

Mit allen Wassern gewaschen?



Klassische Profile mit moderner Reifentechnologie liegen voll im Trend. Die Optik passt, doch bei unseren Tests auf nasser und trockener Piste erlebten wir manch bösen Ausrutscher

Freunde historischer Fahrzeuge pflegen meist einen behutsamen Umgang mit dem Material. Einfache Regel: Wer schonend mit seinem Klassiker umgeht, hat länger was davon – und vermeidet hohe Kosten.

Das gilt natürlich auch für Reifen. Wer ständig „Gummi gibt“ und auf Kurvenhutz und Kavaliertart nicht verzichten mag, blickt am Ende des Tages auf verschlissene Reifenschultern und gemarterte Profilblöcke. Ein gemäßigter Umgang

mit dem Gaspedal und das Vermeiden von Vollbremsungen garantieren dagegen ein langes Reifenleben.

Allerdings unterliegen Reifen, wie alle Produkte aus Gummi und Kautschuk, einem Alterungsprozess. Ihre Eigen-

schaften bleiben also auch bei schonender Benutzung nicht auf ewig gleich. Trotz der Beimischung von speziellen Ölen und Chemikalien, die die Alterungsbremse verlangsamen, verhärtet das Material im Lauf der Jahre, was natürlich nicht ohne negativen Einfluss auf die technischen Eigenschaften des Reifens bleibt. Besonders bei Nässe greift ein frischer elastischer Gummi deutlich besser als der, den Sonne und Umwelteinflüsse bereits ausgehärtet haben.

►



Kleines Reifen-Abc

Auf der Seitenwand eines Reifens finden sich neben dem Markennamen und der Dimensionsangabe noch eine ganze Menge an interessanten Infos. Bei einem Neukauf sollten Sie vor allem auf das Produktionsdatum achten.

- 1 Reifenbreite in Millimetern
- 2 Verhältnis von Reifenhöhe zu Reifenbreite in Prozent
- 3 „R“ steht für Radialreifen. Bei Diagonalreifen steht hier ein „D“ oder „-“.
- 4 Felgendurchmesser in Zoll, bei TRX-Reifen in Millimetern
- 5 Lastindex (Load-Index). Gibt an, welche Last der Reifen maximal verträgt.
- 6 Geschwindigkeitsindex (Speed-Index). Steht für die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Reifens (z. B. V = 240 km/h).
- 7 Vier Ziffern am Ende der DOT-Nummer: Die vorderen zwei geben die Produktionswoche an, die hinteren zwei das Jahr. Bis 1999 sind dreistellige Ziffern neben einem Dreieck üblich.
- 8 „E“ oder „e“ plus Länderkennziffer bilden das ECE-Prüfzeichen. Damit erfüllt der Reifen europäische Normen. Die „4“ steht z. B. für Niederlande.



Speziell bei unseren Tests auf nasser Piste trennt sich die Spreu vom Weizen. Schon ab Tempo 70 schwimmt der 911 E auf und verliert den Fahrbahnkontakt

Tests bei Trockenheit

Bremsen	
aus 100 km/h in Metern	
Pirelli	35,37
Michelin	39,29
Vredestein neu	40,03
Blockley	42,49

Die kürzesten Bremswege erreicht man kurz vorm Blockieren des Rades. Zu ihrer Ermittlung und zur besseren Vergleichbarkeit der Resultate werden alle Bremswege auf einem Golf mit ABS gemessen. Bremswege unter 36 Metern, wie mit dem Pirelli CN 36, sind für die relativ schmalen 185er ein beachtlich guter Wert. Blockleys Radial TL braucht für diese Vollbremsung sieben weitere Meter Bremsweg!

Handling	
Durchschnittliche Geschwindigkeit in km/h	
Pirelli	120,73
Vredestein	117,24
Michelin	116,90
Blockley	114,59

Natürlich bewegt man seinen Oldie bei der Wochenendausfahrt nicht im Renn-tempo über die Landstraße. Dennoch ist die Rundenzeit ein guter Anhaltspunkt für die dynamischen Qualitäten und Sicherheitsreserven am Limit. Der Blockley überrascht mit zickigem Auskeilen der Hinterachse, dem Vredestein fehlt das knackige Einlenken. Auf Pirelli und Michelin geht es deutlich harmonischer durch die Kurven.

Rollwiderstand	
in Kilogramm pro Tonne	
Vredestein	10,58
Blockley	10,90
Michelin	10,97
Pirelli	11,84

Klassik- und Oldtimerreifen sind von der Labeling-Pflicht ausgenommen, sie müssen daher nicht die strengen Grenzwerte der Geräusch- und Rollwiderstandsrichtlinien einhalten. Tatsächlich messen wir auf dem Rollwiderstandsprüfstand bei allen vier Kandidaten recht hohe Werte. Der Pirelli liegt noch einmal um zehn Prozent über den Werten seiner Mitstreiter, beim Verbrauch dürfte das aber kaum ins Gewicht fallen.



Auf der bewässerten Kreisbahn entscheidet nur der Nassgrip über die Rundenzeit. Je schneller die Runde, desto besser der Grip

Die wichtigsten Spezialisten und Lieferanten für Oldtimer-Reifen

- **Münchner Oldtimer Reifen GmbH (MOR)**
83607 Holzkirchen;
www.oldtimer-reifen.com
Bietet einige Formate von Firestone, BF Goodrich und Dunlop exklusiv an, produziert Weißwandreifen
- **Oldtimer- und Weißwandreifen Harald Möller GmbH**
25 451 Quickborn-Halenberg;
www.oldtimerreifen-moeller.de
Produziert Weißwandreifen
- **Vintage Wheels**
21357 Barum;
www.vintagewheels.de
- **HKT Hannes Kuhn**
87435 Kempten;
www.reifen-technik.eu
Bietet einige Blockley-Reifen exklusiv an
- **Moser Oldtimerreifen**
A-4650 Lambach;
www.oldtimerreifen.at
- **Cool American Imports**
CH-5242 Birr;
www.classicreifen.ch
- **Bjooli, klassische Fahrzeugteile**
10 178 Berlin;
www.bjooli.com

Tests bei Nässe

Nach einem Verfallsdatum sucht man auf Reifen vergeblich. Aufschluss über das Produktionsdatum geben in verschlüsselter Form aber die letzten vier Zahlen der sogenannten DOT-Nummer (siehe Kasten auf der vorherigen Seite). Ab einem Alter von sechs Jahren sollte in regelmäßigen Abständen eine Sichtprüfung auf Altersrisse auf den Seitenwänden und in den Profilrillen erfolgen. Spätestens nach zehn, maximal nach zwölf Jahren ist aber endgültig Schluss. Ungeachtet der Restprofiltiefe sollten dann zur Sicherheit neue Reifen aufgezogen werden.

Moderne Reifentechnologie im klassischen Profildesign liegt voll im Trend. Neben Michelin und Vredestein haben nun auch die Marketing-Strategen von Pirelli ihr Herz für die Klassikerszene entdeckt und bieten eine von Porsche homologierte Neuauflage des CN 36 an. Auch die britische Marke Blockley, eher bekannt aus dem historischen Rennsport, beansprucht einen Teil des lukrativen Oldiereifen-Marktes.

Doch was taugen diese modernen Klassiker? Wir wollen es genau wissen und prüfen vier Gummis der Dimension 185/70 R 15. Als Testwagen

wählen wir einen Porsche 911 E2.4, der mit seinem anspruchsvollen, im Grenzbereich zickigen Fahrverhalten jeden Mangel in der Reifenkonstruktion gnadenlos aufdeckt.

Auf der knapp drei Kilometer langen Rennstrecke Tazio Nuvolari im Süden Mailands bekommt er dazu ausreichend Gelegenheit – besonders, wenn sich die Reifen von Blockley um eine Verbindung zwischen Auto und Fahrbahn bemühen. Das direkte Einlenkverhalten sorgt zwar zunächst für frohen Mut, doch mangels Seitenführung, gepaart mit tückischem Ausbrechen der Hinterachse, gerät eine schnelle Runde mit den

englischen Gummis zum Ritt auf der Kanonenkugel.

Auch der Vredestein Sprint Classic ist auf der Hinterachse nur schwer in der Spur zu halten. Ausgewogen ist der Porsche ►



16 Meter Bremsweg liegen zwischen dem besten und schlechtesten Reifen

Aquaplaning	
Geschwindigkeit bei 20% Schlupf in km/h	
Vredestein	78,2
Pirelli	76,6
Blockley	75,2
Michelin	68,9

Im Zeitalter von ESP und ABS ist Aquaplaning keine ganz so große Gefahr mehr wie früher. Bei den Oldies ohne elektronische Fahrhilfen heißt es bei Wasser auf der Straße aber immer noch: Fuß vom Gas! Bei einer Wasserhöhe von lediglich acht Millimetern verliert unser Test-911 bereits ab Tempo 70 den Kontakt zur Fahrbahn. Die größten Sicherheitsreserven auf Nässe bietet der Sprint Classic von Vredestein.

Kreisbahn	
Mittlere Zeit in Sekunden	
Pirelli	15,4
Vredestein	15,9
Michelin	16,5
Blockley	17,8

Guter Grip ist die Grundvoraussetzung für ein sicheres Fahrverhalten bei Nässe. Die Rundenzeit auf der bewässerten Kreisbahn liefert dafür ein objektives Maß. Der neue Klassiker CN 36 von Pirelli kann sich mit einigem Abstand vor den Verfolgern von Vredestein und Michelin platzieren. Mit 2,5 Sekunden Rückstand landet der Blockley abgeschlagen ganz hinten. Sein Gripniveau ist schwach.

Handling	
Durchschnittliche Geschwindigkeit in km/h	
Pirelli	85,19
Vredestein	82,83
Michelin	81,06
Blockley	75,73

Wegen Gripmangel wird die Fahrt über den bewässerten Handlingkurs mit dem Blockley Radial TL zur nervenaufreibenden Rutschpartie. Auch beim Michelin reicht es mangels Seitenführung lediglich für eine befriedigende Leistung. Deutlich dynamischer geht es mit dem Vredestein über den Parcours. Die nötige Prise Fahrspaß liefert mit sicherem Grip aber erst der CN 36 von Pirelli.

Bremsen	
aus 100 km/h in Metern	
Pirelli	49,15
Vredestein alt	52,03
Vredestein neu	52,48
Michelin	54,20
Blockley	65,17

Beim Bremsen zählt jeder Zentimeter. Mit einem zusätzlichen Bremsweg von 16 Metern (fast vier Wagenlängen!) ist der Blockley endgültig aus dem Rennen. Moderne Standards verfehlt er deutlich, unser Urteil daher: Finger weg! Dass es trotz klassischem Profil auch anders gehen kann, beweisen die übrigen Kandidaten – allen voran der auf Nässe alle überragende Pirelli CN 36.

Auf der Rennstrecke Tazio Nuvolari müssen die modernen Klassiker zeigen, was in ihnen steckt. Der 911er deckt dabei schonungslos jede ihrer Schwächen auf



Gesamtbewertung

Benotungsanteil in Prozent	NÄSSE					TROCKENHEIT				SO HABEN WIR BEWERTET		
	Aquaplaning	Handling	Kreisbahn	Bremsen	Durchschnitt	Handling	Bremsen	Abrollkomfort	Rollwiderstand		Durchschnitt	
	30	30	10	30		50	30	10	10		So lesen Sie die Tabelle richtig: Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = Sehr gut bis 6 = Ungenügend. Die Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Alle Kandidaten erscheinen in der Reihenfolge ihrer Qualitäten. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelwertungen für Nass und Trocken fließen zu je 50 Prozent in die Gesamtbewertung ein.	
												Schnellauf bestanden
Pirelli CN 36 N4 89 W	2-	2+	1-	1-	2+	2	1	2-	3+	2+	✓	Stärken: Perfektes Einlenkverhalten, harmonische Handlingqualitäten - kein Wunder: Der CN 36 wurde speziell auf Fahrzeuge der Marke Porsche abgestimmt, besitzt sogar eine N-Porsche-Kennung. Auch bei Nässe überzeugt er mit bestem Grip. Schwächen: Hoher Rollwiderstand, teurer Anschaffungspreis.
ca. 1180 Euro/Satz	vorbildlich											
Vredestein Sprint Classic 89 H	2	2-	2	2	2	3	2-	2-	2-	3+	✓	Stärken: Mit dem Sprint Classic ist man auf nasser Fahrbahn sicher unterwegs, bei unseren Bremstests sorgt er für gute Verzögerungswerte. Sehr erfreulich auch: der vergleichsweise niedrige Preis. Schwächen: Auf trockener Piste könnte die Hinterachse für etwas mehr Stabilität sorgen, die Lenkung präziser reagieren.
ca. 540 Euro/Satz	gut											
Michelin Collection XWX 89 V	3-	3+	3+	3+	3	3+	2	2	2-	2-	✓	Stärken: Michelins XWX-Klassiker macht beim Bremsen auf trockener Piste und in Sachen Abrollkomfort einen guten Eindruck. Schwächen: Bei Nässe fehlt es an Sportlichkeit und rechtem Grip, bei den Aquaplaningtests verliert er früh den Fahrbahnkontakt, zudem zeigt sich nach zügiger Kurvenfahrt deutlicher Abrieb.
ca. 1160 Euro/Satz	befriedigend											
Blockley Radial TL 89 V	2-	4-	4-	5	4	3-	3	3+	2-	3	✓	Stärken: Ordentliche Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, sportlich direktes Einlenkverhalten auf trockener Piste. Schwächen: Schwaches Gripniveau und viel zu lange Bremswege auf nasser Fahrbahn, unharmonisches Fahrverhalten und verlängerte Bremswege auf trockener Piste. Hoher Preis.
ca. 1040 Euro/Satz	nicht empfehlenswert											

Noten-Farbschema: 1 2 3 4 5 6

dagegen mit den Reifen von Michelin und Pirelli unterwegs.

Endgültig trennt sich die Spreu vom Weizen auf nasser Piste. Für Aquaplaning ist der Michelin XWX besonders anfällig. Bei Nässe verliert er frühzeitig den Kontakt zur Fahrbahn, und der englische Blockley schlittert beim Bremsen mit zusätzlichen vier Wagenlängen Anhalteweg über die Bremsbahn.

Von moderner Technologie sind diese Reifen jedenfalls noch meilenweit entfernt.

Fazit

■ Ja, es gibt sie, Reifen im Design der 1960er- und 1970er-Jahre, ausgestattet mit den Sicherheitsreserven von heute. Der neue Pirelli CN 36 ist mit seinem überzeugenden Auftritt ein gutes Beispiel.

Auch der Sprint Classic von Vredestein bietet eine gute Leistung zum fairen Preis.



Dierk Möller

FOTOS: T. BADER (6), K. WEICHERD