



## In dieser Ehe geht es rund

Nur wenige Hersteller bekennen sich so offen zur Bedeutung des Reifens für das Gesamtkunstwerk eines gelungenen Automobils wie Porsche.

Von Dirk Vincken (Text) und Dieter Röscheisen (Fotos)

Woanders kauern sie in dunklen Radhäusern, unbeachtet und vergessen. Klaglos verrichten sie ihren Dienst, Kilometer für Kilometer, mit einer Pflichterfüllung und einer Zuverlässigkeit, die nie wirklich in Frage gestellt wird. Sie trotzen jedem Wetter, beklagen sich nicht, ertragen fast jede noch so schlechte Behandlung. Und der Dank? Ihre Besitzer nehmen meist keine Notiz von ihnen.

Dabei tun sie alles für die Herrschaften, opfern sich richtiggehend auf: Sie klettern kantige Bordsteine hoch, hasten wieder mal viel zu eilig durch sonntägliche Ausflugskurven, schlucken in Massen Regenwasser und halten unerwünschte Geräusche im Zaum. Noch bevor irgendeine gezogene Fahrzeugfeder, ein hoch sensibler Stoßdämpfer oder ein weich gepolsterter Fahrersitz auf Straßenunebenheiten reagiert, haben sie längst bereitwillig nachgegeben und das Größte gierig in sich aufgenommen, von Ross und Reiter fern gehalten.

Bis zum Ende, das auch sie irgendwann ereilt, zeigen sie Profil. Und begnügen sich als Lohn der Angst mit ein paar Häppchen Pressluft. Wie ein Verdurstender bekommen sie diese doch so dringend benötigte Ration meist viel zu selten, zu spät und zu lustlos, an irgendeiner Tankstelle. Reifen – na und?



**Reife-Prozess:**  
Über mangelnde Aufmerksamkeit können sich die Reifen gewiss nicht beklagen, wenn sie in die Hände der Porsche-Testmannschaft geraten



**Alles eine Frage der Definition:  
Zur Charakterbildung des  
Sportwagens gehört immer  
die passende Bereifung**

Verlassen wir diesen traurigen Alltag, zumindest gedanklich. Was für ein Leben! Was für eine Aussicht! Was für ein Glück haben doch die anderen! Die anderen, das sind die Diven unter den Profilierten.

Schon ihre Namen verheißen ihre Absicht: Aus Italien stammt der feurige Zero Rosso, aus Frankreich der elegante Pilot Sport und aus Deutschland der distinguierte Sport-Contact. Stolz thronen sie unter wuchtigen, kunstvoll geschwungenen Blechtempeln, die nur Banausen als Kotflügel bezeichnen würden. Und sie haben ein Zuhause gefunden, in dem sie geliebt und geschätzt werden. Einen Porsche!

Was könnte einem Reifen Besseres passieren, als unter einem Sportwagen aus Zuffenhausen mit Freude und Leidenschaft den Dienst zu verrichten? Pralle Felgenformate in ihre Mitte zu nehmen und sich schützend wie ein Ring um die besten Bremsen der Welt zu schmiegen?

Seit jeher treibt Porsche aufwändige Reifentests, das ganze Jahr über, irgendwo und überall auf der Welt, und immer auf den Spuren des weiterziehenden Sommers, zwischen texanischen Weiten und Hochlagen der Eifel. Traditionelle Rennstrecken zählen zu den Schaubühnen der in Gummi gegossenen Leidenschaft ebenso wie abgesperrte, hoch geheime Spezialpisten.

Dort dürfen die Pneus mit Stolz zeigen, was in ihnen steckt. Hier dürfen, hier müssen sie die besten sein – Reifen, die aus einem Turbo oder einem Cayenne, aus einem Carrera oder einem Boxster alles herausholen, einen echten Porsche machen.

Wie kaum ein anderes Element des Gesamtkunstwerks Sportwagen prägt ein Porsche-Reifen den Charakter des Fahrzeugs. Überträgt und fördert die Eigenschaften von Herz, Körper und Seele des Automobils. Der Reifen als charakterbildende Maßnahme – welche andere Autoschmiede würde den glorreichen Vier eine solche Rolle zugestehen?

Und während andere Hersteller den Reifen als ein Zubehörprodukt ansehen, das sie am liebsten der Namenlosigkeit preisgeben würden, bekennt sich jeder Porsche offen zu seinem Quartett, werden nach erfolgter Testprozedur die entsprechenden Empfehlungen gegeben und die Besten beim Namen genannt – wie in diesem Christophorus nachzulesen.

Es ist ein offenes Geheimnis, dass gerade hochleistungsfähige Sportwagen sich auch über jene High-Tech-Rundlinge, kompliziert gewoben aus Gummi, Stahl, Gewebelagen, Nylonbandagen, Kupferdrähten, Ölen, Weichmachern, Zinkoxiden, Beschleunigern und



**Der Lauf der Dinge:  
Für den Cayenne gelten  
prinzipiell die gleichen  
Anforderungen wie an alle  
anderen von Porsche  
empfohlenen Reifen**



Antioxidantien, definieren. Die geschickte wohlfeile Komposition dieser Ingredienzen, unter Hitze, Kesseldruck und geheimen chemischen Umwandlungsprozessen zu höchster Güte und zuvor aus der vulkanischen Form getrieben, hat nicht viel gemein mit der landläufigen Meinung darüber, was ein Reifen überhaupt ist. Ein zerfurchter Vollgummiring für die einen, das entscheidende Bindeglied zwischen Straße und Automobil für die anderen. Zu Letzteren zählen Porsche-Fahrer.

Wäre dies nicht so, hätten sie sich womöglich nicht für einen Porsche entschieden. Nun mag die Überzeugungskraft eines opulenten Reifens des Formats 265/35 ZR 18 präsenter sein als die eines bedauerns-

# Boxster



# Carrera

Freigegebene Sommerreifenfabrikate ab Modelljahr 2003					
Radgröße	Hersteller	Profilbezeichnung	Spezifikation	Tabellenkürzel	Kurzcharakterisierung
16 Zoll	Bridgestone	S-02	N3	B3	Allrounder
	Continental	SportContact	N1	C1	komfortabel
	Michelin	MX3 Pilot SX	N2	M2	sportlich
	Pirelli	P Zero Direzionale*	N3	P3	sportlich
	Pirelli	P Zero Asimmetrico**	N3	P3	sportlich
Yokohama	AVS S-1Z	N1	Y1	komfortabel	
17 Zoll	Bridgestone	S-02 A	N4	B4	Allrounder
	Continental	SportContact 2	N2	C2	sportlich
	Michelin	Pilot Sport SX	N2	M2	Allrounder
	Pirelli	P Zero Rosso	N3	P3	Allrounder
18 Zoll	Bridgestone	S-02 A	N3	B3	sportlich
	Continental	SportContact 2	N2	C2	sportlich
	Dunlop	SP Sport 9090	N0	D0	Allrounder
	Michelin	Pilot Sport SX	N1	M1	sportlich
	Pirelli	P Zero Asimmetrico	N3	P3	sportlich
	Pirelli	P Zero Rosso	N4	P4	sportlich
Yokohama	AVS Sport	N1	Y1	Allrounder	

\* nur für Vorderachse; \*\* nur für Hinterachse

Am Fahrzeug darf immer nur ein Fabrikat und eine Spezifikationsnummer (N1; N2; ...) montiert sein, anderenfalls kann sich das Fahrverhalten u. U. deutlich verändern.

Sommerrad-/Sommerreifen-Kombinationen ab Modelljahr 2003							
Rad-		Reifen-Dimension	Fahrzeugtyp				
Dimension	Einpresstiefe		Boxster*	Boxster S	911 Carrera/4 911 Cabrio/4 bis einschl. Modelljahr '01	911 Carrera/4 911 Cabrio/4 ab Modelljahr '02	911 Turbo 911 Carrera 4S
6J x 16	50	205/55 ZR 16	B3, C1, M2, P3, Y1				
7J x 16	40	225/50 ZR 16	B3, C1, M2, P3, Y1				
7J x 17	55	205/50 ZR 17	B4, C2, M2, P3	B4, C2, M2, P3	B4, C2, M2, P3		
7J x 17	50/55	205/50 ZR 17				B4, C2, M2, P3	
8,5J x 17	48/50	255/40 ZR 17	B4, C2, M2, P3	B4, C2, M2, P3			
9J x 17	55	255/40 ZR 17			B4, C2, M2, P3	B4, C2, M2, P3	
7,5J x 18	50	225/40 ZR 18	B3**, C2, D0, M1, P4, Y1	B3**, C2, D0, M1, P4, Y1	B3**, C2, D0, M1, P4		
8J x 18	50/52	225/40 ZR 18				B3, C2, M1, P4	
8J x 18	50	225/40 ZR 18					C2, P3
9J x 18	52	265/35 ZR 18	B3**, C2, D0, M1, P4, Y1	B3**, C2, D0, M1, P4, Y1			
10J x 18	65	265/35 ZR 18			B3**, C2, D0, M1, P4		
10J x 18	65	285/30 ZR 18				B3, C2, M1, P4	
11J x 18	45	295/30 ZR 18					C2, P3

\* 18 Zoll für Boxster erst ab Modelljahr '98 zulässig; \*\* in Vorbereitung

Reifenzuordnung: vgl. Spalte „Tabellenkürzel“ unter Tabelle „Freigegebene Sommerreifenfabrikate ab Modelljahr 2003“

## Freigegebene Sommerreifenfabrikate für Cayenne S und Cayenne Turbo

Rad	Dimension	Einpresstiefe	Reifendimension	Speed-Index*	Profilart	Hersteller	Profilbezeichnung**	Spezifikation
Cayenne S-Rad	8,0 x 18	57	235/60 R18 107	H	Winter	Dunlop	Grandtreck WT M2 (L)	NO
				T	All Terrain	Pirelli	Scorpion AT (Sy)	NO
			255/55 R18 109	Y	Sommer	Bridgestone	Turanza ER30 (Sy)	NO
				V	All Season	Continental	4x4 Contact (Sy)	NO
Turbo-Rad	8,0 x 18	57	235/60 R18 107	H	Winter	Dunlop	Grandtreck WT M2 (L)	NO
				T	All Terrain	Pirelli	Scorpion AT (Sy)	NO
			255/55 R18 109	Y	Sommer	Bridgestone	Turanza ER30 (Sy)	NO
				V	All Season	Continental	4x4 Contact (Sy)	NO
Design-Rad	9,0 x 19	60	275/45 R19 108	Y	Sommer	Pirelli	P Zero Rosso (A)	NO
Continental	SportContact (A)							
Sport Techno-Rad	9,0 x 20	60	275/40 R20 106	Y	Sommer	Michelin	Diamaris (A)	NO
						Continental	SportContact (A)	

### \* Höchstgeschwindigkeit (v<sub>max</sub>)

T = 190 km/h  
H = 210 km/h  
V = 240 km/h  
Y = 300 km/h

### \*\* Montagehinweis

A = asymmetrisch  
Sy = symmetrisch  
L = laufrichtungsgebunden

# Cayenne



## Die Reifen-Freigabe für den dritten Porsche

Ein Cayenne unterliegt in puncto Reifenfreigabe den gleichen strengen Kriterien wie jeder andere Porsche auch. Und so haben die Cayenne-Entwickler das Kunststück fertig gebracht, einem Sports Utility Vehicle (SUV) das Porsche-typische Feeling einzuhauchen.

Ein Cayenne, egal ob als S oder als Turbo, fährt, lenkt und bremst wie es nur ein Porsche kann. Das kommt nicht von ungefähr, sondern aus dem genialen Zusammenspiel von Fahrzeug und Bereifung: In enger Zusammenarbeit mit Porsche ist es die Reifenherstellern gelungen, den besonderen Anforderungen wie Schnelllaufhaftigkeit und vor allem Tragfähigkeit gerecht zu werden. Ein besonderes Augenmerk galt darüber hinaus einem Höchstmaß an Fahrsicherheit, präzisiertem

Handling und Fahreigenschaften, die denen eines Sportwagen ähneln – was in dieser Fahrzeugklasse keineswegs selbstverständlich ist.

Selbstverständlich ist aber der Service, der auch den Cayenne-Kunden geboten wird: So tragen alle von Porsche frei gegebenen Reifen ein besonderes Kürzel auf der Flanke. Die Kombination aus dem Buchstaben N und einer Ziffer garantiert dem Kunden, einen Reifen zu fahren, der den aufwändigen Porsche-Reifentest mit Bravour bestanden hat. Achten Sie daher beim nächsten fälligen Reifenkauf, sei es im Sommer oder im Winter, auf diese Kennzeichnung.

Apropos Winter: Ein so außergewöhnliches Fahrzeug wie der Cayenne macht auch in der kalten Jahreszeit außergewöhnliche Freude. Dank Allrad-

antrieb, großer Bodenfreiheit und richtiger Bereifung werden Sie die winterlichen Straßenverhältnisse ganz neu erleben. Doch denken Sie bitte daran, dass auch ein Cayenne im Winter auf ausgewiesenen Winterreifen rollen sollte. Der bei anderen SUV zu beobachtenden Unsitte, Ganzjahresreifen mit M+S-Stempelung zu versehen, schließen wir uns ganz bewusst nicht an.

**Ihr nächstes Porsche-Zentrum berät Sie gerne bei der Reifenwahl. Welche Pneu für Ihren Cayenne den besten Kontakt zur Straße herstellen, entnehmen Sie bitte obiger Tabelle.**



**Geometrie einer Ehe:  
Porsche und Reifen müssen  
auch unter schwierigen  
Umständen eine funktionierende  
Lebensgemeinschaft bilden**

werten Pneu's der Dimension 155 R 13 T. Doch in Geist und Funktion sind sie Brüder. Und Partner für das Automobil, dem sie dienen.

Porsche-Reifenformate unterliegen keinem optischen oder effekt-haschenden Selbstzweck. Das Auto braucht einfach einen starken Partner. Er gibt alles – und verlangt ebensolches. Schmalspurkandidaten, Blendwerker oder Kurvenzögerlinge hätten nicht den Hauch einer Chance, in die engere Wahl der strengen Testmannschaft zu kommen.

Ein Reifen, der dann das Radhaus eines Porsche auskleiden darf, hat bereits ein bewegtes Leben hinter sich. Er war erst einer unter vielen, dann der Beste unter den Guten, schließlich gehört er zu den Superstars, der die meisten anderen hinter sich gelassen hat. Viele Testkilometer später und einige Profilmillimeter flacher, ist der König der Runden und der Runden gefunden. Besiegelt durch ein entsprechendes Empfehlungsschreiben der Weissacher Testmannschaft.

Der Auserwählte erhebt einen 911 GT2 zum Bremsmeister aller Klassen, er lässt einen Turbo mit allen Straßenbelägen dieser Welt innige Freundschaft schließen und verleiht einem Cayenne Klettertugenden ebenso wie Fahrfreude und Eleganz.

Porsche trennt nicht nach Auto und Rest. Es ist die Gesamtleistung, die Einheit aller beteiligten und eingeschworenen Partner. Dieses Prinzip, das Porsche-Prinzip, bezieht den Reifen mit ein, statt ihn nur zu dulden. Gute Partner nimmt man gerne unter den Arm. Im Falle eines Porsche aber am liebsten unter die Räder. ◀