

WINTERSPORT

WER IM WINTER FAHREN WILL, BRAUCHT WINTERREIFEN. DAS STIMMT NICHT! AUCH ALLWETTERREIFEN MIT DEM SCHNEEFLOCKENSYMBOL SIND ZUGELASSEN UND HABEN BESONDERS AUF KALT-NASSEN UND KALT-TROCKENEN STRASSEN ERSTAUNLICHE QUALITÄTEN. TAUGEN SIE GAR ALS SPORTFAHRER-ALTERNATIVE ZUM STANDARD-WINTERREIFEN? EIN TEST.

TEXT THIEMO FLECK FOTOS DINO EISELE



Allwetterreifen auf sportlichen Autos? Pah, das will doch keiner! Aber halt, wir reden hier nicht vom Ganzjahresreifen als Rundum-sorglos-Paket für alle Jahreszeiten. Wir reden hier vom Allseason als Winterreifenersatz! Für die, die ohnehin mehr Autobahn oder Kurven-Fun als Skiurlaub im Sinn haben und denen ein stabiles Fahrverhalten auf nassen und trockenen

Winterstraßen wichtiger ist als ultimativer Grip auf Schnee und Eis.

Tatsächlich haben Winterreifen gegenüber den sportlichen Sommerneus einige Nachteile: Das Fahrverhalten der meist etwas schmaler gewählten Winterpellen fühlt sich vergleichsweise schwammig an, sie reagieren träger auf Lenkbefehle und haben schlechten Grip in trockenen Kurven. Dazu kommt, und das kann

sicherheitsrelevant sein, ihr deutlich längerer Bremsweg auf warmem Asphalt genauso wie ihr hier deutlich erhöhter Reifenverschleiß. Und, man traut sich das kaum zu sagen, viele Winterreifen sind oft nur mit einem limitierenden Geschwindigkeitsindex von H oder V, bis 210 oder bis 240 km/h, zu haben. Die neueste Generation von Allwetterreifen kennt diese Limits nicht. Hier reicht die Spanne

vom V-Modell (bis 240 km/h über W (270 km/h) bis Y (300 km/h).

Die Mindestanforderung in unserem Test sind das Schneeflocken-Logo und der Mindest-Speed-Index V, die Mehrzahl der Reifen ist aber ohnehin nur in den schnelleren Varianten „W“ und „Y“ lieferbar. Wintertaugliche Reifen bis 300 km/h? Kann das halten? Das soll der verschärfte sport auto-Highspeed-Test ans Licht bringen.

Wir lassen die Reifen dazu bei Normbedingungen und 494 kg Radlast auf der Highspeed-Prüftrommel laufen. In 10-Minuten- und 10-km/h-Schritten wird das Tempo erhöht. So lange, bis die Fetzen fliegen. Und das dauert. Denn, das ist die gute Nachricht, bis 300 km/h zeigt kein Reifen irgendwelche Ausfallerscheinungen. Die Mehrzahl hält bis 350, der tempofesteste fliegt uns erst bei über 360

Allseasons müssen auf Nässe punkten

Sportliche Allwetterreifen müssen dem mitteleuropäischen Winter Paroli bieten. Das geht nur mit dynamischen Bestleistungen auf nasser und trockener Straße

um die Ohren. Aber Achtung: Getestet wurde auf dem Prüfstand unter Laborbedingungen mit fabrikneuen, unbeschädigten Reifen – für uns eine Hilfe zur qualitativen Einschätzung der Reifenkonstruktion. Daraus aber abzuleiten, einen V-Reifen auf öffentlichen Straßen dauerhaft schneller zu fahren als 240, wäre grob fahrlässig.

Doch soll es in unserem Reifentest nicht um Nebensächlichkeiten wie

den zulässigen Topp speed gehen. Es geht darum, den Reifen herauszufahren, der legale und vernünftige Wintererregung mit möglichst geringen Dynamik-Nachteilen auf nassen, besonders aber auf trockenen Straßen kombiniert. Solche Reifen sind mutmaßlich bei den Allwetterreifen zu finden.

Die gesetzlichen Minimalanforderungen werden für Allseasons von den Vorgaben des Schneeflockensymbols definiert. Ihre Wintertauglichkeit müssen sie im Vergleich mit einem international einheitlich festgelegten Referenzreifen unter Beweis stellen. Ob die Reifen extra schneegriffig oder besonders trockenstark ausgelegt sind, entscheidet die Produktphilosophie der Hersteller. Und da gibt es deutliche Unterschiede.

Mit Sieben-Meilen-Stiefeln

Um diese im Detail aufzuzeigen, stellen sich sieben Marken-Allseasons dem Test: Aus dem oberen Preissegment sind das der Michelin Crossclimate +, der BF Goodrich g-Grip All Season 2, der noch recht junge Continental AllSeasonContact und der Vredestein Quatrac Pro. Das preisliche Mittelfeld steuert den Bridgestone Weather Control A005 bei, der Falken EuroAll Season AS210 wie auch Maxxis Premitra All Season AP3 sind noch preisgünstiger zu haben. Darüber hinaus lassen wir im Test als Vergleich zu Sommer- und Winterreifen je einen Vertreter dieser Gattung, natürlich außer Konkurrenz, mitlaufen. Die Wahl fiel auf den Bridgestone Blizzak LM005 und sein Sommerpendant, den Bridgestone Turanza T005.

Der Vergleich der sieben Kandidaten auf dem BMW 330i zeigt die Performance-Unterschiede im Schnee: In Bremsen, Traktion, Kurvengrip und beim Handlingtest – hier werden auf einem kurvenreichen Rundkurs Fahrverhalten und Rundenzeit bewertet – werden die Leistungsunterschiede schnell deutlich. Überraschend zeigt sich hier der BF Goodrich g-Grip All Season 2, der mit sehr sicherer Dynamik und hohem Gripniveau in einigen Punkten, wenn auch knapp, sogar unseren Referenz-Winterreifen übertrifft. Nur wenig dahinter Contis AllSeasonContact, gefolgt von Falken und Michelin. Maxxis schwächelt etwas in der Traktion, Vredestein und Bridgestone erfüllen lediglich rudimentäre Grundbedürfnisse. Sie liegen allerdings weit über dem, was ein Sommerreifen im Winter zu leisten

FAHRVERSUCHE AUF SCHNEE

Bremsen

Bremsweg auf schneebedeckter Fahrbahn aus 50 km/h



1. BF Goodrich	26,1
WR Bridgestone WR	27,3
2. Continental	28,6
3. Falken	29,9
4. Bridgestone AS	31,4
5. Maxxis	31,7
6. Michelin	31,8
7. Vredestein	32,6
SR Bridgestone SR	50,2

Seitenführung

Gemittelte Querbeschleunigung im freien Slalom in m/s²



1. BF Goodrich	3,48
2. Continental	3,43
WR Bridgestone WR	3,43
3. Maxxis	3,35
4. Falken	3,35
5. Michelin	3,20
6. Bridgestone AS	3,07
8. Vredestein	2,96
SR Bridgestone SR	1,23

Traktion

Dynamische Zugkraftmessung gegen träge Masse in m/s²



1. BF Goodrich	1,79
WR Bridgestone WR	1,74
2. Continental	1,70
3. Michelin	1,65
4. Falken	1,57
5. Bridgestone AS	1,55
6. Maxxis	1,48
7. Vredestein	1,47
SR Bridgestone SR	0,62

Handling auf Schnee

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h, Strecke: 1520 m



WR Bridgestone WR	46,4
2. BF Goodrich	45,7
3. Continental	45,7
4. Michelin	45,0
5. Falken	44,9
6. Maxxis	43,8
7. Vredestein	43,0
8. Bridgestone AS	42,4
SR Bridgestone SR	17,0

■ BESTER ■ SCHLECHTESTER AS = ALLSEASON ■ SOMMERREIFEN ■ WINTERREIFEN (OHNE WERTUNG)

Sicherer Halt

Allseasons müssen fahrdynamisch nicht das Niveau von Winterreifen erreichen. Sicheres Bremsen ist jedoch Pflicht



FAHRVERSUCHE AUF TROCKENEM ASPHALT

Bremsen (kalter Asphalt)

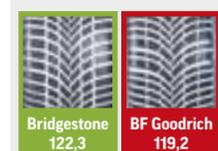
Bremsweg in Metern aus 100 km/h



SR Bridgestone SR	36,6
1. Maxxis	39,6
2. Bridgestone AS	40,0
3. Michelin	40,3
4. Continental	41,9
5. Vredestein	42,7
6. Falken	42,9
7. BF Goodrich	43,8
WR Bridgestone WR	43,8

Handling (kalter Asphalt)

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h, Strecke: 1900 m



SR Bridgestone SR	123,9
1. Bridgestone AS	122,3
2. Maxxis	120,5
3. Vredestein	120,5
4. Falken	120,3
5. Michelin	120,3
6. Continental	119,6
7. BF Goodrich	119,2
WR Bridgestone WR	118,6

Rollwiderstand

Rollwiderstandsbeiwert c_R in kg/t



SR Bridgestone SR	7,5
1. Michelin	7,8
2. BF Goodrich	8,2
3. Bridgestone AS	8,3
WR Bridgestone WR	8,3
4. Continental	8,7
5. Falken	8,9
6. Maxxis	9,3
7. Vredestein	9,3

Abrollgeräusch

Außengeräusch in dB(A) bei 80 km/h



1. BF Goodrich	70,8
2. Bridgestone AS	71,5
3. Maxxis	71,6
4. Michelin	71,6
5. Vredestein	71,6
6. Continental	71,8
WR Bridgestone WR	71,9
7. Falken	73,0
SR Bridgestone SR	73,9

■ BESTER ■ SCHLECHTESTER AS = ALLSEASON ■ SOMMERREIFEN ■ WINTERREIFEN (OHNE WERTUNG)

FAHRVERSUCHE AUF NASSEM ASPHALT

Bremsen (kalte Nässe)

Bremsweg auf bewässertem Asphalt aus 80 km/h in Metern



1. Bridgestone AS	30,2
2. Michelin	31,1
WR Bridgestone WR	31,7
3. Maxxis	32,1
SR Bridgestone SR	32,2
4. Continental	32,5
5. Vredestein	33,0
6. BF Goodrich	34,2
7. Falken	35,3

Seitenführung (kalte N.)

Max. Querbeschleunigung im 80-Meter-Asphaltring, m/s²



SR Bridgestone SR	8,71
1. Bridgestone AS	8,04
2. Vredestein	7,89
3. Maxxis	7,73
4. Michelin	7,73
5. Continental	7,66
WR Bridgestone WR	7,52
6. Falken	7,43
7. BF Goodrich	7,29

Handling (kalte Nässe)

Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h, Strecke: 1823 m



WR Bridgestone WR	74,1
SR Bridgestone SR	73,2
1. Vredestein	72,3
2. Bridgestone AS	72,2
3. Michelin	72,2
4. Continental	71,7
5. Maxxis	71,7
6. BF Goodrich	69,5
7. Falken	68,7

Aquaplaning längs

Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h, Wassertiefe 9 mm



SR Bridgestone SR	99,6
1. Maxxis	97,2
2. Vredestein	95,8
WR Bridgestone WR	94,7
3. Continental	93,8
4. Falken	92,3
5. BF Goodrich	91,8
6. Bridgestone AS	91,3
7. Michelin	90,2

Aquaplaning quer

Seitenführung vor Aufschwimmen im 200-Meter-Kreis, m/s²



1. Continental	3,15
SR Bridgestone SR	3,11
2. Maxxis	2,95
WR Bridgestone WR	2,44
3. Vredestein	2,35
4. Bridgestone AS	2,19
5. Falken	2,17
6. BF Goodrich	2,07
7. Michelin	1,82

■ BESTER ■ SCHLECHTESTER AS = ALLSEASON ■ SOMMERREIFEN ■ WINTERREIFEN (OHNE WERTUNG)



Direkter Vergleich

Wir haben je ein Sommer- und Winterreifenmodell mitgetestet. Wintertaugliche Reifendimensionen wie die geprüften sollten mit Schneeketten ausgerüstet werden können

vermag, und bieten bei seltenem bis keinem Schneekontakt aus unserer Sicht durchaus ausreichenden Grip.

Während sich der Kontakt mit Schnee oder Schneematsch im Winter oft vermeiden lässt, gehört kalte Nässe verbunden mit Aquaplaning zu den häufigsten und auch recht gefährlichen Risiken, mit denen ein wintertauglicher Reifen fertigwerden muss. Wie sich die sieben Allseasons hier schlagen, haben wir in den Disziplinen Nassbremsen, Kurvengrip, Handling, Längs- und Kurven-Aquaplaning im Detail unter die Lupe genommen.

Mit sehr kurzen Bremswegen von nur 30,2 Metern aus Tempo 80 zeigt Bridgestones Allseason hier, wo der Hammer hängt, und übertrifft zusammen mit dem nicht ganz einen Meter schwächeren Michelin sogar die Leistungen des bei kühlen Außentemperaturen nur eingeschränkt griffigen Referenz-Sommerreifens. Ordentlich verzögern auch Maxxis, Conti und Vredestein – BF Goodrich und Falken bremsen mit 34,2 und 35,3 Metern zu verhalten. Als besonders aquaplaningfest und damit sicher bei Starkregen zeigt sich der Maxxis, den besten Kurvengrip und

DIE FELGEN IM TEST

SCHNELLE DOPPELSPEICHE

Beim sport auto-Allseason-Reifen-Test kamen auf dem BMW 330i Dotz-Misano-Kreuzspeichenfelgen in der Design-Variante „dark“ zum Einsatz. Die filigranen und dennoch hochfesten Speichenfelgen zeigten auch im Wintereinsatz keine Schwächen. Neben der verwendeten Felge in 8,0 x 18 Zoll ist das Rad auch in 7,5 x 17, 8,0-9,5 x 19 sowie 8,5 und 9,5 x 20 Zoll in vielen Lochkreisvarianten zu haben. Zur eintragungsfreien Montage liegen ABE-Genehmigungen für zahlreiche Modelle vor, wie etwa den Audi A3 bis A5, den BMW Einser bis Fünfer, die neue Mercedes A-Klasse wie auch für den VW Golf. Alternativ zur verwendeten Gunmetal-frontpolierten Variante „dark“ sind die schicken Alus einer robusteren Variante „Gunmetal-lackiert“ zu haben. Die Misano-Kreuzspeichenräder werden im Fachhandel in 17 Zoll ab 143 Euro pro Stück angeboten, 18-Zöller kommen auf 174 Euro pro Stück. Weitere Infos unter www.dotz-wheels.com



IM DETAIL

SO HABEN WIR GETESTET

Um bestmögliche Genauigkeit und Ergebnis-sicherheit zu gewährleisten, werden – soweit machbar – sämtliche Versuche in diesem Test mehrfach durchgeführt. Angewendet wird ein progressives Bewertungsschema, das sowohl die objektive Bewertung durch Messgeräte als auch die subjektive Benotung durch die erfahrenen Testfahrer berücksichtigt. Beim Handling auf Schnee sowie auf nasser oder trockener Bahn führt ein ausgewogenes, sicheres und den Erwartungen der mutmaßlichen Zielgruppe entsprechendes Fahrverhalten zu einer Optimalbenotung. Die Aquaplaning-Tests, jeweils getrennt in Längs- und Querrichtung durchgeführt, geben Auskunft über die Reaktion der Reifen, etwa beim Durchfahren tiefer Spurrinnen. Die Höhe der kritischen Aufschwimmgeschwindigkeit bei Geradeausfahrt oder die erreichbare Querbeschleunigung bei Wasserdurchfahrt nach VDA-Kriterien sollen jeweils die Sicherheitsreserven der Reifen aufzeigen. Der verbrauchsbeeinflussende Reifen-Rollwiderstand wird nach Möglichkeit in jeweils zwei unterschiedlichen Testlaboratorien auf Rollenprüfständen ermittelt. Die Ergebnisse fließen in

Form eines Mittelwerts in die Bewertung ein. Grundlage dieser Beurteilung ist die für das Reifenlabel relevante europäische Gesetzgebung zur Reifenkennzeichnung. Zur langfristigen Absicherung der Ergebnisse werden die getesteten Produkte normalerweise mit Reifen aus nachgelagerten Testkäufen in stichprobenartigen Nachtests verglichen. Im Fokus: die besten drei des Tests sowie Produkte mit atypisch guter Performance oder ungewöhnlichen Verschleißerscheinungen. Abweichungen oder Auffälligkeiten würden zum Testausschluss führen, verbunden mit entsprechender Berichterstattung. Ein Standard, der allerdings aufgrund der während der Testdurchführung ausbrechenden Covid-19-Pandemie nicht gehalten werden konnte. Der Zugang zu Reifentestgeländen war stark eingeschränkt oder nicht möglich. Auch konnten ungewöhnliche Verschleißerscheinungen, Normabweichungen oder Auffälligkeiten bei der Auswertung nicht festgestellt werden. Wir bitten um Verständnis, dass die sonst üblichen Nachtests in dieser Testsaaison ausgesetzt wurden.

SOMMERREIFEN

GANZJAHRESREIFEN

WINTERREIFEN

UNTER SPORTLICHEN GESICHTSPUNKTEN MACHT DER BRIDGESTONE IM TYPISCH DEUTSCHEN WINTER DEN BESTEN JOB

	
Bridgestone Turanza T005	
Preis in Euro (inkl. MwSt.) ¹⁾	131,00 €
Last- und Speed-Index ²⁾	95 Y XL
EU-Label Rollwiderstand/Nassgriff/Geräusch ³⁾	B/A/72
Reifengewicht/Profiltiefe ⁴⁾	8,93 kg / 7,0 mm
Luftdruck im Fahrtst (vorn/hinten)	2,5/2,5 bar
Herstellungsland	Ungarn
Kontakt	www.bridgestone.de
FAHRLEISTUNGEN AUF SCHNEE max. Punkte	
Bremsweg 50-0 km/h (Meter) 30 % ⁵⁾	10 (12) ⁶⁾ 0
Seitenführung (m/s ²) 20 %	10 (12) ⁶⁾ 0
Traktion Beschl. 5-50 km/h (m/s ²) 20 %	10 (12) ⁶⁾ 0
Handling nach Zeit (km/h) 15 %	10 (12) ⁶⁾ 1
Handling subjektiv 15 % ⁵⁾	10 (12) ⁶⁾ 2
Zwischennote Schnee	10 0,5
FAHRLEISTUNGEN AUF NÄSSE max. Punkte	
Bremsweg 80-0 km/h (Meter) 40 % ⁵⁾	10 (12) ⁶⁾ 8
Seitenführung (m/s ²) 15 %	10 (12) ⁶⁾ 12
Handling nach Zeit (km/h) 15 %	10 (12) ⁶⁾ 10
Handling subjektiv 15 % ⁵⁾	10 (12) ⁶⁾ 9
Aquaplaning längs (km/h) 5 %	10 (12) ⁶⁾ 12
Aquaplaning quer (m/s ²) (VDA) 10 %	10 (12) ⁶⁾ 10
Zwischennote Nässe	10 9,5
FAHRLEISTUNGEN TROCKEN	
Bremsweg 100-0 km/h (Meter) 40 % ⁵⁾	10 (12) ⁶⁾ 12
Spurwechselsicherheit subjektiv 10 %	10 (12) ⁶⁾ 10
Lenkreaktion subjektiv 10 %	10 (12) ⁶⁾ 10
Handling nach Zeit (km/h) 15 %	10 (12) ⁶⁾ 11
Handling subjektiv 15 % ⁵⁾	10 (12) ⁶⁾ 10
Abrollkomfort/Innengeräusch subj. 10 %	10 9
Zwischennote trocken	10 (12) ⁶⁾ 10,9
UMWELTWERTUNG	
Rollwiderstand (Rowi) 70 %	10 10
Reifen-/Fahrbahngeräusch 30 %	10 7
Zwischennote Umwelt	10 9,1
Quick-Check	Die Referenz zeigt, was ein Sommerreifen auf kalt-nassen und -trockenen Straßen leistet
Transparenz: So wird bewertet	Die maximal erreichbare Punktzahl ist in allen Testdisziplinen einheitlich auf 10 – beim Winter- oder Sommerreifen in ihren Spezialdisziplinen auf 12 – Punkte festgelegt. Um die Ergebnisse gemäß ihrer Relevanz einordnen zu können, wird in den Kategorien unterschiedlich gewichtet. Je nach Reifenspezifikation werden in einem zweiten Schritt die Testkategorien „Schnee“, „nass“, „trocken“ und „Umwelt“ nach einem festen Schlüssel gewichtet. In diesem Test gilt folgender sport auto-Bewertungsschlüssel für Allwetterreifen: Schnee 20%; nass 40%; trocken 30%; Umwelt 10%. Eine Punktwertung von 5 oder weniger Punkten in einer sicherheitsrelevanten Disziplin führt in der jeweiligen Kategorie zu einer Abwertung ⁷⁾ von je einem Notenpunkt in der Gesamtnote.
Wertung für sportliche Allwetterreifen ⁷⁾ (Schnee: 20 % nass: 40 %; trocken: 30 %; Umwelt: 10 %)	Nicht wintertauglicher Sommerreifen
	ohne Wertung

													
Bridgestone Weather Control A005	Michelin Crossclimate +	Continental AllSeasonContact	Maxxis Premitra All Season AP3	Vredestein Quatrac Pro	BF Goodrich g-Grip All Season 2	Falken EuroAll Season AS210							
146,00 €	176,00 €	156,00 €	127,00 €	153,00 €	166,00 €	116,00 €							
95 V XL	95 Y XL	95 Y XL	95 W XL	95 Y XL	95 V XL	95 V XL							
C/A/71	C/B/69	C/B/69	C/C/71	E/B/71	C/B/69	C/B/70							
10,35 kg / 7,0 mm	9,73 kg / 7,1 mm	9,86 kg / 7,8 mm	10,23 kg / 7,3 mm	10,39 kg / 7,7 mm	10,58 kg / 7,7 mm	10,83 kg / 8,1 mm							
2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar	2,5/2,5 bar							
Ungarn	Deutschland	Tschechien	China	Ungarn	Rumänien	Türkei							
www.bridgestone.de	www.michelin.de	www.conti-online.com	www.maxxis.de	www.vredestein.de	www.bfgoodrich.de	www.falkentyre.com							
6	6	8	6	6	10	7							
6	7	10	8	5	10	8							
6	7	8	5	5	10	7							
6	9	10	7	7	10	9							
5	9	8	7	6	9	7							
5,9	7,3	8,7	6,5	5,8	9,9	7,5							
10	9	7	8	7	6	5							
10	7	7	7	9	5	6							
9	9	8	8	10	7	6							
8	9	8	9	9	6	5							
7	6	8	10	9	7	7							
7	6	10	10	8	7	7							
9,1	8,3	7,7	8,3	8,3	6,2	5,6							
9	9	8	10	8	7	8							
9	9	9	7	7	7	6							
8	7	9	7	7	7	7							
10	8	7	9	9	7	8							
9	9	7	8	8	6	7							
9	7	8	7	9	8	7							
9,1	8,5	7,9	8,7	8,1	7,0	7,5							
8	9	7	6	6	8	7							
9	9	9	9	9	10	8							
8,3	9,0	7,6	6,9	6,9	8,6	7,3							
Bei Einschränkungen auf Schnee: der sicherste Reifen für kalt-nasse und -trockene Straßen	Breitbandiger geht es nicht: Der Michelin agiert unter allen Bedingungen recht ausgewogen	Dem Conti fehlen zur Spitze etwas Ausgewogenheit und Nassbrems-Performance	Bei sehr akzeptablen Leistungen Schwächen im Detail. Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis	Mit viel Grip und guten Lenkeigenschaften nass wie trocken der Kurvenkönig des Tests	Der BF Goodrich könnte mit starker Schneeperformance als Winterreifen punkten - Thema verfehlt	Zu wenig Grip auf allen Untergründen. Der Falken kann im Test nicht mithalten							
+ Sehr kurze Bremswege und sicheres, präzises Handling auf Nässe. Leicht beherrschbare, dynamische Kurvenhandling-Eigenschaften nahe Sommerreifenniveau	+ Bei etwas verlängerten Bremswegen verlässliche, kalkulierbare Winterperformance, präzise, griffig und leicht beherrschbar in nassen und trockenen Kurven	+ Ordentliche Performance und guter Kurvengrip auf Schnee, neutrales, sicheres Kurvenhandling mit ausgeprägten Reserven auf Nässe, hohe Aquaplaning-Sicherheit, spontan und stabil bei Spurwechselmanövern trocken	+ Abgesehen von den etwas längeren Bremswegen ordentliche, ausgewogene Nässeeigenschaften und sehr guter Aquaplaning-Schutz. Dazu bietet der Reifen akzeptable Leistungen auf Schnee und fährt brav und sicher auf trockenen Straßen	+ Mit Ausnahme der etwas verlängerten Bremswege auf Schnee und Nässe viel Grip und sichere Fahrdynamik auf nassen und trockenen Strecken. Komfortables Abrollen	+ Sehr kurze Bremswege und Kurvensicherheit auf Schnee, hier gute Reserven auch unter Schlupf, somit auch für Fahrzeuge ohne Fahrdynamik-Regelsystem geeignet - der Schneeprofi unter den Allwetterreifen	+ Abgesehen von den längeren Bremswegen akzeptable Leistungen auf Schnee und auf trockenen Straßen	- Etwas längere Bremswege auf verschneiten und trockenen Straßen, sehr schwaches Bremsen und unharmonisches Handling auf Nässe. Bei Fahrzeugen ohne Regelsystem erhöhtes Übersteuerrisiko auf Schnee. Abwertung wegen schlechter Nassbremsleistung						
- Wenig Halt und spitzer Traktionsabrisse auf verschneiten Straßen. Parallel zum getesteten Reifen ist bereits das geringfügig optimierte Nachfolgemodell A005 evo im Handel. Die Laufstreifenmischung wurde für optimierten Schneegrip und bessere Heißeinrissicherheit ⁸⁾ angepasst	- Auf Schnee schlupfempfindlich, für Fahrzeuge ohne ESP hier nicht empfehlenswert, leichte Defizite im Aquaplaning-Schutz, Reifen summt etwas bei Kurvenfahrt	- Längere Bremswege auf nassem und trockenem Asphalt, leichte Übersteuerneigung beim Lastwechsel in schnellen Kurven	- Wenig ausgewogenes Traktions-Seitenführungsverhältnis auf Schnee, etwas längere Bremswege auf Nässe, schwach hörbares Summen im Ausrollen	- Kräftiges Untersteuern und geringe Reserven in verschneiten Kurven	- Deutliche Defizite beim Bremsen auf trockener, vor allem aber auf nasser Straße, geringe Reserven auf Nässe und bei Kurvenfahrt auf trockenen Straßen								
8,4	8,2	7,9	7,9	7,6	7,4	5,7							
sehr gut	sehr gut	gut	gut	gut	gut	ausreichend							

	
Bridgestone Blizzak LM005	
143,00 €	
95 V XL	
C/A/72	
9,83 kg / 8,3 mm	
2,5/2,5 bar	
Frankreich	
www.bridgestone.de	
9	
10	
9	
11	
8	
9,4	
8	
7	
12	
9	
8	
8	
8,6	
7	
6	
7	
6	
7	
9	
7,0	
8	
9	
8,3	
Wo ist der Winterreifen den Allseasons überlegen? Das zeigt dieser Referenzreifen	
+ Winterreifen mit prinzipbedingt guten Winter-eigenschaften, die allerdings vom besten Allseason auf Schnee noch übertroffen werden. Sehr sicher, leicht kontrollierbar und präzise in nassen Kurven, für einen Winterreifen unter trockenen Bedingungen recht fahrrstabil	
- Defizite beim Bremsen auf nasser, aber vor allem auf trockener Straße. Der Einsatz von Winterreifen im Sommer ist aus fahrdynamischen und Verschleißgründen nicht sinnvoll, daher ohne Wertung	
Winterreifen	
ohne Wertung	

das sicherste Handling gibt's bei Bridgestone und Vredestein.

Über alle Nassdisziplinen hinweg macht Bridgestone vor den untereinander punktgleichen Michelin, Maxxis und Vredestein klar das Rennen. Conti patzt im Bremsen und kann im Nassgrip nicht mithalten, auch der im Schnee überragende BF Goodrich kämpft hier mit seinen Zielkonflikten und den daraus folgenden langen Bremswegen. Noch schwächer ist nur der Falken, der letztlich wegen seiner rund fünf Meter Mehrbremsweg gegenüber dem Führenden abgewertet werden muss.

Wer primär die Sicherheit eines Reifens im Fokus hat, was sich bei Schmuttelwetter klar über dessen Nässeeigenschaften definiert, findet aktuell keinen besseren Reifen als den Bridgestone A005. Der kommt in Summe bereits recht nah an die Leistungen des Vergleichs-Sommerreifens heran und könnte diese bei entsprechend niedrigen Fahrbahntemperaturen im Bereich unter 10 °C durchaus übertreffen.

Gilt das auch auf trockener Bahn und bei hohen fahrdynamischen Ansprüchen? Na ja, nicht ganz: Zwar liegt der Bridgestone-Allseason auch im Trockenen mit deutlichem Abstand vor den Wettbewerbern, kommt aber an den Grip, die Präzision, die Fahrstabilität und die Ausgewogenheit des Referenz-Sommerreifens nicht ran. Hier fordern Zielkonflikte aus Mischertechnologie und Profilgestaltung ihren Tribut.

Nach unserem Ranking trifft der Allseason allerdings in seiner Gesamt-Trockenperformance ziemlich genau die Mitte zwischen Bridgestones Sommer- und Winterreifen. In Zahlen ausgedrückt sind mit dem Allseason die Bremswege rund 3,40 Meter länger als beim Sommer-, aber 3,80 Meter kürzer als beim Winterreifen. Der bessere Grip macht sich auch in den Rundenzeiten bemerkbar: So schafft der Sommerreifen die flotte Testrunde – Durchschnittsgeschwindigkeit rund

120 km/h – mit 55,56 s rund eine Sekunde schneller als der Allseason (56,33 s), der wiederum den Winterreifen mit (58,08 s) fast zwei Sekunden distanziert. Entscheidender hingegen als die reinen Rundenzeiten auf dem kalten Kurs ist das Fahrverhalten, also wie diese Zeiten erreicht werden.

Fakt ist: Von mustergültiger Fahrstabilität ist die Winter- oder Allseason-Einheitsbereifung mit vorn und hinten 225/45 R 18 weit entfernt. Dazu ist der BMW zu dynamisch abgestimmt. Keinem der getesteten Reifen gelingt es, im Highspeed-Lastwechsel – hier wird in einer im Grenzbereich gefahrenen schnellen Kurve, Tempo 180 km/h, plötzlich Gas weggenommen – das Heck in der Spur zu halten. Recht beherrschbar und damit am stabilsten ist neben dem sehr sommerreifennahen Bridgestone-Allseason der Michelin Crossclimate +. Auch Vredestein und Maxxis lassen sich in flotten Kurven noch gut kontrollieren.

Jetzt mit Mischbereifung?

Von der Performance sportlicher Sommerreifen, speziell von der Fahrstabilität der bei einigen Modellen serienmäßigen Sommer-Mischbereifung mit 255/40 R 18 auf der Hinterachse, sind die getesteten Allseasons und erst recht Winterreifen deutlich entfernt. Der beste Kompromiss für 225er-Rundum-Bereifung ist der Bridgestone A005, der aktuell sogar in einer optimierten Evo-Variante in den Handel kommt.

Noch mehr Dynamik-Potenzial hätte sicher eine Allseason-Mischbereifung auf Basis der Dreier-Sommerdimensionen. Doch so gerne wir die mutmaßlich positiven Effekte dieser, trocken klar fahrrstabileren, Variante aufgezeigt hätten: Für den BMW Dreier war zum Testzeitpunkt keine passende Reifenkombi zu haben. Erst jetzt hat Conti als bislang einziger Hersteller die passende Hinterachsgröße im Angebot. Auch wenn auf die 255er selten Schneeketten passen dürften, könnte das eine Empfehlung sein... ☺

¹⁾Preise durch die Redaktion ermittelt; Preisstand: 16.8.2020. ²⁾Lastindex 95 = 690 kg pro Reifen, Geschwindigkeitsindex V/W/Y = bis 240/270/300 km/h; Test nach Vorgaben für 95 V XL. ³⁾Offizielles europäisches ⁴⁾Gravierende Defizite in dieser sicherheitsrelevanten Disziplin (Bremsen/Handling) führen im jeweiligen Kapitel zur Abwertung der Gesamtnote um je einen Notenpunkt. ⁵⁾Siehe „Transparenz“. ⁶⁾Wertung: 8,0-10,0 Punktzahl: 10,0. ⁷⁾Als Heißeinrisse werden bei sehr hohen Scherkräften und Temperaturen in südlichen Ländern im Blockgrund des Reifens auftretende Beschädigungen bezeichnet. Tabelle maschinell erstellt, abge-

Reifenlabel: Kategorien A (beste) bis F (schlechteste), Geräusch in dB(A). ⁸⁾Profiltiefe in der Laufstreifenmitte gemessen. = sehr gut; 7,0-7,9 = gut; 6,0-6,9 = befriedigend; 5,0-5,9 = ausreichend; 4,9 und weniger: mangelhaft. Höchste erreichbare druck sind gerundete Werte. Endnoten aus Dezimalzahlen ermittelt, aus Rundung entstehende Differenzen sind möglich.