

23. September 2026

Pressemitteilung

Ihr Ansprechpartner
Frank Reichert

Leiter Unternehmenskommunikation

Tel. +49 (0)711 97676-620

Fax: +49 (0)711 97676-609

frank.reichert@gtue.de

Ganzjahresreifentest 2026: Große Unterschiede bei Schnee, Nässe und trockener Fahrbahn

- + Zehn Ganzjahresreifen vergleichen im Winter und im Sommer
- + Pirelli gewinnt den Test vor Continental
- + Laboruntersuchungen ergänzen die Fahrversuche

___ Stuttgart. Zehn Ganzjahresreifen, zwei Jahreszeiten und sehr unterschiedliche Anforderungen: Für den aktuellen Ganzjahresreifentest 2026 wurden Pneus von Bridgestone, Continental, Falken, Giti, Goodyear, Hankook, Linglong, Michelin, Nokian und Pirelli der Dimension 225/45 R17 untersucht. Ausgeführt wurde der Test von den Partnern Auto Zeitung, ACV Automobil-Club Verkehr e.V., Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs (ARBÖ) sowie der GTÜ Gesellschaft für Technische Überwachung mbH. Der ACV ist neu dabei. Die Wintertests fanden im Februar bei frostigen Temperaturen auf verschneiten Strecken in Nordschweden statt. Im Mai folgten die Nass- und Trockentests unter sommerlichen Bedingungen in Spanien. Das Ergebnis zeigt deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Produkten. Den Gesamtsieg erzielte Pirelli vor Continental.

___ Der Vergleich umfasst fünf Produkte aus dem Premium-Bereich von Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin und Pirelli. Hinzu kommen Falken, Hankook und Nokian aus dem Quality-Bereich sowie Giti und Linglong aus der Budget-Fraktion. Die Preisunterschiede folgen dieser Einteilung allerdings nur eingeschränkt. Bei Stichproben im August lagen Giti, Continental und Michelin jeweils bei mehr als 500 Euro pro Satz.

Die übrigen Angebote bewegten sich zwischen 425 Euro für Falken und 485 Euro für Goodyear. Mit 325 Euro war einzig Linglong deutlich günstiger.

___ Ganzjahresreifen sind anders als reine Winterreifen nicht ausschließlich für niedrige Temperaturen und Schnee ausgelegt. Dennoch erreichen mehrere Kandidaten im Wintertest ein hohes Niveau. Besonders stark schneidet Michelin ab. Die aktuelle Generation des CrossClimate erreicht eine Schneegriffigkeit, die auch im Vergleich mit Winterreifen hoch ausfällt. Continental, Giti und Hankook erzielen auf Schnee sehr gute Ergebnisse. Hier zeigt sich, dass Ganzjahresreifen mit dem Alpine-Symbol (Schneeflocke im stilisierten Berggipfel) eine gute Lösung auch für Schnee sein können.

___ Bridgestone, Goodyear und Pirelli erreichen auf Schnee nicht das Gripniveau eines reinen Winterreifens. Ihre kälteelastischen Mischungen und lamellierten Laufflächen ermöglichen jedoch eine sichere Fahrt auf verschneiten Strecken. Schwächer schneiden Linglong und, etwas überraschend, Nokian ab. Falken liegt in den Schneetests deutlich zurück. Als einziger Teilnehmer setzt der Reifen auf ein asymmetrisches Profildesign statt auf die inzwischen verbreitete laufrichtungsgebundene Konstruktion. Inzwischen ist ein Update erhältlich, das unter anderem mehr Schneegrip bieten soll. Tendenziell erreichen klassische Winterreifen für mitteleuropäische Bedingungen selbst bei sehr niedrigen Temperaturen unter minus 20 Grad Celsius eine gute Funktion. Ganzjahresreifen stoßen im Vergleich etwas früher an ihre Grenzen.

___ Im Sommer liegt die Herausforderung am anderen Ende der Temperaturskala. Da verlassen Ganzjahresreifen üblicherweise etwas früher ihr optimales Temperaturfenster als reine Sommerreifen. Diese sind selbst für höhere Lufttemperaturen im Schatten von 30 Grad Celsius und mehr ausgelegt. Deshalb wurden die Nass- und Trockentests bewusst in der warmen Jahreszeit durchgeführt.

___ Die beiden Reifen, die den Spagat am besten beherrschen und sowohl bei Kälte und Nässe als auch auf trockenem, griffigem Asphalt optimal alle Impulse umsetzen, führen am Ende auch die Wertung an. Die übrigen Kandidaten beherrschen meist eine Disziplin deutlich besser als die anderen, bieten jedoch auf den übrigen Gebieten eine verhaltene Performance. Das trifft zum Beispiel auf Giti und Linglong zu, die dadurch ans hintere Ende der Ergebnistabelle rutschen.

Auch Michelin und Falken bringen bei Regenwetter und Sonne nur mäßige Ergebnisse zuwege, doch während die überragenden Wintereigenschaften den Franzosen nach Punkten sogar noch auf Platz vier retten, ist der letzte Platz für den Falken unabwendbar.

Der Nokian trumpft mit einer sehr guten Nasshaftung auf, fällt aber in den Trockendisziplinen ab, während der Bridgestone auf Nässe hadert, aber im Trockenen eine starke Vorstellung abliefert. Etwas zu unausgewogen präsentiert sich auch der Goodyear, der bei Nässe überzeugt, aber im Trockenen mit langen Bremswegen an Boden verliert. Der Hankook liefert zwar eine ausgewogene Vorstellung bei sommerlichen Bedingungen, erreicht aber nicht sein Schnee-Leistungsniveau.

Auch der Continental legt den Fokus auf die Wintereignung, generiert aber dennoch bei steigenden Temperaturen gute Resultate und sichert sich so Platz zwei. Den unangefochtenen Spitzenplatz verdient sich indes der Pirelli, der im Schnee eine saubere Performance abliefert und die Konkurrenz sowohl auf nassem als auch auf trockenem Asphalt knapp hinter sich lässt. Bei den Bremstests setzt er sich deutlich vor die Wettbewerber und kommt im Regen beim Notstopp aus 100 km/h einen vollen Meter früher zum Stillstand als der nächstbeste Pneu (Continental). Im Trockenen hält er sogar 1,3 Meter vor dem zweitbesten (Bridgestone).

Der Vergleich zeigt zugleich die begrenzte Aussagekraft einzelner Labelwerte. Pirelli und Giti erreichen bei der Nasshaftung jeweils die Einstufung „A“, liegen in den Fahrversuchen jedoch deutlich auseinander. Ergänzend zu den Fahreigenschaften wurden deshalb auch Energieeffizienz, Abrieb, Geräuschemissionen und prognostizierte Laufleistungen betrachtet.

Für die Voraussage der Laufleistung absolvierten die Reifen unter Laborbedingungen mehrere Tausend Kilometer auf einem Prüfstand. Eine Steuerelektronik simulierte Kräfte und Beanspruchungen des realen Verkehrs. Daraus lässt sich ableiten, wie lange ein Profil bis zur gesetzlichen Verschleißgrenze hält. Zusätzlich wurde gemessen, wieviel Gummi je 1.000 Kilometer abgetragen wird. Die Laborbedingungen ermöglichen einen direkten Produktvergleich. Die tatsächliche Laufleistung kann je nach Fahrzeug, Streckenprofil und Fahrstil abweichen.

___ Der Pirelli fährt den Testsieg ein und ist aktuell die Referenz im Allseason-Segment. Seine Auslegung ermöglicht im Sommer-Einsatz die mit Abstand höchste Performance im Testfeld – ohne auf Schnee zu enttäuschen. Damit entspricht er den Anforderungen der typischen Witterung in Deutschland. Erfreulich das insgesamt hohe Niveau der getesteten Ganzjahresreifen, wie die vielen Empfehlungen zeigen.

___ Fazit: Moderne Ganzjahresreifen erreichen inzwischen auf Schnee ein hohes Leistungsniveau. Gleichzeitig bleiben die Anforderungen bei hohen Sommertemperaturen eine wesentliche Entwicklungsaufgabe. Kein einzelner Prüfwert beschreibt deshalb die Gesamtleistung, entscheidend ist das Zusammenspiel der Eigenschaften auf Schnee sowie auf nasser und trockener Fahrbahn. Im Ganzjahresreifentest 2026 gelingt Pirelli dieser Ausgleich am besten.

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 Sachverständige, mehr als 2.700 Prüfsachverständigen und Prüfsachverständigen sowie zahlreiche qualifizierte Mitarbeitende stehen an fast 10.000 Prüfstützpunkten in Werkstätten und Autohäusern sowie an rund 900 eigenen Prüfstellen der GTÜ-Vertragspartner zur Verfügung. Ebenso gehören mehr als 800 Unterschriftsberechtigte des Technischen Dienstes zum Team der GTÜ. Die GTÜ-Prüfsachverständigen und -Prüfsachverständigen 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.).