

Quelle: oeamtc.at

Adresse: <https://www.oeamtc.at/presse/oeamtc-all-terrain-reifen-mit-problemen-auf-asphalt-79221267>

Datum: 11.05.2025 (Da es immer wieder Änderungen gibt, bitte für aktuelle Infos die Website besuchen.)

ÖAMTC: All-Terrain-Reifen mit Problemen auf Asphalt

Acht Modelle im Test – Bremswege deutlich länger als mit Ganzjahresreifen

Das Profil von All-Terrain-Reifen soll einerseits Geländetauglichkeit bieten, andererseits das sichere Fahren auf befestigten Straßen ermöglichen. Ein aktueller Test des Mobilitätsclubs und seiner Partnerorganisationen mit acht Modellen (Dimension: 225/65 R17 106 V) zeigt: Dieses Produktversprechen wird nicht erfüllt. ÖAMTC-Techniker Steffan Kerbl: "Keines der getesteten Produkte kommt an den Ganzjahresreifen heran, den wir als Referenz herangezogen haben. Vor allem beim Bremsen auf nasser Fahrbahn haben wir teilweise eklatante Schwächen festgestellt. Eine ausdrückliche Empfehlung gibt es damit für keinen der getesteten All-Terrain-Reifen."

Besonders negativ fiel der Trail Terrain T/A von BF Goodrich auf: Bei Tempo 80 auf nassem Asphalt kam das Testfahrzeug bei einer Vollbremsung erst nach 48,8 Metern zum Stillstand. "Der Bremsweg war damit um 15 Meter länger als beim Referenzreifen. Zum Vergleich: Beim besten All-Terrain-Reifen in dieser Disziplin, dem Falken Wildpeak, wurden 39,7 Meter Bremsweg gemessen", so der ÖAMTC-Experte. Als Konsequenz dieses schwachen Ergebnisses fällt der BF Goodrich als einziger Testkandidat mit "nicht genügend" durch.

Zufriedenstellende Geländegängigkeit reicht nicht für generelle Empfehlung

Grundsätzlich handelt es sich bei All-Terrain-Reifen um Ganzjahresreifen: Sie verfügen über das Schneeflocken-Symbol, können also sowohl im Sommer als auch im Winter gefahren werden. Die Ergebnisse des Tests sind jedoch insbesondere auf trockenem und nassem Asphalt ernüchternd. Nur auf schneebedeckter Fahrbahn kommen zwei All-Terrain-Reifen (Yokohama Geolandar und ausgerechnet das bei Nässe inferiore Modell von BF Goodrich) zumindest in die Nähe eines Ganzjahresreifens. Das allein reicht allerdings nicht aus, um eine uneingeschränkte Empfehlung abzugeben: Wie jeder andere Reifen wird auch die geländegängige Variante in unseren Bereichen vorwiegend auf befestigten Straßen zum Einsatz kommen.

Die schwache Leistung auf Asphalt spricht also eindeutig gegen die Verwendung von All-Terrain-Reifen im Straßenverkehr. Doch wie sieht es abseits befestigter Wege aus? "Das hierzulande häufigste Anwendungsgebiet dürfte im Camping-Bereich liegen – hier kann verbesserte Traktion beim Verlassen einer Wiese sehr hilfreich sein", führt Kerbl aus. "In diesem Fall – und auch auf Schotter – sind All-Terrain-Modelle sowohl Ganzjahres- als auch Sommerreifen ebenbürtig, teils sogar überlegen, was Traktion und Haltbarkeit betrifft. Wer also tatsächlich öfters längere Touren in entlegene Gebiete mit unbefestigten Straßen plant, sollte allein schon wegen der Pannensicherheit die robusten All-Terrain-Reifen in Betracht ziehen." Eine gangbare Lösung wäre hier, einen Radsatz mit Ganzjahres- und einen mit All-Terrain-Reifen zur Verfügung zu haben.

Tipps & Empfehlungen für Konsument:innen

- Die Nutzung von All-Terrain-Reifen bedeutet einen merklichen Fahrsicherheitsverlust im Vergleich zu "normalen" Pkw-Reifen. Dieser Schritt sollte also wohlüberlegt sein.
- Für schwere Campingfahrzeuge, die aufgrund der hohen geforderten Traglasten keine normalen Pkw-Reifen nutzen können, empfiehlt sich eher der Blick auf Cargo-Reifen, die es ebenfalls mit Ganzjahresfreigabe gibt.
- Wer gelegentlich abseits befestigter Straßen fährt, kommt auf üblichen Schotterwegen und Wiesen mit einem Pkw-Ganzjahresreifen überraschend gut voran.
- Wer mehr Traktion braucht, kann den weitaus größten Effekt durch die Auswahl eines allradgetriebenen Fahrzeugs erzielen.