

Auf dem Wachauring
in Österreich testen wir
Vintage-Sportreifen
der Dimension 185 R 15.
Testfahrzeug ist
ein Austin-Healey 3000

AVON
RADIAL STEEL

BLOCKLEY
RADIAL

DUNLOP
SPORT CLASSIC

MICHELIN
XVS

PIRELLI
CINTURATO CA 67

RETRO
RC 001

VREDESTEIN
SPRINT CLASSIC

BILLIGREIFEN
NO NAME

MIT FRISCHEM GUMMI SICHER INS ZIEL?

Alte Profile mit neuer Technik: Was taugen Vintagereifen?
Unser Test von sieben Klassikern und einem Billigreifen deckt so manche Schwäche auf

REIFENTEST Vintagereifen

| HANDLING NASS | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|------|
| Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h | | | | | |
| Vredestein | | | | | 70,4 |
| Pirelli | | | | | 70,0 |
| Dunlop | | | | | 68,9 |
| Michelin | | | | | 68,4 |
| Avon | | | | | 64,8 |
| Blockley | | | | | 62,6 |
| Retro | | | | | 60,9 |
| Billigreifen | | | | | 60,6 |

Der Klassik Sprint von Vredestein kann auf nasser Piste den besten Grip aufbauen, allerdings neigt er dabei öfter einmal zum sportlichen Übersteuern. Der Cinturato CA 67 von Pirelli ist bei fast gleichem Tempo deutlich einfacher zu handeln. Etwas langsamer, aber immer auf Nummer sicher geht es mit Dunlop und Michelin über den Parcour. Unkontrollierbar wird der Big Healey dagegen auf den Billigreifen aus dem Internet und den Reifen der Marke Retro.



TESTS BEI NÄSSE



Auf nasser Piste neigt das Heck zum Ausbrechen. Nur mit guten Reifen lässt sich der Healey auf Kurs halten

| AQUAPLANING | | | | | |
|-----------------------------------|--|--|--|--|------|
| Aufschwimmgeschwindigkeit in km/h | | | | | |
| Dunlop | | | | | 92,5 |
| Blockley | | | | | 88,3 |
| Billigreifen | | | | | 86,8 |
| Michelin | | | | | 80,4 |
| Pirelli | | | | | 79,4 |
| Avon | | | | | 78,2 |
| Vredestein | | | | | 78,2 |
| Retro | | | | | 69,5 |

Aquaplaning ist gerade für leistungsstarke Sportwagen mit Hinterradantrieb eine ernst zu nehmende Gefahr. Können die Profilrillen des Reifens das Wasser nicht weiter aufnehmen, verliert das Fahrzeug den Kontakt zur Fahrbahn und kommt ins Schleudern. Die besten Sicherheitsreserven bei starken Regengüssen bieten die Reifen von Dunlop und Blockley. Der Retro RC 001 verliert schon bei deutlich niedrigerer Geschwindigkeit die Haftung und wird bei Nässe zu einem echten Sicherheitsrisiko.

| KREISBAHN | | | | | |
|------------------------|--|--|--|--|-------|
| Rundenzeit in Sekunden | | | | | |
| Dunlop | | | | | 11,42 |
| Vredestein | | | | | 11,43 |
| Pirelli | | | | | 11,76 |
| Michelin | | | | | 11,88 |
| Billigreifen | | | | | 12,24 |
| Avon | | | | | 12,49 |
| Blockley | | | | | 12,63 |
| Retro | | | | | 12,85 |

Auf der bewässerten Kreisbahn dreht unser Test-Healey mit den Reifen von Dunlop und Vredestein die schnellsten Runden. Sie bieten bei Nässe den besten Grip, eine gute und sichere Seitenführung. Auch mit Pirelli und Michelin ist man auf regen-nasser Fahrbahn sicher unterwegs. Vorsicht ist dagegen bei den Reifen am unteren Ende des Diagramms verboten. Sie reagieren nur verzögert auf Lenkbefehle und lassen das Fahrzeug in Kurven vorzeitig über die Vorderräder schieben.

Alle Bremsungen werden aus Gründen der besseren Reproduzierbarkeit auf einem VW Golf mit ABS durchgeführt. Hierbei trennt sich schnell und mit großer Deutlichkeit die Spreu vom Weizen. Die Kandidaten der Premiummarken Vredestein, Pirelli, Dunlop und Michelin liefern Bremswege um 50 Meter ab, eine prima Leistung. Die Reifen der kleineren Hersteller dagegen verschrenken wichtige Sicherheitsreserven. Zusätzliche Anhaltewege von bis zu 15 Metern (mehr als drei Wagenlängen!) sind nicht akzeptabel.

| BREMSEN NASS | | | | | |
|-------------------------|--|--|--|--|------|
| aus Tempo 100 in Metern | | | | | |
| Vredestein | | | | | 49,5 |
| Pirelli | | | | | 49,7 |
| Dunlop | | | | | 51,8 |
| Michelin | | | | | 51,8 |
| Avon | | | | | 58,9 |
| Blockley | | | | | 62,0 |
| Billigreifen | | | | | 65,5 |
| Retro | | | | | 66,5 |



Bei starken Regenfällen droht auf ausgefahrenen Straßen bei hohem Tempo Aquaplaning



Eine schnelle Rundenzeit auf der Kreisbahn ist ein Garant für guten Grip auf nasser Fahrbahn



Gemessen werden die Bremswege auf einem Golf, die spürbaren Unterschiede erfahren wir im Healey

EIN SAMMLER AUS LEIDENSCHAFT



Jetze Visser (links), hier beim Erklären des Cockpits, ist stolzer Besitzer des historischen Rallyeautos „SMO 745“



Keine Angst vor englischer Technik: Jetze kennt jede Schwachstelle



Testteam und Austin-Healey 3000 nach erfolgreich beendeter Arbeit

Jetze Visser kennt sie alle, die werksseitig eingesetzten Renn- und Rallyefahrzeuge seiner Lieblingsmarke Austin-Healey. Die meisten davon hat er in seiner Sammlung, so wie unseren Testwagen mit dem englischen Kennzeichen SMO 745. Fragen nach sportlichen Einsätzen, Fahrerbesetzungen und Platzierungen beantwortet der jung gebliebene 69-Jährige aus dem Stegreif. Die Histo-

rie seiner Autos ist ihm wichtig, dazu kennt er erstaunliche Details und weiß viele Anekdoten zu erzählen. Auch im Umgang mit seinen Schätzen kennt er keine Berührungsängste. Bei der Tulpenrallye und der Mille Miglia greift der sympathische Holländer stets selbst ins Lenkrad. Sein Favorit ist ein grüner 62er Healey 3000 MK IIa, mit dem er pro Jahr gut 20 000 Kilometer zurücklegt.

Pat Moss war eine tolle und vor allem schnelle Frau: eine der ersten Vertreterinnen des weiblichen Geschlechts im Motorsport der 1950er- und 60er-Jahre, Schwester von Rennlegende Stirling Moss und Ehefrau des Rallye-Idols Erik Carlsson. 1958 wurde sie zum ersten Mal Rallye-Europameisterin der Damen, bis 1965 sollten noch vier weitere Titel folgen. Sie startete unter anderem für MG, Morris, Ford und Saab, ihren eigentlichen Durchbruch aber feierte sie auf der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich. Mit einem Austin-Healey 3000 fuhr sie spektakulär bis auf den vierten Platz der Gesamtwertung und sorgte damit in der ausschließlich von Männern dominierten Motorsportszene für einiges Aufsehen. Für die damals erst 24-jährige Pat muss es allerdings ein Ritt auf dem Vulkan gewesen sein: Der Big Healey mit

dem drehmomentstarken Sechszylinder und wenig Gewicht auf der blattgefederten Hinterachse war für sein unberechenbares Fahrverhalten und sein plötzlich ausbrechendes Heck berüchtigt. Pat bringt es nach dem Rennen auf den Punkt und gibt dem knallroten Werksrennwagen mit dem weißen Dach den Spitznamen „The Pig“ („Das Schwein“). Heute, 60 Jahre später, steht dieser Healey 3000 an der Startlinie des Wachaurings in Österreich, einem kleinen, aber feinen Rennkurs vor den Toren Wiens. Schnelle Rundenzeiten spielen zwar auch diesmal wieder eine Rolle. Doch anders als bei Pat Moss, die gegen ihre männlichen Rivalen im Jaguar, MG oder Lotus antreten musste, geht es nicht darum, wer als Erster ins Ziel fährt. Wir suchen heute nach dem besten Reifenprofil für historische

TESTS BEI TROCKENHEIT



Sein unberechenbares Fahrverhalten bescherte dem Healey 3000 den Spitznamen „The Pig“

Die Abrollgeräusche sind beim Healey im Getöse der Fahrgeräusche nicht zu unterscheiden



FOTOS: ROME SCHMIDT (3), ADAC

| VORBEIFAHRRGERÄUSCH | | | | | |
|----------------------------|----|----|----|----|------|
| bei Tempo 80 km/h in dB(A) | | | | | |
| Michelin | | | | | 78,2 |
| Blockley | | | | | 78,4 |
| Vredestein | | | | | 78,4 |
| Retro | | | | | 78,5 |
| Billigreifen | | | | | 78,6 |
| Pirelli | | | | | 78,8 |
| Avon | | | | | 78,9 |
| Dunlop | | | | | 80,7 |
| 76 | 77 | 78 | 79 | 80 | 81 |

Auch die Vorbeifahrgeräusche der acht Klassikreifen werden auf einem VW Golf gemessen. Unsere Messgeräte registrieren bei Tempo 80 und ausgeschaltetem Motor nur geringe Unterschiede. Lediglich der Dunlop Sport Classic rollt ein wenig lauter über die genormte Oberfläche der Geräuschmesstrecke. Im Cockpit des Healey werden solch feine Unterschiede aber vom lauten Motor schlichtweg übertönt.

DAS KLEINE REIFEN-ABC

Auf der Seitenwand eines Reifens finden sich neben dem Markennamen und der Dimensionsangabe noch viele weitere Informationen. Bei einem Kauf sollten Sie sich vor allem mit der Codierung des Produktionsdatums auskennen

- 1 Reifenbreite** in Millimetern.
- 2 Produktionszeit** 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.
- 3 Verhältnis** von Reifenhöhe zu Reifenbreite in Prozent.
- 4 E-Kennung** „E“ oder „e“ plus Länderkennziffer bilden das ECE-Prüfzeichen. Damit erfüllt der Reifen europäische Normen. Die „4“ steht zum Beispiel für die Niederlande. **5 Reifenart** „R“ steht für Radialreifen. Bei Diagonalreifen steht hier ein „D“ oder „-“.
- 6 Felgendurchmesser** in Zoll, bei TRX-Reifen in Millimetern.
- 7 Lastindex** (Load-Index). Gibt an, welche Last der Reifen maximal verträgt.
- 8 Geschwindigkeitsindex** (Speed-Index). Steht für die Höchstgeschwindigkeit des Reifens (zum Beispiel H = 210 km/h, V = 240 km/h).

| HANDLING | | | | | | |
|--------------------------------------|----|----|----|------|----|----|
| Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h | | | | | | |
| Dunlop | | | | 82,0 | | |
| Michelin | | | | 81,5 | | |
| Vredestein | | | | 80,8 | | |
| Retro | | | | 80,3 | | |
| Pirelli | | | | 80,3 | | |
| Avon | | | | 80,0 | | |
| Blockley | | | | 79,9 | | |
| Billigreifen | | | | 77,1 | | |
| | 72 | 74 | 76 | 78 | 80 | 82 |

Auf trockener Piste kann unser Big Healey sein sportliches Potenzial so richtig unter Beweis stellen. Den besten Gesamteindruck machen dabei die Kandidaten von Dunlop, Michelin und Vredestein: knackiges Einlenken, stabile Hinterachse und ausgewogene Balance. Kritisch wird es dagegen mit dem Billigreifen, das unkalkulierbar zum Ausbrechen neigende Heck sorgt für Hektik am Lenkrad, lässt keinen Fahrspaß aufkommen.

| BREMSEN | |
|------------------------|------|
| aus Tempo 100 in Meter | |
| Vredestein | 39,0 |
| Michelin | 40,0 |
| Avon | 40,3 |
| Dunlop | 40,5 |
| Pirelli | 41,5 |
| Retro | 42,2 |
| Blockley | 42,9 |
| Billigreifen | 44,2 |

Einen Bremsweg von knapp 40 Metern aus Tempo 100: Davon hätte man mit den vor 60 Jahren üblichen Diagonalreifen nur träumen können. Moderne Reifen machen das Fahren heute deutlich sicherer. Den kürzesten Bremsweg liefert Vredesteins Sprint Classic. Mit einer zusätzlichen Wagenlänge Anhalteweg verschenkt auch hier der Billigreifen wichtige Sicherheitsreserven (gemessen auf VW Golf mit ABS).

| ROLLWIDERSTAND | |
|----------------|------|
| in kg/t | |
| Retro | 14,4 |
| Dunlop | 13,2 |
| Pirelli | 12,4 |
| Billigreifen | 12,3 |
| Vredestein | 12,1 |
| Michelin | 11,9 |
| Avon | 10,4 |
| Blockley | 10,3 |

Vor 60 Jahren waren der Rollwiderstand eines Reifens und der damit verbundene Kraftstoffverbrauch von wenig Interesse. Auch die modernen Klassiker glänzen auf dem Rollenprüfstand nicht gerade mit vorbildlichen Werten. Das größte Spritsparpotenzial bietet der wasserscheue Retro RC 001, im Vergleich zum Blockley Radial wäre eine Ersparnis von sechs bis acht Prozent drin.



„Das Schwein“ lässt die Sau raus: In schnellen Kurven kommt das Heck des Healey 3000 quer

Sportwagen. Außerdem wollen wir herausfinden, ob ein Klassikreifen mit der Technik von heute das Fahrverhalten eines Sportwagens von gestern noch dynamischer und vor allem sicherer machen kann.

Sieben historische Profile in der Dimension 185 R 15 (identisch mit 185/80 R 15) stapeln sich dafür in der Bo-

xengasse. Die Hersteller Avon, Blockley und Retro orientieren sich mit ihren Profilen dabei eher an Vorbildern aus dem englischen Motorsport, während die großen Premiummarken Dunlop, Michelin, Pirelli und Vredestein eigene historische Profil- und Seitenwanddesigns zeitgemäß aufbereiteten. Zusätzlich läuft bei unserem Test einer der

namenlosen Billigreifen mit, wie sie im Internet für wenig Geld angeboten werden.

Sparen tut man damit allerdings nur an der eigenen Sicherheit, wie sich beim Handlingfahren auf der Rennstrecke schnell herausstellt. Beim Anlenken in die lange Links vor der Zielgeraden macht unser Healey dem von Pat verliehenen Spitz-



Pat Moss († 2008) war eine der ersten erfolgreichen Damen im Rallye-sport – und mit ihrer Copilotin ein Hingucker in der Männerdomäne

PAT MOSS: EIN LEBEN AM LIMIT

■ Patricia Moss, geboren 1934 im englischen Thames Ditton, suchte stets die sportliche Herausforderung. Schon vor ihrer Motorsportkarriere war sie als Springreiterin erfolgreich. Über ihren älteren Bruder, Formel-1-Pilot Stirling Moss, bekommt die Britin ersten Kontakt zum Motorsport. Mit 19 Jahren beginnt sie mit der Teilnahme an regionalen Clubrallies. BMC nimmt sie später als Werksfahrerin unter Vertrag. 1958 gewinnt sie zum ersten Mal die Europameisterschaft der Damen, dann auch noch 1960, 62, 64 und 65. Im Austin-Healey 3000 erringt sie 1960 den Gesamtsieg bei der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich. Im Folgejahr fährt sie bei der Ostafrika-Rallye mit einem Saab 96 auf Platz drei. Für die Ehrung als „Fahrer des Jahres 1960“ musste der Königlich-Englische Automobilclub sogar eigens die Satzung ändern, da Damen das Betreten des Bankettsaals nicht gestattet war.



In den 1960er-Jahren war der Motorsport ausschließlich Männern vorbehalten, Pat musste sich ihre Anerkennung mit harter Disziplin erkämpfen



namen alle Ehre und lässt so richtig die Sau raus. Nach anfänglich leichtem Übersteuern bricht beim Lupfen des Gaspedals die Hinterachse brutal aus, ein Dreher ist trotz sofortigen Gegenlenkens unvermeidbar. Deutlich harmonischer und sicherer geht es mit den

übrigen sieben Testreifen über den kurvenreichen Asphaltparcours des Wachaurings. Erst als wir die Wassersprenger zur Berieselung der knapp über einen Kilometer langen Teststrecke anstellen, trennt sich auch hier wieder die Spreu vom Weizen. Ohne Grip und Seitenführung

schwimmt der Healey auf den Reifen der Marken Blockley und Retro durch die Kurven, beim Bremsen werden wichtige Sicherheitsreserven leichtfertig verschenkt. Die modernen Gummimischungen der großen Reifenhersteller Dunlop, Pirelli, Vredestein und Michelin hal-


ten dagegen unseren 59er Big Healey deutlich sicherer in der Spur. Aus dem „Schwein“ von damals wird damit zwar immer noch kein Lamm, doch mit Sicherheit hätte Pat Moss mit diesen Reifen auf dem Siegerpodest noch viel öfter ganz oben gestanden.

ABROLLKOMFORT
Subjektiver Fahreindruck
In den 1960er-Jahren waren Niederquerschnittsreifen noch nicht erfunden, es gab ausschließlich Reifen der Serie 80 (Verhältnis der Reifenhöhe zur Reifenbreite 80 oder 82 Prozent). Diese hohe elastische Seitenwand sorgte für gute Eigendämpfung und schluckte problemlos die meisten Fahrbahnebenenheiten. Auch die modernen Klassikreifen im Test überzeugen mit ausgezeichnetem Federungskomfort, allen voran die Reifen von Michelin und Pirelli. Leicht poltriger läuft es dagegen mit Avon und dem Billigreifen.



Die hohen Seitenflanken des Reifens schlucken die meisten Fahrbahnebenenheiten problemlos

SCHNELLLAUF
Prüfstandstest
Oldtimerreifen sind wegen häufiger Standzeiten besonderen Bedingungen ausgesetzt. Deshalb schicken wir alle Kandidaten zum Sicherheitscheck auf den Rollenprüfstand. Die gesetzlichen Vorgaben für diese Prüfung erfüllen alle Kandidaten ohne Ausfälle. Kritisch wird es, als wir sie nach verschärften AUTO BILD-Bedingungen (mit zwei Grad Sturz) noch einmal etwas härter rannehmen. Dabei erreichen die Kandidaten von Avon und Blockley (als V-Reifen bis 240 km/h freigegeben) nicht die vorgegebenen Anforderungen.

| 185 R 15 (185/80R15) | NÄSSE | | | | | TROCKENHEIT | | | | | SO HABEN WIR BEWERTET | |
|--|--------------|-----------|-----------|----------|---|-------------|----------|---------------|--------------------|--|-----------------------|----------------------|
|  | Aquaplaning* | Handling* | Kreisbahn | Bremsen* | Durchschnitt | Handling* | Bremsen* | Abrollkomfort | Vorbeifahrgeräusch | Rollwiderstand | Durchschnitt | Schnellauf bestanden |
| Benotungsanteil in Prozent | 30 | 35 | 10 | 25 | | 40 | 30 | 15 | 10 | 5 | | |
| Dunlop Sport Classic 93 W ca. 960 Euro/Satz | 1 | 2 | 2+ | 2 | 2+ | 1 | 2 | 2+ | 2- | 2+ | 2+ | ✓ |
| Klassik TESTSIEGER 2019 | | | | | vorbildlich/1. Platz | | | | | Stärken: präzises Einlenkverhalten mit stabiler Seitenführung und harmonischem Fahrgefühl auf dem Handlingparcours, sehr gute Aquaplaningreserven, kurze Bremswege. Schwächen: leichtes Übersteuern bei Nässe, leicht erhöhtes Abrollgeräusch. | | |
| Michelin XVS 93 V ca. 1200 Euro/Satz | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1- | 2 | 2- | 2+ | ✓ |
| Klassik VORBILDLICH 2019 | | | | | vorbildlich/2. Platz | | | | | Stärken: ausgewogen, neutrales Fahrverhalten mit sanften Übergängen, präzises Lenkverhalten, kurze Bremswege, gute Aquaplaningeigenschaften, sehr guter Fahr- und Abrollkomfort. Schwächen: leichtes Untersteuern auf nasser Fahrbahn. | | |
| Vredestein Sprint Classic 91 V ca. 660 Euro/Satz | 2- | 2 | 2+ | 2+ | 2 | 2+ | 2+ | 2 | 2 | 2- | 2+ | ✓ |
| Klassik VORBILDLICH 2019 | | | | | vorbildlich/3. Platz | | | | | PREIS-LEISTUNGS-SIEGER 2019 Stärken: harmonisches Fahrverhalten mit guter Seitenführung und viel Grip auf nasser und trockener Piste, präzises Lenkverhalten mit guter Rückmeldung, kurze Bremswege. Schwächen: eingeschränkte Aquaplaningreserven, leichtes Übersteuern bei Nässe. | | |
| Pirelli Cinturato CA 67 91 V ca. 1280 Euro/Satz | 2 | 2+ | 2 | 2+ | 2+ | 2 | 2- | 1- | 2 | 2- | 2 | ✓ |
| Klassik VORBILDLICH 2019 | | | | | vorbildlich/4. Platz | | | | | Stärken: harmonisches, sicheres Fahrverhalten und sehr gute Seitenführung auf nasser Fahrbahn, gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, kurze Bremswege bei Nässe, guter Fahr- und Abrollkomfort. Schwächen: Tendenz zum Übersteuern auf trockener Piste. | | |
| Avon Radial Steel 93 V ca. 1160 Euro/Satz | 2- | 4+ | 3 | 3- | 3 | 2- | 2 | 3+ | 2 | 3+ | 2- | -* |
| bedingt empfehlenswert/5. Platz | | | | | Stärken: präzises Einlenkverhalten, ausgewogenes Fahrverhalten und kurze Bremswege auf trockener Fahrbahn. Schwächen: wenig Seitenführung, starkes Übersteuern und lange Bremswege auf nasser Piste, mäßige Sicherheitsreserven bei Aquaplaning. | | | | | | | |
| Blockley Radial 91 V ca. 920 Euro/Satz | 1- | 4 | 3 | 4 | 3 | 2- | 3+ | 2- | 2 | 3 | 2- | -* |
| bedingt empfehlenswert/6. Platz | | | | | Stärken: sehr gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, ausgewogenes Fahrverhalten auf trockener Piste. Schwächen: unharmonisches Fahrverhalten, zu wenig Seitenführung und starkes Übersteuern bei Nässe, lange Bremswege auf nasser und trockener Fahrbahn. | | | | | | | |
| Retro RC 001 93 H ca. 340 Euro/Satz | 3- | 4- | 3- | 5+ | 4 | 2 | 3+ | 2 | 2 | 2+ | 2- | ✓ |
| nicht empfehlenswert/7. Platz | | | | | Stärken: harmonisches Fahrverhalten und guter Fahr- und Abrollkomfort auf trockener Fahrbahn. Schwächen: mangelnde Seitenführung, unausgewogenes Fahrverhalten mit starkem Übersteuern auf nasser Piste, viel zu lange Nassbremswege, geringe Aquaplaningreserven. | | | | | | | |
| Billigreifen No Name ca. 280 Euro/Satz | 1- | 4- | 3+ | 4- | 3- | 4+ | 3 | 3+ | 2 | 2- | 3 | ✓ |
| nicht empfehlenswert/8. Platz | | | | | Stärken: sehr gute Sicherheitsreserven bei Aquaplaning, Schwächen: unausgewogene Fahreigenschaften mit wenig Seitenführung und schwammiger Lenkung auf nasser und trockener Fahrbahn, viel zu lange Bremswege bei Nässe, mäßiges Bremsvermögen auf trockener Piste. | | | | | | | |
| Noten-Farbschema: 1 2 3 4 5 6 * besteht den Test nach ECE, aber nicht unter verschärften Bedingungen nach AUTO BILD-Vorgaben | | | | | | | | | | | | |

FAZIT

■ Moderne Reifen im Vintage-Look helfen, die klassische Auto- und Motorsportszene mobil zu halten. Sie verbessern die Fahrdynamik und machen das Fahrverhalten vor allem bei Nässe sicherer. Doch nur die Hälfte der Kandidaten besteht unseren Test mit der Auszeichnung „vorbildlich“. Von den übrigen sollte man besser die Finger lassen, im eigenen Interesse.

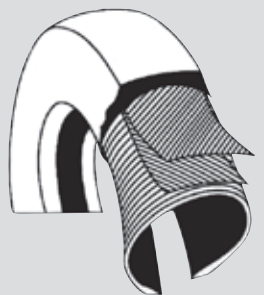
Dierk Möller



DAS RAD DER ZEIT



► **LUFTREIFEN** der Gebrüder Michelin bieten deutlich bessere Fahreigenschaften als die bis dato verwendeten Vollgummiversionen. Ab 1895 erobert der „Pneumatic“ den Reifenmarkt.



► **RADIALREIFEN** mit kreisförmig angeordnetem Aufbau der Karkasse und stabilen Gürtel-lagen sorgen ab 1946 für eine bessere Fahrdynamik und verdrängen den Diagonalreifen.

► **NIEDERQUERSCHNITTSREIFEN** der Marke Pirelli mit einer weniger hohen Seitenwand sorgen ab 1969 für mehr Grip in Kurven und ein sportlich knackiges Lenkverhalten.

► **OHNE LUFT** funktionieren voraussichtlich die Reifen der Zukunft. Ab 2024 soll der pan-nensichere Uptis von Michelin erstmals an einem Serien-Pkw über unsere Straßen rollen.

