



**PORSCHE**

Presse-Information

15. September 2014

Nr. 89/14

Neue Reifenfreigabelisten nach aufwändigen Tests mit klassischen Porsche-Modellen veröffentlicht

### **Bester Grip dank moderner Reifen auch für Porsche-Klassiker**

**Stuttgart.** Fahrer von klassischen Porsche-Sportwagen finden ab sofort die neuen Listen mit allen von Porsche freigegeben Reifen auf der Porsche-Classic-Seite zum Download. Diese Reifenfreigabelisten sind das Ergebnis von aufwändigen, mehrwöchigen Tests, die von den Porsche-Reifenexperten in diesem Sommer mit Porsche-Classic-Sportwagen und Youngtimern wie einem 356, einem 911 Carrera G-Modell, einem 911 Turbo (930) und einem Porsche Boxster der ersten Generation (986) durchgeführt wurden. Diese Tests finden regelmäßig statt, um neu entwickelte Reifen für Porsche-Klassiker zu testen und für diese freizugeben. Die Freigabe wird zudem durch die so genannte N-Kennzeichnung auf der Reifenflanke dokumentiert.

Porsche ist der einzige Hersteller, der einen solchen Aufwand für ältere Modelle vom mehr als 50 Jahre alten 356 über sämtliche 911-Generationen sowie die Transaxle-Modelle 924/944/968 und 928 bis zum ersten Boxster (986) betreibt. Der Aufwand ist gerechtfertigt, denn rund zwei Drittel aller jemals gebauten Porsche-Sportwagen ist noch mehr oder weniger regelmäßig auf der Straße unterwegs.

Mit den Reifentests für klassische Sportwagen stellt Porsche sicher, dass auch diese älteren Modelle von den Fortschritten in der Reifenentwicklung profitieren und speziell auf deren Besonderheiten abgestimmte, moderne Reifen zur Verfügung stehen. Das kommt sowohl dem Fahrverhalten als auch der Fahrsicherheit bezüglich Haftung bei Nässe und kurzen Bremswegen zugute.

Die aktuellen Listen mit den in diesem Jahr neu hinzugekommenen Reifen können unter folgendem Link aus dem Internet heruntergeladen werden:

<http://www.porsche.com/germany/accessoriesandservices/classic/galleryanddownloads/downloads/>

Wie diese Reifentests ablaufen und was zum Thema Reifen für klassische Porsche-Sportwagen außerdem noch zu beachten ist, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

**GO**

Hinweis: Bildmaterial zu den Reifentests für Klassiker steht akkreditierten Journalisten auf der Porsche-Pressedatenbank unter der Internet-Adresse <https://presse.porsche.de> zur Verfügung.

## **Porsche testet neue Reifen für bis zu 65 Jahre alte Sportwagen**

Weil rund zwei Drittel aller jemals gebauten Porsche-Modelle noch in fahrbereitem Zustand sind, kümmert sich das Haus Porsche mit einigem Aufwand auch um das Altenteil. Man sieht das am Format, das für die Reifenfreigaben der älteren Modelle vorliegt: Für die Baujahre 1949 bis 2005 existieren aktuell 183 Empfehlungen zur korrekten Bereifung, was die Sommerreifen angeht. Weitere 126 Empfehlungen für Winterreifen kommen dazu.

Alle diese Freigaben werden durch laufende Prüfungen in der Regel im Zweijahresrhythmus aktualisiert. Der Grund für so viel Aufwand liegt auf der Hand: Weil alle Porsche bis zurück in die fünfziger und sechziger Jahren noch mit Liebe gepflegt und gefahren werden, darf man die Besitzer von Seiten des Herstellers nicht alleine lassen, was die richtige Bereifung angeht. Der freie Reifenhandel würde etwa bei einem Porsche 356 vor Baujahr 1963 mit einem Reifenformat 185/70 R 15 möglicherweise zu solchen Reifenmustern greifen, die bevorzugt für die überlebende Population des VW Käfer und der verschiedenen Bus-Modelle zur Verfügung stehen.

Für die Porsche-Modelle galten jedoch schon damals spezielle Reifenfreigaben für die Neuwagen, die praktisch immer auf speziellen Entwicklungsschritten der Reifenhersteller beruhten und extra für das Haus Porsche ausgeführt wurden. So wäre der Griff nach einem neuen Satz Reifen für ein Modell 356 nach dem Muster „Hauptsache die Größe stimmt“ ziemlich sicher ein Griff ins Leere. Der schöne Oldtimer wäre in Ansätzen vielleicht nicht radikal unfahrbar, doch sein früheres Talent für sichere Straßenlage und spielerisches Handling bliebe ziemlich sicher auf der Strecke. Wenn nicht im Trockenen, dann doch ziemlich sicher auf nasser Fahrbahn. Gegen derlei Fehlgriffe hat Porsche den aktuellen Reifentest gesetzt.

## **Auch die Alten werden flott hergenommen**

Um dramatische Fehler zu vermeiden, werden für alle älteren Jahrgänge aktuelle Reifenmodelle getestet und zur Freigabe bearbeitet. Das Porsche-Museum und Porsche Classic räumen für solche Tests recht bereitwillig ihre Fuhrparks aus und schi-

cken die Fahrzeuge auf die Teststrecke. Auf diese Art kommt es im Testgelände des Contidrom bei Hannover immer wieder zu strammen Testfahrten mit solchen Porsche-Modellen, die bereits ein paar Jahrzehnte auf dem hübsch geformten Buckel haben. Porsche Classic übernimmt die Empfehlungen des Reifentest-Experten, der im Fall von Dieter Röscheisen ebenfalls ein paar Dutzend Jahre an Erfahrung für Reifentests mitbringt. Damit ist er seinen Testwagen an klassischem Format durchaus ebenbürtig und in der Regel zügig unterwegs.

Denn Reifentest, das bedeutet stets kontrollierte Fahrt am Grenzbereich. Die Disziplinen Trocken- und Nasshandling sind von vordringlichem Interesse, Bremsprüfung plus Aquaplaning-Test ergänzen das Prüfprogramm. Die gesamte Prüfung besteht darin, stets präzise auszumessen, wie sich der Reifen im Grenzbereich verhält. Vom Einlenken bis zum Kurvenausgang wird jedes Verhalten des Testreifen-Satzes präzise analysiert und protokolliert. Lenkt er sauber ein, dann ist nur der erste Schritt zur Freigabe geschafft. Gut kontrollierbares Verhalten unter hoher Querschleunigung ist Pflicht, auch der Kurvenausgang muss ohne un stetigen Abriss der Bodenhaftung gemeistert sein.

### **Harmonischer Auftritt ist oberstes Gebot**

Die Prüfung umfasst stets mehrere Runden auf der kurvenreichen Teststrecke, wobei auch exakt ermittelte Rundenzeiten zum Vergleich mit herangezogen werden. Ein Reifen muss seine Leistung am Grenzbereich berechenbar und ausgewogen abliefern, nur dann kommt er zu einer guten Beurteilung. Das Ganze wohl gemerkt gleichzeitig für Vorder- und Hinterachse, nur dann gibt es gute Noten und die Aussicht auf Freigabe für die historische Baureihe.

So wird die Kennzeichnung, die einen Reifen in historisch wertvoller Dimension zu einem Porsche-Reifen macht, zu einer Art Gütesiegel: Was Porsche an Reifenmodellen empfiehlt, das trägt die Kennzeichnung „N“ auf der Reifenflanke, stets in Verbindung mit einer Nummer (N0, N1, N2 ...). Dieses „N“ steht seit Jahrzehnten für die Spezialentwicklungen, die für das Haus Porsche erarbeitet wurden. Man hätte ur-

sprünglich sicher ganz gerne ein „P“ oder „Po“ für Porsche gewählt. Doch die internationale Entwicklung der Reifen-Normung hat eben zum N als unverwechselbares Kennzeichen für die gewählte Freigabe von Porsche geführt und dabei ist es geblieben. Das „N“ gehört zu Porsche, was die Reifen angeht, das wissen die Experten alle.

Die zugehörige Nummer nach dem „N“ dient allein der Unterscheidung der Freigabe-Serien. Beispiel: Ein Reifen war in seiner früheren Version etwa in der Dimension 195/65 R 15 für die gängigen Carrera-Baureihen aus den siebziger Jahren mit dem Siegel N0 freigegeben. Der gleiche Reifen erhält, wenn eine neue Serie vom gleichen Fabrikat und Typ in der Fertigung zur Ersatzteilversorgung aufgelegt und freigegeben wird, die nächsthöhere Zusatznummer, in diesem Fall die 1, um ihn von den früheren Serien zu unterscheiden.

### **Stichwort Reifenalterung**

Dieser besonders kritische Aspekt wurde in der aktuellen Testserie im Sommer 2014 ebenfalls geprüft. Der Effekt spielt vor allem dann eine Rolle, wenn ein Auto mit fortschreitender Historie nur noch selten eingesetzt wird und mehr steht als fährt. Der Reifen versprödet zusehends, die Haftung und das Grip-Niveau lassen nach. Das Wort „unfahrbar“ mag noch nicht direkt zutreffen, wenn so ein Reifen gerade über fünf Jahre alt geworden ist. Aber seine Begabung zu geschmeidigen Fahrweise, die ihn früher einmal ausgezeichnet hat, geht mit weiter steigendem Alter auf jeden Fall zusehends verloren. Wer einen Blick auf die sogenannte DOT-Nummer auf der Reifenflanke wirft, der bekommt rasch Aufschluss über das Alter eines Reifens. Die Nummer mit dem Buchstabenzusatz „DOT“ ist stets vierstellig und nennt die Fertigungswoche und das Baujahr des Reifens, etwa 1302 für die Woche 13 im Jahr 2002.

Reifentest-Experte Dieter Röscheisen charakterisiert im Testprogramm 2014 einen zwölf Jahre alten Reifen speziell im Nasshandlings als sehr kritisch: „Der Reifen wurde auf einem 930 Turbo von 1988 getestet. Der zwölf Jahre alte Reifen bietet speziell

im Nassen sehr wenig Grip, überträgt entsprechend schwache Bremsleistung und ist dadurch speziell auf Fahrzeugen ohne ABS wegen der hohen Blockierneigung der Vorderräder ausgeprägt heikel zu fahren. In Kurven lenkt er zunächst zögerlich ein. Das führt zu einem unangenehmen Untersteuern, das für die Grundabstimmung des Porsche untypisch ist. Irgendwann im Verlauf der Kurve pflegt er dann doch einigermaßen plötzlich Grip aufzubauen, was dann wiederum das Heck in Unruhe versetzt. Das Fahrverhalten des serienmäßigen Porsche 930 ist dadurch regelrecht entstellt und erfordert besonders auf Nässe eine kundige Hand, um ein jähes Ausbrechen zu verhindern. Es ist schwierig bis unmöglich, auf einer sauberen Linie flott zu fahren.“

Um wieviel anders klingt dagegen das Testurteil, das etwa ein neuer Reifen der Dimension 185/70 R 15 für den Porsche 356 aus den Baujahren vor 1963 erfährt. Der Original-Wortlaut auf dem Beurteilungsbogen: „Auch auf dem 356, mit den schmalsten 5,0 J x 15-Felgen, hinterlässt dieser Satz einen sehr guten Gesamteindruck. Es steht hier viel Grip zur Verfügung und die Balance stimmt. Die Unter- und Übersteuer-Tendenz ist gering und der Haftungsabriss erfolgt nicht zu abrupt. Das Heck ist insgesamt etwas agiler. Man kann damit schnell und präzise fahren und hat dabei immer ein sehr sicheres Gefühl. Der Reifen bietet große Sicherheitsreserven und hat keine besonderen Schwachpunkte.“

Dass der betagte Porsche, ein Modell 356 Super 90 aus dem Museums-Fundus, damit heute 51 Jahre nach seiner Bauzeit, wahrscheinlich um einen Tick besser bereift und mit ausgewogeneren Fahreigenschaften unterwegs ist als in seinem ursprünglichen Baujahr 1963 sei hier nur am Rande erwähnt.

### **Rund 300 Reifen stehen zur Auswahl**

Diese und andere neue Reifenqualitäten in geprüfter und für gut befundener Ausführung und Abstimmung listet Porsche Classic auf der Homepage ausführlich auf. Rund 300 Freigaben für Sommer- und Winterreifen existieren für Porsche-Sportwagen der Baujahre 1949 bis 2005. Für manche Modelle stehen je nach Felgenreöße fünf bis sieben Empfehlungen zur Auswahl. Das kommt daher, dass nicht

jeder Neureifen, der für ein aktuelles Modell entwickelt und abgestimmt wurde, nach Jahren der Erstausrüstung über Jahrzehnte weiter produziert wird. Manche Muster laufen einfach aus, andere werden aufgrund neuer Vorschriften in der Rezeptur der Gummimischung geändert. Das ist zum Beispiel dann der Fall, wenn bestimmte Chemikalien für die Reifenfertigung in ihrer Mixtur geändert werden, etwa weil modernere Komponenten auf den Markt kommen, die mehr Haftung und zugleich weniger Rollwiderstand bieten können. So eine Entwicklung lässt sich der Reifenhersteller nicht entgehen.

Die nächste Evolutionsstufe der Reifenentwicklung einfach und ungeprüft auf die Felgen der älteren Fahrzeuge zu montieren, hat sich in der Praxis nicht bewährt. Man hat im weiten Feld der historischen Fahrzeuge schon Fälle erlebt, wonach das Auto bei Fahrten am Grenzbereich annähernd unbeherrschbar wurde, sofern es mit beliebigen Reifen ausgestattet wurde. Nicht immer ist gleich ein wirklich verheerendes Fahrverhalten zu beobachten. In einer großen Anzahl von Fällen ist allerdings ein signifikant unharmonisches Verhalten beim Lenken und beim Handling vorhanden. Besonders negativ fällt auf, wenn ein Reifen bei Nässe schwach abschneidet. Schließlich kann sich der Fahrer eines älteren Porsche das Wetter entlang seiner Fahrstrecke genau so wenig aussuchen wie alle anderen auch.

Schon deshalb kommen die Neuentwicklungen der Reifenindustrie für ältere Fahrzeuge immer wieder bei Porsche ins Testprogramm. In etlichen Fällen kommt es zur Zusammenarbeit bei der weiteren Entwicklung bestimmter Reifentypen und immer wieder entstehen dabei hochgradig empfehlenswerte Testurteile für die verschiedenen Reifenmuster. Das Kennzeichen „N“ in der Flanke vereint sie alle als geprüft und für gut befunden.

Wobei auch die geeignete Vorratshaltung zu den Aufgaben des Herstellers gehört: Reifen für die Modelle aus den sechziger und siebziger Jahren werden – mangels hoher Nachfrage – nicht mehr in durchgehender Serienproduktion hergestellt. Vielmehr legt man bei Bedarf von Zeit zu Zeit eine neue Serie auf. Bei geeigneter Lage-

rung, (kühl und dunkel) altern die Reifen nur wenig und langsam. Dadurch ist die Qualität auch nach ein paar Jahren noch sichergestellt. Porsche Classic empfiehlt ausschließlich diejenigen Reifenmuster, die bei den Testverfahren gut abgeschnitten haben.

### **Der Alterung vorbeugen: Reifen lagern wie guten Wein**

Erst ab einem Alter von etwa fünf Jahren verliert ein Reifen an Geschmeidigkeit und Grip. Er wird dann keinesfalls schlagartig unfahrbar, verliert aber seine Ausgewogenheit zusehends im Lauf der weiteren Jahre. Doch der Effekt der Reifenalterung lässt sich bremsen, wenn man bei der Lagerung mit Sorgfalt vorgeht – ähnlich wie bei gutem Wein: Im Dunklen und bei niedrigen Temperaturen altern Reifen weniger rapide. Wer es sich leisten kann und die räumliche Möglichkeit hat, der hebt den frischen Satz Räder für die kommenden Genusstouren im kühlen Keller auf, während der betagte Porsche auf einem – vielleicht weitgehend abgefahrenen – Satz „Standreifen“ in der Garage parkt.

Wer nicht ständig die Reifen wechseln kann oder will, der sollte folgende Tipps beachten. Denn wenn das Fahrzeug ohne kräftig erhöhten Reifendruck allzu lange auf der gleichen Stelle steht, können so genannte Standplatten entstehen. Man geht deshalb bei abgestellten Fahrzeugen im Luftdruck gerne bis an den zulässigen Maximaldruck der Felge, der in der Regel bei 4,5 bar liegt. Auch so genannte Reifenschuhe oder Reifenbetten aus dem Zubehörhandel sind hier nützlich. Das sind gewölbte Untersetzer aus Gummi, Kunststoff oder Holz, auf denen das Auto mit vier Rädern jeweils in einer Mulde geparkt steht. Die Muldenform verteilt die Reifenaufstandsfläche auf ein wesentlich größeres Areal und verhindert dadurch, dass der Reifen während der Standzeit durch Standplatten eckig wird.

Durch die regelmäßigen Reifentests für Porsche Classic-Modelle und Youngtimer stellt Porsche also sicher, dass Fahrspaß und Fahrsicherheit auch mit älteren Modellen erhalten bleiben.