

25. Februar 2026

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner
Frank Reichert

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620

Fax: +49 (0)711 97676-609

frank.reichert@gtue.de

Sommerreifentest 2026: Mit Sicherheit durch die warme Jahreszeit

- + **GTÜ, ARBÖ und Auto Zeitung testen Sommerreifen der Dimension 235/45 R 18**
- + **Bei Nässe zeigen Premiumreifen eindrucksvolle Sicherheitsreserven**
- + **Sechs Pneus sind „sehr empfehlenswert“ – mit Continental als Sieger**

___ Stuttgart. Ein guter Sommerreifen ist ein Multitalent: Er soll mit unerschütterlicher Haftung für kurze Bremswege und ein berechenbar stabiles Fahrverhalten sorgen, zudem sparsam abrollen, leise laufen, sanft federn, lange halten – und Fahrspaß vermitteln. Weitere Anforderungen: vor drohendem Aquaplaning schützen, zugleich aber wenig Abrieb und damit Feinstaub in die Umwelt abgeben. Und das alles natürlich zu einem möglichst günstigen Preis.

___ Welcher Reifen diese enorme Bandbreite an Anforderungen besonders gut abdeckt, zeigt der aktuelle Test von GTÜ, ARBÖ (Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreich) und Auto Zeitung. Für die Saison 2026 gehen zehn Sommer-Pneus der Dimension 235/45 R 18 an den Start. Neben den recht teuren Premiumreifen von Continental, Goodyear, Michelin und Pirelli haben auch drei Qualitätsreifen aus dem mittleren Preissegment (BF Goodrich, Firestone, Maxxis) sowie drei günstige Produkte (Laufenn, Tercelo, West Lake) das umfangreiche Testprogramm durchlaufen.

___ Auf trockener Straße bleibt das Testfeld erfreulich dicht zusammen. Der Abstand zwischen dem Continental, der mit 32,8 Metern den kürzesten Bremsweg aus 100 km/h erzielt, und dem West Lake, dessen 35,7 Meter den längsten Anhalteweg markieren, ist noch akzeptabel.

Auch bei der Fahrsicherheit lassen sich zwar spürbare Unterschiede ausmachen, doch selbst die Profile von Tercelo und West Lake, die hier am schwächsten abschneiden, lassen sich problemlos bändigen. Mit dem präzisen und dynamischen Fahrverhalten des Goodyear können sie freilich nicht mithalten.

___ Ebenso bei den Umwelteigenschaften (Abrieb, Laufleistung, Rollwiderstand und Außengeräusch) ergeben die Messungen zwar signifikante, jedoch unkritische Unterschiede. Der Michelin sammelt in diesen Disziplinen vorbildlich viele Punkte und relativiert durch die zu erwartende hohe Lebensdauer seinen stattlichen Kaufpreis. Umgekehrt der Tercelo, zum Testzeitpunkt das preisgünstigste Produkt im Markt, doch seine verminderte Laufleistung stellt die Preiswürdigkeit infrage. Das allein wäre noch nicht ausschlaggebend, da die zehn Kandidaten selbst in Sachen Energieeffizienz recht nah zusammenliegen. Im Fall des Testwagens, ein Audi A5 TFSI, ergibt sich im Vergleich zwischen dem besten (Michelin) und dem schlechtesten Reifen (Tercelo) ein theoretischer Mehrverbrauch von etwa 0,1 bis 0,2 Liter Benzin je 100 Kilometer. Umgerechnet in den Energiebedarf entspricht das in etwa 0,3 kW mehr auf 100 Kilometer bei 100 km/h – nicht viel.

___ Auf Nässe ergibt sich ein ganz anderes Bild. Denn hier zeigen die Probanden erhebliche Unterschiede. Allen voran bietet der Premium Contact 7 von Continental auf regennasser Straße optimale Haftung. Egal ob im Handling oder beim Bremstest, auf der Kreisbahn oder bei der Fahrsicherheit – er ist spitze. Auch die Profile von Pirelli, Goodyear und Firestone geben bei Regenwetter eine sehr gute Figur ab – wobei der Firestone zwar am wirkungsvollsten vor Aquaplaning schützt, aber wie Michelin und Maxxis einen ziemlich langen Bremsweg verzeichnet.

___ Der Fairness halber sei erwähnt, dass auf einer besonders glatten Asphaltbahn gemessen wurde. Solche Oberflächen findet man im realen Verkehrsgeschehen etwa vor Kreuzungen, wo die Reifen den Belag beim Bremsen „poliert“ haben. In der Regel werden daher die durchschnittlichen Bremswege im Alltag kürzer ausfallen. Andererseits veranschaulicht diese Methode noch drastischer die Risiken, die von manchen Reifen ausgehen: Die drei Discount-Angebote von West Lake, Tercelo und Laufenn haben zu lange Bremswege von 100 km/h bis zum Stillstand. Dort, wo der Testwagen mit den Continental stoppt, rauscht er auf diesen drei Reifen mit deutlich über 30 km/h Restgeschwindigkeit vorbei – viel zu viel.

___ Erhebliche Unterschiede zeigen sich zudem im Fahrverhalten nahe der Haftgrenze. Während die Kandidaten im Trockenen eher verschiedene Charakteristiken an den Tag legen, fordern sie auf Nässe alle mehr oder weniger viel Erfahrung und gute Reflexe vom Fahrer, um den Audi auf Kurs zu halten. Das kann im Ernstfall zum Problem werden: Reagiert ein Reifen beispielsweise unerwartet auf plötzliche Lastwechsel, sind gute Nerven gefragt. Etwa wenn der Fahrer erschrocken Gas wegnimmt oder die Bremse antippt und das Auto an der Hinterachse ausbricht und es schlagartig ins Übersteuern wechselt. Andererseits lässt übertrieben frühes und ausgeprägtes Untersteuern den Wagen stur geradeaus schieben, anstatt die Lenkimpulse des Fahrers umzusetzen. Das fordert zwar weniger Können vom Piloten, birgt aber ein ähnliches Unfallpotenzial.

___ Die Reifen von Continental und Pirelli entlasten in solchen Situationen mit Berechenbarkeit, einer neutralen Balance und Eigenstabilisierung, wenn das Fahrzeug doch ins Rutschen gerät. Das gelingt nicht allen Kandidaten derart überzeugend. Besonders der Laufenn und der Tercelo fallen bei forcierter Kurvenfahrt mit spürbar weniger Grip auf und rufen mit ihren teils lebhaften Lastwechselreaktionen das elektronische Stabilitätsprogramm des Testwagens auf den Plan. Ist die Fahrdynamikregelung abgeschaltet, schwingt das Heck im Extremfall weit aus und muss durch gezieltes Gegenlenken pariert werden, um einen Dreher zu verhindern. Da die Reifen obendrein größere Lenkwinkel benötigen, um Richtungswechsel umzusetzen, muss der Fahrer ganz schön am Lenkrad kurbeln.

___ Auch die Profile von Michelin, West Lake und Maxxis dürften auf regennasser Fahrbahn mehr Haftung aufbauen. Doch das würde wiederum Einbußen bei der Energieeffizienz und bei der Haltbarkeit nach sich ziehen – einer von vielen Zielkonflikten in der Reifenentwicklung. Nur der Pneu, der hier das richtige Maß findet, hat Chancen auf den Testsieg.

___ Fazit: Solange die Straßenverhältnisse gut sind, schneiden alle Reifen erfreulich sicher ab, setzen aber individuelle Akzente im Handling, beim Komfort oder in der zu erwartenden Laufleistung. Auf nassem Asphalt offenbaren sich dagegen enorme Unterschiede in der Griffigkeit – etwa beim Bremsen auf regennasser Fahrbahn. Das kann gefährlich werden.

Neben dem Continental Premium Contact 7, der souverän den Testsieg einfährt, verdienen sich auch der Goodyear Eagle F1 Asymmetric 6, der Pirelli Cinturato C3, der Firestone Roadhawk 2 sowie der BF Goodrich Advantage 2 und der Michelin Primacy 5 eine klare Empfehlung.

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH

Die GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH ist die größte amtlich anerkannte Überwachungsorganisation freiberuflicher Kraftfahrzeugsachverständiger in Deutschland und zählt damit zu den größten Sachverständigenorganisationen überhaupt. Sie versteht sich als ein umfassendes Expertennetzwerk. Rund 2.500 selbständige und hauptberuflich tätige Sachverständige, mehr als 2.700 Prüfsachverständigen und Sachverständigen sowie zahlreiche qualifizierte Mitarbeitende stehen an 11.000 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie an mehr als 870 eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Sachverständigen sind im Sinne der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes tätig.

Gesellschafter der GTÜ sind die drei Sachverständigenverbände: AGS (Arbeitsgemeinschaft der Kfz-Sachverständigen e.V.), BVS-KSV (BVS-Kraftfahrzeugsachverständigen-Verein e.V.) und BVSK (Bundesverband der freiberuflichen und unabhängigen Sachverständigen für das Kraftfahrzeugwesen e.V.).