



PRESSEMITTEILUNG

## HÄRTETEST FÜR PIRELLI WINTERREIFEN AM NORDKAPP

### Revival Tour zum nördlichsten Fischerdorf der Welt.

*München, 18. Dezember 2017* - Vom Nordkapp zu den Lofoten – malerischer kann ein Trip kaum sein. Zumal die Fahrt in einem Porsche 944, dem berühmten Weltenbummler, und einem Porsche Cayman unternommen wird. Auch für die Reifen bedeutet dieser Trip eine große Herausforderung.

Postkarten-Romantik schaut anders aus. Endlich am Nordkapp angekommen, peitscht der Wind unbarmherzig über den felsigen Boden. Von wegen Erinnerungsfoto mit Wintermärchen vor blauem Himmel und dem berühmtem Stahlglobus - wie kleine Schrotkugeln prasseln die kleinen Graupelkörner auf das Gesicht. Ein Stakkato an Nadelstichen malträtiert die kaltgefrorene Haut. „So ein Wetter ist hier normal“, schmunzelt der ehemalige Porsche Versuchstechniker Dieter Röscheisen, der sich vor 30 Jahren mit zwei Porsche 959 bei einem Wintertest schon einmal zu diesen Felsen durchgekämpft hat.

Auch drei Jahrzehnte später ist der Weg durch Nord-Skandinavien kein Zuckerschlecken. Zumal mit dem Weltenbummler-Porsche 944, mit dem der Österreicher Gerhard Plattner vor 31 Jahren einmal rund um die Erde fuhr, eine automobiler Preziosen bewegt wird, die man tunlichst nicht in einem Schneehaufen unter dem sich eventuell ein Stein verbirgt, parken sollte. Dass der „Tiroler Adler“, so ist der Name des weißen Gefährts, das mit seinen vielen Aufklebern aussieht, wie eine rollende Litfaßsäule, nach dem Transaxle-Prinzip – also Motor vorne, Getriebe hinten - konstruiert ist, macht die Sache für den Fahrer auf schnee-glatter Fahrbahn nicht einfacher.

Der betagte Zuffenhausener hat nämlich noch durchaus Temperament und legt mit der Hinterachse gerne eine formvollendete Pirouette hin, wenn man es in Kurven mit dem Gaspedal nur ein wenig übertreibt. Da hilft es, wenn die Reifen auch diesen nahezu unwirklichen Verhältnissen gewachsen sind. Grip ist bei Schnee und Eis durch nichts zu ersetzen als durch noch mehr Grip. Immerhin hat die Auflagefläche eines durchschnittlichen Reifens lediglich die Fläche des Handtellers eines Mannes. Ein kurzer Blick auf die Pneus beruhigt: Wie bei der Originalfahrt ist das Fahrzeug mit Reifen von Pirelli ausgerüstet, diesmal mit Pirelli Winter Sottozero.

Auf dem Weg nach Skarsvåg, dem nördlichsten Fischerdorf der Welt: Die Landschaft ist hügelig und die Straße kurvig. Ohne Traktion blieben hier nur Schneeketten. Irgendwie eine weniger verlockende Alternative. Doch es geht alles glatt und Dieter Röscheisen erzählt von einem Treffen mit einem Eskimo, der vor 30 Jahren den Preis (420.000 D-Mark) und die PS (450) des Porsche 959 mit einem ungläubigen Stirnrunzeln quittierte und dann überlegte, wie viele Schlittenhunde man für diese Summe kaufen könne. Hier scheint die Zeit stehengeblieben zu sein. Das Ortsschild hängt noch an der gleichen Holzhütte wie anno dazumal, und die Fischkutter schaukeln wie damals auf dem lebhaften Wasser.

Bei den Winterreifen haben sich dagegen die Zeiten und die Anforderungen grundlegend verändert. Hieß die Devise in den 1980er Jahren „möglichst schmal und grobstollig“, ist das Lastenheft der Reifenentwickler heute deutlich komplexer. Damals akzeptierte der Autofahrer, dass Winterreifen lauter waren als Sommerreifen, heute ist ein zu lautes Abrollgeräusch ein K.o.-Kriterium. Deshalb fließt ein maßgeblicher Teil der Entwicklungsarbeit auch in die Akustik. Mit der Verbreitung der Elektro-Mobilität wird dieser Aspekt zukünftig noch wichtiger werden. Auch der Aufbau und die Funktionsweise des „schwarzen Goldes“ ist ein gänzlich anderer, deswegen sind mittlerweile Breitreifen häufig die bessere Alternative. Natürlich soll der Rollwiderstand dabei möglichst gering sein. Diese Zielsetzung macht das Ringen um die Bodenhaftung nicht einfacher.

Doch die fahrdynamische Gleichung der Reifenentwickler weist mehr als nur einen Zielkonflikt auf. Heute wie vor 30 Jahren stellen die Mischverhältnisse, also der Wechsel zwischen schneebedeckter Fahrbahn, Eis sowie Asphalt die größte Herausforderung dar. Zwei Reifen auf Eis, zwei auf Asphalt. Spannende Vorstellung, auf die man gerne verzichten könnte, die aber mehr als einmal Realität wird und die auch der Grund war, warum Porsche damals zwei 959er zum Nordkapp geschickt hat. „Die Schweden haben uns seinerzeit für komplett verrückt gehalten“, erzählt Dieter Röscheisen. Die zwei Sportwagen bewältigten innerhalb von zwei Tagen 2.306 Kilometer– die etwas höhergelegte Komfort-Version als Schneepflug für die dahinter folgende tiefere. Im Auto hatten die Entwickler Schlafsäcke, Proviant, eine Leuchtpistole und Holz fürs Feuer.

Die Tour war erfolgreich und die Regelsysteme des Allradantriebs des Sportwagens konnten auf alle möglichen Fahrbahnzustände abgestimmt und perfektioniert werden. Damals war das Gefühl der Testfahrer die entscheidende Messgröße. Daran hat sich bis heute wenig geändert, auch wenn durch Simulationen viel der Grundlagenarbeit am Computer erledigt werden können und das Peiseler Rad, das an jedem Fahrzeug hing, mittlerweile ausgedient hat. Doch wie gut ein Winterreifen wirklich ist, zeigt sich auf den Handlingkursen der zugefrorenen Seen Nordschwedens, wo die Ingenieure seit über 30 Jahren ihre Wintercamps aufgeschlagen haben.

Das Resultat der Tüftelarbeit erfährt man – im wahrsten Sinne des Wortes - auf den Weg zu den Lofoten, einem weiteren Zwischenziel auf dem Weg nach Arjeplog. Der Porsche Cayman rollt ebenfalls auf Pirelli Sottozero und macht jeden Meter Spaß. Der Mittelmotor-Sportler bleibt bei jeder Kurve immer kontrollierbar. Kleine Heckschwenks werden von kundiger Hand mit einem schnellen Gegenlenken aufgefangen, das mit Hilfe der Pneus auch direkt zum gewünschten Erfolg führt.

Auf der Inselgruppe ändern sich die Bedingungen nur wenig. Die pittoreske Landschaft der Lofoten spiegelt sich in den Scheiben der Fahrzeuge. Wie Puderzucker liegt der Schnee über den hohen Bergen und den schmalen kurvigen Straßen, die die kleinen Fischerdörfer miteinander verbinden. Die weiße Pracht erhöht den Spaß nur noch und jeder Stopp bietet ein postkartenwürdiges Motiv. Im Hafen von Heimøya schunkeln die Schiffe gemächlich vor sich hin, während die Fischer ihren Fang auf Gerüsten aufhängen, die wie ein Dachgiebel in der Landschaft herumstehen. Weiter geht es auf kupierten Straßen, auf denen jetzt der dunkle Asphalt durchscheint nach Sakrisøya, wo es im Übrigen einen grandiosen Fischburger gibt.

Die Reifen liefern auf der einzigartigen Roadtour bei allen Bedingungen zuverlässig ihre Leistung. Das besondere Lamellen-Profil verrichtet seinen Job perfekt und bohrt sich förmlich in den Schnee. Das kann man von modernen Reifen auch erwarten. Denn damit Oldtimer ihr kostbares Autoleben nicht im Straßengraben oder an einem Baumstamm aushauchen, hat sich Pirelli mit Porsche zusammengetan, um für viele ältere Modelle wie zum Beispiel den Porsche Turbo (interner Code 930) moderne Reifen mit klassischem Profil-Outfit herzustellen. Das ist gerade bei den Fahrzeug-Modellen jener Zeit, die keinerlei Regelsysteme an Bord hatten, elementar. Die Reifen für die Porsche Supersportwagen-Klassiker sind Teil der sogenannten Pirelli Collezione. Mit diesem Portfolio reagiert Pirelli auf die wachsende Nachfrage der Eigentümer prestigeträchtiger Old- und Youngtimer nach modernen Reifen im klassischen Look. Diese maßgeschneiderten Reifen vereinen die besondere Ästhetik vergangener Jahrzehnte mit der jüngsten Technologie sowie aktuellen Erkenntnissen aus dem Motorsport.

Die neuen Klassiker-Reifen tragen alle in der Flanke die N-Zertifizierung, die sie als Reifen mit spezieller Porsche-Freigabe ausweist. Stets aktuelle Reifenempfehlungen für die Porsche Modelle finden Interessierte im Web unter folgender Adresse:

<https://files.porsche.com/filestore/download/germany/none/classic-galleryanddownloads-tyreapproval-wintertyres/default/03a418cc-5d4e-11e6-873a-0019999cd470/%c3%9cberblick-Winterreifen-Classic-Fahrzeuge-und-Youngtimer.pdf>