht gerade spritzig, doch er überzeugt mit seiner neutralen Balance, viel Rückmeldung und einer spurstabilen Fahrt bis zum Erreichen der Haftgrenze

##### FAZIT

##### PLATZ 1

Überlegener Sieger. Derzeit gibt es definitiv keinen besseren Ganzjahresreifen als den Goodyear Eagle Vector +





#### HANKOOK CENTUM H 720

##### SCHNEE

	Testergebnis	Punkte
Bremsen 50-0 km/h	26,9 m	32
Handling (Zeit)	1:19,3 min	13
Traktion Zugkraft	2285 N	39

Bremsvermögen und Zugkraft des Hankook liegen auf dem Niveau des Goodyear. Jedoch agiert er weniger spontan und berechenbar. Außerdem benötigt er größere Lenkwinkel

##### NASS

Aquaplaning, längs	87,0 km/h	17
Bremsen 100-0 km/h	47,3 m	34
Handling Zeit	1:17,1 min	16
Kreisbahn Zeit	23,1 s	8

Der Bremsweg des Centum überzeugt, aber nicht die Dosierbarkeit der Bremse, die mit diesem Pneu spürbar nachlässt. Sein agiles Einlenkverhalten hat uns indes gut gefallen

##### TROCKEN

Bremsen 100-0 km/h	43,0 m	34
Handling Zeit	1:58,6 min	17
Slalom, Abstand 18 m	54,9 km/h	12
Vorbeifahrger. 60 km/h	68,0 dB(A)	5

Bei trockenen Bedingungen fühlt sich der Hankook etwas teigig an und nervt mit indirekten Reaktionen. Im Slalom lenkt er etwas ungleichmäßig ein. Gut sind die kurzen Bremswege

##### FAZIT

##### PLATZ 3

Abgesehen von der Rückmeldung bei Nässe, erlaubt sich der Hankook keine Patzer und taugt sehr gut für den Allround-Einsatz



#### MATADOR MP 61 ADHESSA EVO

##### SCHNEE

	Testergebnis	Punkte
Bremsen 50-0 km/h	27,2 m	31
Handling (Zeit)	1:20,5 min	12
Traktion Zugkraft	2177 N	32

Der Matador hat Mühe, Querkräfte aufzubauen. Er lenkt verzögert ein, ist unpräzise und wechselt etwas überraschend ins Übersteuern. Das Fahrgefühl ähnelt dem eines Sommerreifens

##### NASS

Aquaplaning, längs	83,4 km/h	14
Bremsen 100-0 km/h	49,7 m	27
Handling Zeit	1:19,3 min	11
Kreisbahn Zeit	24,6 s	6

Was die Runden- und Kreiszeiten andeuten, bestätigt der Fahreindruck: Bei Nässe mangelt es dem Adhessa an Grip. Er lenkt zögerlich ein und schwenkt bei Lastwechseln mit dem Heck aus

##### TROCKEN

Bremsen 100-0 km/h	44,6 m	30
Handling Zeit	1:57,5 min	18
Slalom, Abstand 18 m	55,3 km/h	13
Vorbeifahrger. 60 km/h	68,6 dB(A)	5

Der Matador rollt härter ab als die Konkurrenten und quietscht früher. Aber er setzt Richtungswechsel sehr sauber um und erfreut mit einem agilen Handling. Sehr gute Rückmeldung

##### FAZIT

##### PLATZ 5

Weder im Schnee noch auf Nässe eignet sich der Matador als angemessener Ersatz für einen Winter- oder Sommerreifen



#### TOYO VARIO-V2

##### SCHNEE

	Testergebnis	Punkte
Bremsen 50-0 km/h	27,3 m	30
Handling (Zeit)	1:20,6 min	12
Traktion Zugkraft	2272 N	38

An der Hinterachse baut der Toyo wenig Grip auf, was dazu führt, dass er zu heftigen Lastwechselreaktionen neigt und das ESP gefordert wird. Positiv: kleine Lenkwinkel, agiles Handling

##### NASS

Aquaplaning, längs	83,1 km/h	14
Bremsen 100-0 km/h	50,5 m	25
Handling Zeit	1:17,8 min	15
Kreisbahn Zeit	23,9 s	7

Der Vario erfreut mit einem neutralen Fahrverhalten und präzisen Lenkreaktionen. Zudem bietet er eine gute Rückmeldung. Aber: Aquaplaning-Tests und Bremsmessung enttäuschen

##### TROCKEN

Bremsen 100-0 km/h	45,6 m	27
Handling Zeit	1:56,9 min	18
Slalom, Abstand 18 m	55,9 km/h	14
Vorbeifahrger. 60 km/h	68,7 dB(A)	4

Der Toyo lenkt willig ein, erlaubt einen agilen Fahrstil und baut mit zunehmenden Schräglaufwinkeln gleichmäßig mehr Grip auf. Aber: Das Opel-ESP regelt gröber als mit anderen Reifen

##### FAZIT

##### PLATZ 4

Dem Toyo mangelt es schlussendlich an Feinschliff. In dieser Form kann er nur mit Einschränkungen überzeugen





## VREDESTEIN QUATRAC 2

### SCHNEE

	Testergebnis	Punkte
Bremsen 50-0 km/h	27,6 m	29
Handling (Zeit)	1:18,9 min	13
Traktion Zugkraft	2194 N	33

Im Grenzbereich entpuppt sich der Vredestein als eindeutiger Untersteuerer. Lastwechsel nimmt er gelassen. Für ihn sprechen zudem die exakte Lenkung und eine gute Rückmeldung

### NASS

Aquaplaning, längs	83,3 km/h	14
Bremsen 100-0 km/h	46,9 m	34
Handling Zeit	1:16,6 min	18
Kreisbahn Zeit	23,2 s	8

Wenn der Quatrac besser mit Aquaplaning fertig würde, wäre er Nässe-Primus. Er hat ein hohes Grip-Niveau und bremst am besten. Ferner lenkt er exakt ein und bleibt auch am Limit neutral

### TROCKEN

Bremsen 100-0 km/h	42,4 m	36
Handling Zeit	1:57,7 min	17
Slalom, Abstand 18 m	55,4 km/h	12
Vorbeifahrger. 60 km/h	67,4 dB(A)	6

Ein hohes Rückstellmoment und eine gute Rückmeldung prägen die Fahrt mit dem Vredestein. Die höchste Bremskraft und ein sehr stabiles Fahrverhalten bescheren ihm weitere Punkte

### FAZIT

#### PLATZ 2

Außer im Aquaplaning erlaubt sich der fahrsichere Vredestein keine Schwäche. Er ist eine gelungene Ganzjahres-Alternative

