
ADAC-Winterreifentest: Auf Bremsweg und Verschleiß achten

Der ADAC hat 33 Winterreifen aus zwei Dimensionen für Kleinwagen und kompakte SUV der unteren Mittelklasse getestet. Es zeigten sich „zahlreiche empfehlenswerte und solide Modelle, aber auch ein paar mangelhafte Exemplare“. Der Automobilclub empfiehlt, vor allem bei Bremsweg und Verschleiß genau hinzusehen.

In der Dimension 185/65 R15 (T) für VW Polo, Audi A1 oder Opel Corsa sind die Reifen von Continental, Goodyear, Semperit und Michelin laut ADAC sehr ausgewogen, zeigen insbesondere auf Nässe, Schnee und trockener Fahrbahn gute Leistungen und bekommen das Urteil „gut“.

Danach folgt ein breites Mittelfeld, das mit wachsenden Einschränkungen parallel zu den absteigenden Platzierungen empfohlen werden kann. Gute Reifen sind nicht sehr viel teurer als die Pneus mit gewissen Einschränkungen. Nur mit „ausreichend“ bewertet wurden die Modelle von Dunlop, Fulda und Barum, weil sie auf trockener Fahrbahn nicht nur unharmonisch auf Lenkbefehle des Fahrers ansprechen, sondern – weitaus kritischer – bei Ausweichmanövern früh zum Übersteuern neigen.

Die Produkte von Imperial und Wanli fallen mit „mangelhaft“ durch. Die ADAC-Tester raten von diesen in China produzierten Reifen ab, weil sie auf Nässe extrem schlecht abschneiden: Deren Bremsweg aus 80 km/h ist rund zehn Meter länger als der des Erstplatzierten Bridgestone (36,2 Meter).

In der Dimension 215/60 R16 für SUV wie beispielsweise Skoda Karoq, Audi Q3 und VW T-Roc sind die Modelle von Continental, Dunlop, Goodyear und Michelin „besonders empfehlenswert“, weil sie ohne Schwächen in den Hauptkriterien bleiben. Das breite Mittelfeld bietet gute Alternativen zu den Spitzenreitern, denn sie werden meist nur wegen eines Mankos abgewertet.

Auch hier lohnt ein Blick ins Detail, denn je nach individuellem Fahrprofil kann sich ein „befriedigender“ – und meist günstigerer – Reifen als die persönlich beste Wahl herausstellen. So gibt es beim Yokohama leichtes Verbesserungspotenzial im Nassen und auf Schnee, der Bridgestone könnte hier noch besser abschneiden, und der Kleber hat Defizite auf trockener und nasser Fahrbahn.

Schlusslicht mit einem „ausreichend“ ist das Modell von Coopertires aus den USA, das unter anderem die schlechteste Trockenleistung zeigt, weil sich der Fahrradius im Kurvenverlauf ändert und der Fahrer Probleme hat, das Auto zu stabilisieren und in die Ursprungsrichtung zu lenken. Hinzu kommt, dass dieser Reifen beim Verschleißtest mit Abstand am schlechtesten abschneidet: Er erreicht mit knapp 24.000 Kilometern Laufleistung rund 19.000 Kilometer weniger als der Spitzenreiter Sava. (aum)

Bilder zum Artikel



ADAC-Winterreifentest 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC



ADAC-Winterreifentest 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC

[illegible]

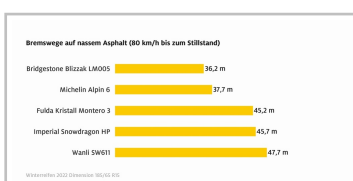
ADAC-Winterreifentest 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC

[illegible]

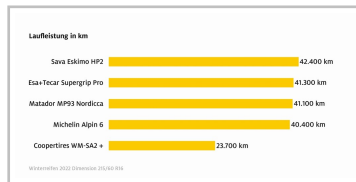
ADAC-Winterreifentest 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC



ADAC-Winterreifentest 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC



ADAC-Winterreifentest 2022.

Foto: Autoren-Union Mobilität/ADAC