HINWEIS an die Repro:
Oben ansetzen bitte

Mit frischem Gummi an den Start

SOMMERREIFEN IN DER DIMENSION 205/70 VR 15

Auch für den Oldie wird nach spätestens zehn Jahren ein Satz neuer Reifen fällig. Frisches Gummi im klassischen Design steigert die Sicherheit und reaktiviert den Fahrspaß – wenn man zum richtigen Reifen greift

Katzensprung: Der Jaguar E-Type im Renntrimm der 60er-Jahre kommt zum Reifenwechsel an die Box

FOTOS: ROMES SCHMIDT (8)

DUNLOP SP SPORT AQUAJET

DUNLOP SPORT CLASSIC

MICHELIN XWX

PIRELLI CINTURATO HS CN12

PIRELLI CINTURATO P5

RADAR DIMAX CLASSIC

VREDESTEIN SPRINT CLASSIC

VON AUSSEN sind sie immer noch rund und schwarz wie vor mehr als 100 Jahren. Doch das Rad der Zeit ist nicht stehen geblieben: Das Know-how und die Technik, mit denen heutzutage Vintage-Reifen im Stil der 60er-Jahre gebaut werden können, sind viel weiter.

Charles Goodyear, Robert Thomson, John Dunlop, Charles Welch und die Michelin-Brüder sind die Erfinder und Wegbereiter des Luftreifens. Diese Pneumatics galten in ihrer Anfangszeit als nicht gerade zuverlässig, Reifenplatzer waren die Ursache für viele schwere Unfälle. Erst ab 1920 verbesserte sich mit Einführung von Cordgewebe im Unterbau, Stahldraht im Reifensitz (Wulst) und geeigneter Profilgestaltung ihre Alltagstauglichkeit. Die Lebensdauer der luftgefüllten Diagonalreifen steigerte sich damit von mageren fünf auf 20 000 Kilometer, und sie lösten die zuverlässigen, aber sehr unkomfortabel abrollenden Vollgummi-Varianten ab.

Ab 1946 revolutionierten die ersten Radialreifen mit strahlenförmig angeordneten Karkassenlagen und stabilisierender Gürtelumwicklung die Fahrdynamik bei Nässe und in Kurven noch einmal grundlegend. Mit Einführung des Niederquerschnittsreifens ab 1965 wurde der Reifen dann auch als optisches Stilelement für sportliches Fahrzeugdesign ganz bewusst in Szene gesetzt. Die Laufflächen wurden immer breiter, die Flanken flacher.

Auf den gerade mal 205 Millimeter breiten 15-Zöllern der Serie 70 sind wir mit unseren Testprobanden im Vintage- »

British Racing: Mark Schmidt von L.B. Racing (am Lenkrad) und Eigner Nykle Meijer erklären das Cockpit des Lightweight

TESTS AUF NASSER PISTE

Den besten Grip bei Nässe haben die beiden Klassik-Varianten von Pirelli, auf dem bewässerten Wachauring gehen sie mit direktem Einlenkverhalten und ausgewogener Balance in Führung. Auch die Konkurrenten von Dunlop (Sport Classic) und Vredestein machen bei Nässe eine gute Figur. Mit weniger Seitenführung und eingeschränkten Reserven bei Aquaplaning landen Dunlops Aquajet und Michelins XWX nur im Mittelfeld. Der Radar Dimax Classic aus China rutscht dagegen wie auf Schmierseife über den Parcours, ist damit aus dem Rennen.

Ritt auf der Kanonenkugel: Bei Nässe sind blitzschnelle Reaktionen auf das Ausbrechen des Hecks angesagt

Wasser marsch: Gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning halten Oldtimer sicher in der Spur

HANDLING NASS
Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h

Pirelli CN12	78,8
Pirelli P5	78,4
Dunlop SC	76,1
Vredestein	75,2
Michelin	72,9
Dunlop Aqua	71,2
Radar	66,2

60 70 80

AQUAPLANING
Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h

Pirelli P5	93,3
Vredestein	91,5
Dunlop SC	87,1
Pirelli CN12	86,1
Radar	80,0
Dunlop Aqua	73,8
Michelin	73,6

70 80 90 100

KURVENAQUAPLANING
mittlere Restquerbeschleunigung in m/s²

Dunlop SC	3,92
Pirelli P5	3,53
Vredestein	3,37
Pirelli CN12	3,21
Radar	2,73
Michelin	2,35
Dunlop Aqua	2,13

2 3 4

BREMSEN NASS
aus Tempo 100 in Meter

Pirelli P5	49,5
Dunlop SC	50,3
Pirelli CN12	50,5
Vredestein	53,5
Michelin	58,5
Dunlop Aqua	64,5
Radar	71,9

45 50 55 60 65 70 75

KREISBAHN
Rundenzeit in Sekunden

Pirelli CN12	11,4
Pirelli P5	11,4
Dunlop SC	11,8
Vredestein	11,9
Michelin	12,6
Dunlop Aqua	12,9
Radar	13,2

11 12 13

FOTOS: ROMES/SCHMIDT (3)

270 PS waren in den Sechzigern sensationell, sie ergaben eine Spitze von knapp 240 km/h. Adapterplatten mit Zentralverschluss ermöglichen die Montage von Stahlrädern

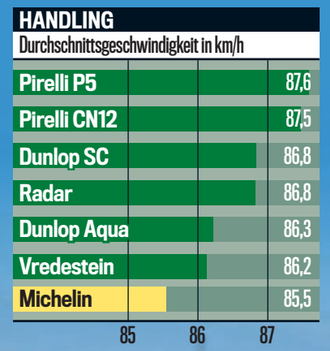
» Style von den Abmessungen heutiger Sportreifen noch meilenweit entfernt. Reifendimensionen, die heute auf Kleinwagen zum Einsatz kommen, mussten in den 60er-Jahren ausreichen, um Supersportwagen mit 270 PS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h sicher auf der Straße zu halten.

Der von 1961 bis 1974 gebaute Jaguar E-Type gilt heute als *die* Ikone des Sportwagenbaus jener Zeit; das gilt erst recht für die im Rennsport erfolgreich eingesetzten zwölf Lightweight-Varianten. Anders als beim Serien-E-Type ist das Monocoque aus Alublech gedengelt, die leistungsstarken Bremsen kommen von der Oberklasselimousine Mark IX. Auch der Motorblock des 3,8-Liter-Sechszylinders wurde dafür überarbeitet und aus Aluminium gefertigt, der Zylinderkopf stammt in modifizierter Form aus dem legendären D-Type.

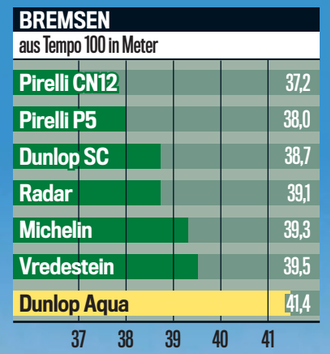
Unser bildschöner roter Test-E-Type ist ein detailgetreuer Nachbau und entstand wie ein Original-Lightweight auf Basis des E-Type-Roadsters.

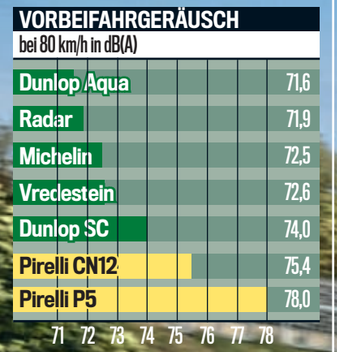
Auf welchen modernen Reifen mit klassischem Profil er am besten über die Runden kommt, haben wir für Sie getestet.

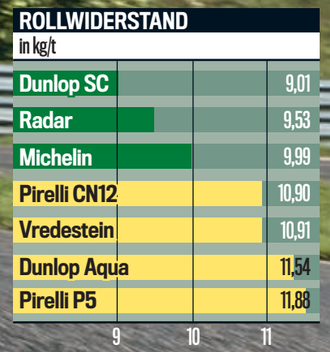
AUF TROCKENER PISTE



Mit einem Leergewicht von unter 1000 Kilogramm und 270 PS unter der Aluhaube geht's mit dem Lightweight auf der Rennstrecke richtig zur Sache. Die beiden Pirellis sorgen mit knackiger Lenkung und perfekter Seitenführung für Fahrsicherheit und großen Fahrspaß. Auch das Verfolgerfeld überzeugt durchweg mit sicherem Fahrverhalten. Michelins XWX mangelt es an Seitenführung, er fährt der Konkurrenz beim Handling hinterher.







Der Test wurde unterstützt von Dunlop, Michelin, Pirelli und Vredestein. Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter go2.as/unabhaengigkeit

Die Reifen von Vredestein und Michelin rollen besonders leise und komfortabel ab, ein Vorteil im Alltagseinsatz

FOTOS: KAI-U. SCHMIDT (4)

FAZIT

Dierk Möller

Moderne Reifen mit historischen Profilen wirken wie eine Frischzellenkur für den Oldie. Sie verbessern dank moderner Technologie die Fahrdynamik und vergrößern gleichzeitig die Sicherheitsreserven. Allerdings müssen Vintage-Fans dafür auch sehr tief in die Tasche greifen.

KLASSISCHE SOMMERPROFILE DER DIMENSION 205/70 VR 15

			Pirelli Cinturato HS CN12 96 W Preis pro Satz 1830 € (Auto Bild klassik VORBILDLICH)	Dunlop Sport Classic 96 W Preis pro Satz 1470 € (Auto Bild klassik VORBILDLICH)	Pirelli Cinturato P5 96 W Preis pro Satz 1615 €	Vredestein Sprint Classic 96 W Preis pro Satz 1185 €	Michelin XWX 90 W Preis pro Satz 1520 €	Dunlop** SP Sport Aquajet 93 V Preis pro Satz 2100 €	Radar Dimax Classic 96 V Preis pro Satz 315 €
		Gewichtung in Prozent							
Nass	Aquaplaning*	15	2+	2+	1	1	3	3	2-
Nass	Kurvenaquaplaning	5	2+	1+	1	1-	3	3-	2-
Nass	Handling*	40	1-	2+	1-	2	2-	3	5
Nass	Kreisbahn	10	1	2+	1	2+	3+	3	4+
Nass	Bremsen*	30	1-	1-	1-	2	3+	4+	5
	Kapitelnote		1-	2+	1-	2+	3+	3-	4-
Trocken	Handling*	40	2+	2	2+	2-	3+	2-	2
Trocken	Bremsen*	30	1-	2+	1-	2	2	3+	2
Trocken	Abrollkomfort	10	2	2	2	2+	2+	2	2-
Trocken	Vorbeifahrgeräusch	10	3+	2	3-	2+	2+	1-	1-
	Rollwiderstand	10	3+	1-	3-	3+	2	2-	2
	Kapitelnote		2+	2+	2	2	2-	3+	3+
	Platzierung		**1. Platz**	**2. Platz**	**3. Platz**	**4. Platz**	**5. Platz**	**6. Platz**	**7. Platz**
	Urteil		**vorbildlich**	**vorbildlich**	**gut**	**gut**	**befriedigend**	**nicht empfehl.**	**nicht empfehl.**
	Schnelllauf bestanden		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Gesamtnote		**1,2**	**1,3**	**2,1**	**2,3**	**3,3**	**4,5**	**5,5**
			Stärken Ausgezeichnete Haftung auf nasser Piste, präzises Einlenkverhalten, sportlich-agiles Handling, kurze Bremswege, gute Reserven bei Aquaplaning, guter Abrollkomfort **Schwäche** Erhöhter Rollwiderstand	**Stärken** Guter Grip auf nasser Piste, knackig-direktes Lenkverhalten, sportlich-ausgewogenes Handling, kurze Bremswege, gute Aquaplaning-Reserven **Schwäche** Leichte Tendenz zum Übersteuern	**Stärken** Exzellenter Grip auf nasser Fahrbahn, präzises Einlenkverhalten, sportlich-knackiges Handling, kurze Bremswege, sehr gute Reserven bei Aquaplaning **Schwächen** Erhöhtes Abrollgeräusch, hoher Rollwiderstand	**Stärken** Agiles Handling mit sehr guter Seitenführung bei Nässe, ausgewogenes Handling auf trockener Piste, kurze Bremswege, gute Aquaplaningreserven, vergleichsweise günstiger Preis **Schwäche** Leicht verzögertes Einlenken	**Stärken** Ausgewogenes Fahrverhalten auf nasser Fahrbahn, guter Abrollkomfort, niedriges Vorbeifahrgeräusch **Schwächen** Mäßige Reserven bei Aquaplaning, leicht verzögertes Lenkansprechen, verlängerte Bremswege	**Stärken** Akzeptables Handling auf trockener Fahrbahn, leises Abrollgeräusch **Schwächen** Geringe Reserven bei Aquaplaning, verzögertes Lenkansprechen, lange Bremswege auf nasser und trockener Piste, sehr hohes Preisniveau	**Stärke** Ordentliches Handling auf trockener Piste **Schwächen** Miserable Haftung und ein stark untersteuerndes, unausgewogenes Fahrverhalten bei Nässe, gefährlich lange Bremswege auf nasser und trockener Fahrbahn, mäßige Aquaplaningreserven

*sicherheitsrelevanter Test
**Lizensierter Nachbau der Vintage Tyre Supplies Ltd.

FOTOS: ROMÉ SCHMIDT (9)

SO HABEN WIR BEWERTET Die Bewertung erfolgt in Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend. Die Prozentzahlen unter den Einzeldisziplinen entsprechen der Gewichtung. Kapitelnoten schlechter als 2- und Einzelnoten ab 3+ in den fahrdynamischen Tests erlauben kein „vorbildlich" mehr. Bei Notengleichstand sind die Hersteller in alphabetischer Reihenfolge sortiert. Die Kapitelwertungen fließen je zur Hälfte in die Gesamtwertung ein.

Die Noten berechnen sich nach folgendem Schema:

Noten	1+	1	1-	2+	2	2-	3+	3	3-	4+	4	4-	5+	5	5-	6
Punkte	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0