

Reife(n)-Prüfung

Dieser Artikel gibt den Stand zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung wieder. Der Inhalt kann inzwischen veraltet sein.

08/01/2016 Damit das Auto und nicht der Fahrspaß auf der Strecke bleibt: Porsche prüft in aufwendigen Tests, welche Reifen sich für historische Modelle eignen, und gibt diese eigens mit einer Kennzeichnung frei.

Dieter Röscheisen will es wissen. Auf nasser Strecke fährt er den weinroten Porsche 356 im Grenzbereich. Der 52 Jahre alte Sportwagen bricht mal übersteuernd mit der Hinterachse aus, mal schiebt er über die Vorderräder. Er ist schwer zu beherrschen. Testpilot Röscheisen ist nicht zufrieden: „Normalerweise fährt sich das Auto viel besser …“

Er notiert im Testprotokoll: „Die Balance der Reifenpaarung stimmt hier auf diesem Fahrzeug nicht. Es sind viele Lenkkorrekturen erforderlich, da das Heck wesentlich agiler ist. Der Haftungsabriss erfolgt teilweise zu abrupt. Das entspricht nicht dem, was wir uns unter einem gut funktionierenden Serienreifen vorstellen.“ Folglich lautet das Urteil: im Nasshandling durchgefallen! Es wird für diesen Reifen keine Freigabe geben, obwohl er auch seine positiven Seiten hat. So ist er im Trockenen

durchaus fahrbar, mit ausreichenden Sicherheitsreserven. Aber ein Reifen, der nur im Trockenen funktioniere, sei ein schwaches Angebot für einen mehr als 50 Jahre alten Porsche, meint Röscheisen.

Empfehlungen tragen die Kennzeichnung N

Porsche betreibt einen enormen Aufwand, um Reifen für klassische Modelle zu testen und auf Grundlage dessen entsprechende Freigabelisten zu erstellen. Für den Abgleich von 14 neuen Reifenmodellen auf zehn verschieden alten Porsche-Modellen waren sechs Mitarbeiter rund zwei Wochen lang beschäftigt. Sie haben mehrfach um die sechs Tonnen Material bewegt, für die verschiedenen Testfahrten 288 Mal die Räder gewechselt, sich die Köpfe heißgeredet über das, was tragbar ist und was nicht. Aber sie sind stets auf der Strecke geblieben, denn Abflüge kommen im Reifentest nicht vor. Auch nicht im Nassen mit Reifen, die dort nichts taugen.

Warum das Ganze? Weil rund 70 Prozent aller jemals gebauten Porsche nach wie vor auf den Straßen unterwegs sind, kümmert sich das Unternehmen intensiv um seine historischen Modelle. Auf Grundlage der Reifentests empfiehlt Porsche Classic beispielsweise für die Baujahre 1949 bis 2005 aktuell 184 Sommerreifen. Weitere 126 Empfehlungen für Winterreifen kommen hinzu. Die aktuelle Auswahl kann man auf der Homepage von Porsche Classic unter www.porsche.com/classic herunterladen. Die Freigabelisten werden durch laufende Prüfungen im Zweijahresrhythmus aktualisiert.

Was Porsche an Reifenmodellen empfiehlt, trägt die Kennzeichnung N auf der Reifenflanke, stets in Verbindung mit einer Nummer (N0, N1, N2 ...). Dieses Gütesiegel steht seit Jahrzehnten für die Spezialentwicklungen, die die Reifenindustrie für Porsche erarbeitet. Die Nummer nach dem N dient der Unterscheidung der Freigabeserien. Beispiel: Ein Reifen war in seiner früheren Version, etwa in der Dimension 195/65 R15, für die gängigen Carrera-Baureihen aus den Siebzigerjahren mit dem Siegel N0 freigegeben. Der gleiche Reifen erhält, wenn eine neue Serie vom gleichen Fabrikat und Typ zur Ersatzteilversorgung aufgelegt und freigegeben wird, die nächsthöhere Zusatznummer.

Neben dem Handling ist auch die Reifenalterung ein Thema, sie wurde im aktuellen Test exemplarisch mitgeprüft. Denn bei Reifen verhält es sich ähnlich wie bei Brot und Brötchen: Sie werden bei zu langer Lagerung viel zu hart. Der Effekt spielt vor allem dann eine Rolle, wenn ein Auto mit fortschreitender historischer Reife nur noch selten zum Einsatz kommt und wesentlich mehr steht als fährt.

356 B Super 90: Auch nach 52 Jahren ausgewogene Fahreigenschaften

Ganz anders das Testurteil eines neuen Reifens der Dimension 185/70 x 15 für den Porsche 356 aus den Baujahren vor 1963: „Auch auf dem 356, mit den schmalsten 5,0 J x 15-Felgen, macht dieser Satz einen sehr guten Gesamteindruck. Es steht hier viel Haftung zur Verfügung und die Balance stimmt. Die Unter- und Übersteuertendenz 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 356 B Super 90 aus dem Fundus des Porsche-Museums damit, 52 Jahre nach seiner Fertigung, mit ausgewogeneren Fahreigenschaften unterwegs ist als früher, sei hier nur am Rande erwähnt. Auch da ist ein Porsche wie ein guter Wein: Er wird bei kundiger Behandlung immer besser. An Auswahl herrscht kein Mangel: Aus mehr als 300 Freigaben stehen für manche Modelle je nach Felgengröße fünf bis sieben Empfehlungen zur Auswahl.

Neu entwickelte Reifen ungeprüft auf die Felgen der älteren Fahrzeuge zu montieren, hat sich bei Porsche in der Praxis nicht bewährt. Man hat schon Fälle erlebt, wonach historische Modelle bei Fahrten im Grenzbereich unbeherrschbar wurden, sofern sie mit beliebigen Reifen ausgestattet waren. Schon deshalb kommen die Neuerscheinungen der Reifenindustrie für ältere Fahrzeuge immer wieder zum Test. Das N auf der Flanke kennzeichnet sie als geprüft und für gut befunden.

Wer jahrelang die gleichen Reifen auf der Felge lässt und sich mit der Kontrolle des Luftdrucks begnügt, produziert damit – völlig ungewollt – sogenannte Holzreifen. Im Laufe der Zeit versprödet der Gummi, das Haftungsniveau lässt nach. Das Wort unfahrbar mag noch nicht direkt zutreffen, wenn so ein Reifen um die fünf Jahre alt ist, aber seine Begabung zur geschmeidigen Fahrweise, die ihn früher ausgezeichnet hat, geht mit zunehmendem Alter zusehends verloren.

Wie alt ein Reifen ist, verrät die DOT-Nummer auf dessen Flanke. Die Nummer endet vierstellig und nennt dabei die Fertigungswoche und das Baujahr. So steht etwa DOT 1302 für die Woche 13 im Jahr 2002. Ein so gekennzeichneter Reifen hat heute beinahe schon ein biblisches Alter. Um sich die Eigenschaften zu vergegenwärtigen, war im jüngsten Reifentest solch ein Holzreifen mit von der Partie.

Nach überaus unruhiger Fahrt und vielen unliebsamen Rutschern und Schlenkern auf dem Nasshandling-Testkurs charakterisiert Reifenexperte Röscheisen den zwölf Jahre alten Pneu als sehr kritisch: „Er bietet speziell im Nassen sehr wenig Haftung, überträgt eine dementsprechend schwache Bremsleistung und ist dadurch speziell auf Fahrzeugen ohne ABS wegen der hohen Blockierneigung der Vorderräder heikel zu fahren. In Kurven lenkt er zunächst zögerlich ein. Das führt zu einem unangenehmen Untersteuern, das für die Grundabstimmung eines Porsche vollkommen untypisch ist. Irgendwann im Verlauf der Kurve baut er dann doch einigermaßen plötzlich Haftung auf, was dann wiederum das Heck in Unruhe versetzt. Das Fahrverhalten eines Porsche 930 beispielsweise ist dadurch regelrecht entstellt und erfordert besonders auf Nässe eine kundige Hand, um ein Ausbrechen zu verhindern. Es ist schwierig bis unmöglich, auf einer sauberen Linie flott zu fahren." Vor allem der beschriebene Vorgang des abrupten Übergangs zum Übersteuern ist gefürchtet. Experten sprechen bei Autos mit diesem Verhalten von Heckschleuder, wobei viele Fahrer im Umgang mit ihrem historischen Fahrzeug in so einem Fall überfordert sein könnten.

Linksammlung

Link zu diesem Artikel
https://newsroom.porsche.com/de/christophorus/porsche-classic-reifen-test-10062.html

Media Package
https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/6f87eae0-2599-4b7f-bc34-7efb4cc69d6f.zip

Externe Links
http://www.porsche.com/germany/aboutporsche/christophorusmagazine/

Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart