

# sport auto

Ausgabe 4/2015



**ERSTER TRACKTEST** Porsche Cayman GT4

**PORSCHE vs PEUGEOT**



der neue TTS  
sation im Test?

**Dreikampf: Polo GTI gegen Mini und Fiesta**



Spaßbüchsen mit Handschaltung

**SUPERTEST BMW M235i**



Im Performance-Trimm  
durch die Grüne Hölle

# FERRARI AMBO MASERATI

**OFFENES RENNEN**  
UNTERWEGS MIT DREI  
ITALO-ROADSTERN:  
DER SCHÄRFSTE ROAD-  
TRIP DES JAHRES!



IALE A  
S



**AVENTADOR  
ROADSTER  
700 PS**



**GRANCABRIO MC  
460 PS**

**TEST SPORTLICHE  
SOMMERREIFEN**



**nce für den Sauger**



er Lexus RC F den  
Performance?

**Insider-Report: Lotus lebt!**



**EXKLUSIV**  
Exige Roadster, 3-Eleven  
Elise S Cup und Evija 400

**Audis neuer Supersportler**



**610 PS: Audi R8  
V10 plus im Technik-Check**

**Enthüllt: Neuer 24h-Racer**



Kann der Glickenhaus  
SG003 C siegen?

REIFENTEST SIEBEN SOMMERREIFEN DER GRÖSSE 235/35 R19



# GRIP!



**VIDEO TEST-  
IMPRESSIONEN**  
Zum Betrachten des  
Films den Bildcode per  
Smartphone mit einer  
QR-App scannen



Gesucht: die besten Sportreifen der **Dimension 235/35 R 19**. Nur sieben Kandidaten mit bester Reputation schaffen es in die Endausscheidung, den knallharten Performance-Vergleich auf nasser Strecke, auf trockenem Rundkurs und im Prüflabor. Wer bietet den ultimativen Grip?

#### **! IM DETAIL**

### Diese Reifen stellten sich dem Test

- Bridgestone Potenza S001
- Continental SportContact 5P
- Dunlop Sportmaxx RT
- Hankook Ventus S1 Evo<sup>2</sup> K 117
- Kumho Ecsta PS 91
- Nokian Z-Line
- Pirelli P Zero

**D**ie Leser von sport auto, das wissen wir aus unseren Umfragen, kennen keine Kompromisse. Das Beste oder nichts! Kein Wunder, dass auch bei der Reifenwahl vor allem die Top-Marken im Fokus stehen. Mit kaufentscheidend sind zudem die Informationen des seit 2012 auf jedem Reifen angebrachten EU-Labels.

Hier finden sich Angaben zu Rollwiderstand, Nassgriff und Abrollgeräusch eines Reifens, A steht dabei für die beste, F für die schlechteste Kategorie. Die Folge: Für eine vorteilhafte Kennzeichnung werden zunehmend besonders leicht laufende Nässe-spezialisten entwickelt. Bleibt angesichts dessen nun die für Sportfahrer wichtige Trocken-Performance auf der Strecke?

### Was bedeuten die Label-Klassen?

Von der Traumnote „A-A“ sind sportliche Größen wie 235/35 R 19 Y angesichts des physikalischen Zielkonflikts zwischen niedrigem Rollwiderstand und bestem Nassgriff jedoch weit entfernt. Ein realistisches „C-A“-Label schaffen allerdings schon der Dunlop Sportmaxx und der Continental SportContact 5P.

Mit „E-A“, also etwas höherem Rollwiderstand, folgen der Nokian Z-Line, der neue Hankook Ventus S1 Evo<sup>2</sup> und der Pirelli P-Zero. Der Bridgestone Potenza S 001 und der günstige Kumho Ecsta PS 91 starten zum Vergleich eine Nassgriff- und Rollwiderstandsklasse schlechter mit „F-B“.

Die Einstufung der Reifen in die jeweiligen Label-Klassen wird von den Herstellern selbst vorgenommen. Kann man sich auf die Angaben in der Praxis verlassen? Tatsächlich schießen die labelschlechtesten Kumho und Bridgestone mit 39,8 und 37,5 Metern Bremsweg aus Tempo 80 gleich mal weit an den anderen vorbei.

Für ein A-Label muss hier noch mächtig Entwicklungsarbeit geleistet werden. Besser: Dunlops Sportmaxx RT, dessen vorbildlich niedriger Rollwiderstand allerdings zur Ehrenrettung erhalten muss. In unserem Test mit rund 35 Metern dann absolut im grünen A-Bereich: Nokian, Hankook und Conti, ausgebremsst nur von Nässekönig Pirelli, der einen nochmals zwei Meter kürzeren

# Sieben Reifen mit extremer Leistungsdichte: Pirelli greift am besten



	PIRELLI P Zero	CONTINENTAL SportContact 5P	HANKOOK Ventus S1 Evo <sup>2</sup> K 117	DUNLOP Sportmaxx RT	NOKIAN Z-Line
Preis (inkl. MwSt.) <sup>1)</sup>	209 Euro	214 Euro	182 Euro	205 Euro	172 Euro
EU-LabelEinstufung Rollwiderstand/Nasshaftung*	E-A	C-A	E-A	C-A	E-A
Last- und Speed-Index <sup>2)</sup>	91 Y	91 Y	91 Y	91 Y	91 Y
Reifengewicht	9,0 kg	8,9 kg	9,0 kg	8,7 kg	9,9 kg
Herstellungsland	Deutschland	Tschechische Republ.	Korea	Deutschland	Finnland
Service-Hotline	089/14 90 80	05 11/938 01	061 02/599 82 00	061 81/68 01	09 11/52 75 50

FAHRL EISTUNGEN AUF NASSE		max. Punkte				
Bremsweg 40 %	10	10	8	8	7	8
Seitenführung 15 %	10	10	9	9	9	9
Handling nach Zeit 15 %	10	8	10	9	8	10
Handling subjektiv 15 %	10	10	10	10	9	8
Aquaplaning längs 5 %	10	7	9	10	8	9
Aquaplaning quer 10 %	10	6	10	10	8	7
<b>Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)</b>	<b>10</b>	<b>9,2</b>	<b>9,0</b>	<b>8,9</b>	<b>7,9</b>	<b>8,4</b>

FAHRL EISTUNGEN TROCKEN		max. Punkte				
Bremsweg 40 %	10	10	8	8	9	8
Spurwechselsicherheit 10 %	10	9	10	9	9	9
Lenkreaktion 10 %	10	10	10	9	7	8
Handling nach Zeit 15 %	10	9	10	10	8	7
Handling subjektiv 15 %	10	10	10	10	7	8
Abrollkomfort/Innenlärmsch (subj.) 10 %	10	9	8	8	8	8
<b>Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)</b>	<b>10</b>	<b>9,7</b>	<b>9,0</b>	<b>8,8</b>	<b>8,3</b>	<b>8,0</b>

UMWELTWER TUNG		max. Punkte				
Rollwiderstand (Rowi) 70 %	10	8	7	7	10	9
Reifen-/Fahrbahngeräusch (80 km/h) 30 %	10	7	7	10	10	7
<b>Gewichtetes Zwischenergebnis (max. 10)</b>	<b>10</b>	<b>7,7</b>	<b>7,0</b>	<b>7,9</b>	<b>10</b>	<b>8,4</b>

**So wird bewertet**  
Die maximal erreichbare Punktzahl ist in allen Testdisziplinen einheitlich auf 10 Punkte festgelegt. Um die Ergebnisse gemäß ihrer Alltags- oder Zielgruppenrelevanz einordnen zu können, werden die einzelnen Disziplinen in den Kategorien unterschiedlich gewichtet.  
Je nach Reifenspezifikation (Sommer-, Winterreifen) werden in einem zweiten Schritt auch die Testkategorien „nass“, „trocken“ und „Umwelt“ nach einem festen Schlüssel zueinander gewichtet. In diesem Test gilt der sporttauto-Bewertungsschlüssel für Performance-Reifen: nass 40%, trocken 50%, Umwelt 10%.

<b>+</b> Extrem hohes Gripniveau und kurze Bremswege auf Nässe, präzise und zielgenau fahrbare Reifen mit sicherem, breitem Grenzber eich. Auch auf trockenem Kurs weitgehend neutrale Balance mit feinem Mitstuern beim Lastwechsel. Guter Abrollkomfort, akzeptabler Rollwiderstand.	<b>+</b> Auf Nässe überdurchschnittliche Brems- und Aquaplaning-Eigenschaften, hohe Verlässlichkeit und Präzision bei leichter Untersteuertendenz mit kalkulierbarer Lastwechselreaktion. Sehr schnell mit vorbildlich ausgewogenem, fahstabilem und präzisiertem Handling auch auf trockenem Asphalt. Ordentlicher Abrollkomfort.	<b>+</b> Sportiver und dennoch verlässlicher Reifen mit hohem Gripniveau und besten Aquaplaning-Werten. Überdurchschnittliche Leistungen auf Nässe. Auf trockenem Kurs leicht beherrschbares, aber dynamisches Fahrerhalten. Leises Abrollgeräusch.	<b>+</b> Sanft anlenkender, einfach kontrollierbarer Reifen mit leichter Untersteuertendenz auf Nässe. Breiter, sicherer Grenzbereich auch beim Handling auf trockenem Asphalt, dazu kurze Bremswege. Sehr niedriger Rollwiderstand, leise.	<b>+</b> Insgesamt recht ausgewogener Reifen, sowohl im Handling nass wie trocken mit überwiegend sicherer Untersteuertendenz bei nur geringen Lastwechselreaktionen. Gutnützig und berechenbar.
<b>-</b> Leichte Schwächen im Längs- und Quer-Aquaplaning.	<b>-</b> Etwas erhöhter Rollwiderstand; lautes Abrollgeräusch.	<b>-</b> Erhöhter Rollwiderstand.	<b>-</b> Schwaches Nassbremsen, große Lenkwinkel bei forcierter Kurvenfahrt trocken. Abstriche im Handling wegen mangelnder Präzision und Agilität.	<b>-</b> Schwächen im Quer-Aquaplaning, eingeschränkte Lenkpräzision, lässt für einen Sportreifen etwas Agilität vermissen, erhöhter Rollwiderstand.

<b>Gesamtwertung nach Bewertungsschlüssel</b>	<b>10</b>	<b>9,2</b>	<b>8,8</b>	<b>8,8</b>	<b>8,3</b>	<b>8,2</b>
<b>URTEIL</b>	besonders empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert	empfehlenswert

<sup>1)</sup> Preise laut Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk e. V.; Preisstand: 16.2.2015. <sup>2)</sup> Last- und Speedindex des Reifens: Y = 300 km/h. <sup>3)</sup> Wertung: 9-10 = sehr empfehlenswert (dunkelgrün gekennzeichnet); 8,0-8,9 = empfehlenswert (grün); 7,0-7,9 = bedingt empfehlenswert (gelb); 6,0-6,9 = eingeschränkt empfehlenswert (orange); 5,9 und weniger: nicht empfehlenswert (rot). Höchste erreichbare Punktzahl: 10,0. Tabelle maschinell erstellt, abgedruckt sind gerundete Werte, Endnoten aus Dezimalzahlen ermittelt, aus Rundung entstehende Differenzen sind möglich.

## FAHRVERSUCHE BEI NÄSSE

Bremsen	Handling	Seitenführung	Aquaplaning längs	Aquaplaning quer																				
Bremsweg in Metern aus 100 km/h	Durchschnittsgeschwindigkeit in km/h, Streckenlänge 1823 m	Maximale Querbeschleunigung im Kreis, ø 80 m (m/s <sup>2</sup> )	Geschwindigkeit in km/h bei 15% Schlupf, Wassertiefe 9 mm	Seitenführung vor Aufschwimmen im 200-m-Kreis, Wasser 6 mm																				
<table border="1"> <tr> <td>Pirelli</td> <td>32,9</td> </tr> <tr> <td>Kumho</td> <td>39,8</td> </tr> </table>	Pirelli	32,9	Kumho	39,8	<table border="1"> <tr> <td>Continental</td> <td>91,3</td> </tr> <tr> <td>Kumho</td> <td>84,4</td> </tr> </table>	Continental	91,3	Kumho	84,4	<table border="1"> <tr> <td>Pirelli</td> <td>0,41</td> </tr> <tr> <td>Kumho</td> <td>7,56</td> </tr> </table>	Pirelli	0,41	Kumho	7,56	<table border="1"> <tr> <td>Hankook</td> <td>81,3</td> </tr> <tr> <td>Kumho</td> <td>64,5</td> </tr> </table>	Hankook	81,3	Kumho	64,5	<table border="1"> <tr> <td>Hankook</td> <td>3,96</td> </tr> <tr> <td>Kumho</td> <td>2,75</td> </tr> </table>	Hankook	3,96	Kumho	2,75
Pirelli	32,9																							
Kumho	39,8																							
Continental	91,3																							
Kumho	84,4																							
Pirelli	0,41																							
Kumho	7,56																							
Hankook	81,3																							
Kumho	64,5																							
Hankook	3,96																							
Kumho	2,75																							
<ol style="list-style-type: none"> <li>Pirelli 32,9</li> <li>Continental 34,5</li> <li>Nokian 35,1</li> <li>Hankook 35,4</li> <li>Dunlop 37,0</li> <li>Bridgestone 37,5</li> <li>Kumho 39,8</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Continental 91,3</li> <li>Nokian 90,8</li> <li>Hankook 90,5</li> <li>Pirelli 90,0</li> <li>Dunlop 89,8</li> <li>Bridgestone 88,8</li> <li>Kumho 84,4</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pirelli 8,41</li> <li>Continental 8,19</li> <li>Nokian 8,13</li> <li>Dunlop 8,12</li> <li>Hankook 8,09</li> <li>Bridgestone 8,09</li> <li>Kumho 7,57</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hankook 81,3</li> <li>Nokian 79,1</li> <li>Continental 79,0</li> <li>Dunlop 76,4</li> <li>Bridgestone 75,8</li> <li>Pirelli 74,9</li> <li>Kumho 64,5</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hankook 3,96</li> <li>Continental 3,96</li> <li>Bridgestone 3,76</li> <li>Dunlop 3,64</li> <li>Nokian 3,42</li> <li>Pirelli 3,12</li> <li>Kumho 2,75</li> </ol>																				

■ BESTER ■ SCHLECHTESTER



### BRIDGESTONE

Potenza S001

206 Euro

F-B

91 Y

9,6 kg

Polen

061 72/40 84 30

### KUMHO

Ecsta PS 91

169 Euro

F-B

91 Y

8,8 kg

Korea

069/943 31 80

7	6
9	7
7	5
7	7
8	5
9	5
7,6	6,8
8	8
8	9
9	10
7	10
7	9
6	8
7,6	8,8
7	7
7	8
7,0	7,3

**+** Ordentliches Bremsen trocken, gute Aquaplaning-Vorsorge und sichere Seitenführung auf Nässe, direkte Lenk-ansprache, gutes Feedback.

**+** Gute Performance mit top Rundzeiten auf trockenem Kurs: direkt, fahraktiv, dynamisch und dennoch sicher.

**-** Schwächen beim Nassbremsen, lastwechselempfindlich bei ungenügender Balance auch trocken, mangelnde Lenkpräzision, wenig Reserven bei größeren Lenkwinkeln, Komfortschwächen.

**-** Der Trockenspezialist hat markante Schwächen im Nassrennen. Mit massivem Untersteuern und ausgeprägter Lastwechselempfindlichkeit ist er schwer kontrollierbar. Schwächen auch in Traktion und Lenkpräzision.

7,5

bedingt empfehlenswert

7,5

bedingt empfehlenswert

Technischer Stand: Oktober 2014. \* Offizielles EU-Reifenlabel: Kategorien A (beste) bis F (schlechteste). Werte im Fachhandel einsehbar.

## IM DETAIL

### So haben wir getestet

Um bestmögliche Genauigkeit und Ergebnissicherheit zu gewährleisten, werden, soweit durchführbar, sämtliche Versuche in diesem Test mehrfach durchgeführt. In allen Kriterien werden die Produkte nach einem zuvor festgelegten Muster bewertet. Grundsätzlich erhält der beste Reifen eines Versuchs die maximal mögliche Punktzahl von 10 Punkten. Das Bewertungsschema folgt einer progressiven mathematischen Funktion, wodurch sichergestellt ist, dass auch hochwertige, in ihren Eigenschaften nah beieinanderliegende Produkte ausreichend trennscharf bewertet werden können.

Dieses Schema gilt gleichermaßen für die objektive Bewertung durch Messgeräte wie für die subjektive Benotung durch die erfahrenen Testfahrer, was etwa bei der Beurteilung des Komforts und des Handlings zum Tragen kommt. Beim Handling auf nasser oder trockener Bahn führt ein ausgewogenes, sicheres und den Erwartungen der mutmaßlichen Zielgruppe entsprechendes Fahrverhalten zu einer Optimalbenotung. Unzureichende Haftung oder ausgeprägte Lastwechselreaktionen im Grenzbereich führen zu Punktabzug.

Die Aquaplaning-Tests, jeweils in Längs- und Querrichtung, geben Auskunft über die Reaktion der Reifen etwa beim Durchfahren von tiefen Spurrinnen. Die Höhe der kritischen Aufschwimmgeschwindigkeit bei Geradeausfahrt oder die erreichbare Querschleunigung bei Wasserdurchfahrt nach VDA-Kriterien sollen jeweils die Sicherheitsreserven der Reifen aufzeigen.

Der Rollwiderstand der Reifen wird grundsätzlich in jeweils zwei unterschiedlichen Testlaboratorien auf Rollenprüfständen ermittelt. Die Ergebnisse fließen als Mittelwert abzüglich vorgesehener Toleranzen in die Wertung ein. Grundlage der Bewertung ist die – auch für das Reifen-Label relevante – europäische Gesetzgebung zur Reifenkennzeichnung.



Bremsweg in den Asphalt stemmen kann.

Was können wir noch vom Reifen-Label ablesen? Richtig, c Abrollgeräusche und den Rollwiderstand. Während die angegebenen dB-Werte erfreulicherweise von allen teils deutlich unterboten werden, wird die Angabe des Rollwiderstandes offensichtlich etwas toleranter ausgelegt.

Bridgestone neigt hier etwas zur Übertreibung, während Dunlop, Kumho und Nokian nach sport auto-Messungen eine Klasse besser verdient hätten.

### Über die Fahrdynamik schweigt das Label

Wir aber nicht: In sechs Einzeldisziplinen fühlen wir den siebten Top-Reifen allein im Nassen auf den Zahn. Zunächst in Führung, der erst kürzlich überarbeitete Pirelli. Beim Nassgrip ist er nicht zu toppen: Der P-Zero-bereifte R-Golf begeistert mit neutralerem Handling, reagiert verlässlich auf gezielte Lastwechsel, kommt allerdings bei Starkregen und tieferen Pfützen an seine Grenzen – hier fehlt es an Profiltiefe.

Mit geringfügig weniger Grip bei Bremsen und Seitenführung dafür ohne Aquaplaning-Schwächen pflügt der Conti durchs Wasser, macht mit leichter Untertendenz bei kalkulierbarer Lastwechselreaktionen auch hohen Geschwindigkeiten leicht beherrschbar – im Nasshandling eine klare 10! Einen Wimpernschlag dahinter folgt Hankook: Ausgezeichnete Aquaplaning-Sicherheit, hohes Gripniveau und gutmütige Handling-Eigenschaften mit breitem Grenzbereich machen den neuen Ventus S1 Evo<sup>2</sup> zum sicheren Allrounder.

Gleiches gilt für den schnelle Nokian sowie den gutmütig abgestimmten Dunlop. Der Bridgestone gefällt mit direkter Lenk-ansprache, wirkt aber auf dem kräftigen Golf zu unruhig. Kumho outet sich als wasserscheu.

Können die Nassespezialisten ihre Führung auf dem staubtrockenen und anspruchsvollen RaTrack verteidigen? Der Kumho kann hier mächtig aufholen, mit ordentlicher Lenkpräzision, sup Seitenführung und ausgewogenem, fahraktivem Handling fäh der Koreaner sogar an das Niveau der Spitzengruppe heran. Bridgestones Potenza gelingt das mit

## FAHRVERSUCHE BEI TROCKENHEIT

**Bremsen**  
Bremsweg in Metern  
aus 100 km/h

Pirelli	32,8
Bridgestone	35,6

1. Pirelli	32,8
2. Dunlop	33,7
3. Hankook	34,5
4. Nokian	34,6
5. Continental	34,6
6. Kumho	35,3
7. Bridgestone	35,6

**Handling**  
Durchschnittsgeschwindigkeit  
in km/h, Streckenlänge 1900 m

Continental	135,6
Bridgestone	131,8

1. Continental	135,6
2. Hankook	135,3
3. Kumho	135,3
4. Pirelli	134,4
5. Dunlop	133,8
6. Nokian	132,4
7. Bridgestone	131,8

**Rollwiderstand**  
Rollwiderstandsbeiwert  
C<sub>r</sub> in kg/t

Dunlop	8,3
Kumho	9,8

1. Dunlop	8,3
2. Nokian	8,8
3. Pirelli	9,3
4. Bridgestone	9,5
5. Continental	9,7
6. Hankook	9,7
7. Kumho	9,8

**Abrollgeräusch**  
Außengeräusch in dB(A)  
bei 80 km/h

Dunlop	68,0
Nokian	71,0

1. Dunlop	68,0
2. Hankook	68,0
3. Kumho	69,0
4. Bridgestone	70,0
5. Continental	70,0
6. Pirelli	70,0
7. Nokian	71,0



# 32,8 METER BREMSWEG – DAMIT SETZT PIRELLI DIE BESTMARKE

schmalem Grenzbereich und dürrtger Lenkpräzision nicht wirklich. Der Nokian hingegen gibt sich leicht beherrschbar und jederzeit sicher, für schnelle Rundenzeiten auf dem flotten Kurs ist aber seine Mischung zu weich, er neigt daher zum Untersteuern.

Nicht minder sicher und sogar noch ein Quäntchen braver: der besonders leise und rollwiderstandsarme Dunlop Sportmaxx RT – mehr vornehme Zurückhaltung muss allerdings bei einem Sportreifen wirklich nicht sein.

Die Spitzenplätze dieses dicht besetzten Feldes machen die bereits nass überzeugenden Conti, Hankook und Pirelli unter sich aus: Mit messerscharfem Handling, bestem Lenkungs-Feedback, exakten Lastwechselreaktionen und schnellen Rundenzeiten drängt der SportContact an die Spitze, dicht gefolgt vom Newcomer Hankook. Es sind nur Zehntel, mit denen sich der Hannoveraner in den Rundenzeiten, durch dynamischeres Lenkansprechen oder ein stabileres Heck beim Spurwechsel absetzen kann.

## IM DETAIL Die Räder im Test

Für die Fahrversuche und Rennstreckentests wurde der Golf R mit Zubehörädern von Borbet ausgestattet. Die attraktiven, im Flow-Forming-Verfahren hergestellten Felgen mit fünf Doppelspeichen werden derzeit, in Sterlingsilber lackiert, in 19-Zoll-Größen angeboten. Mit verschiedenen Einpresstiefen und Lochkreisen passen die Räder auch an viele Audi- und Mercedes-Modelle der Kompakt-, Mittel- und Oberklasse. Der Preis pro Rad (UVP) beträgt rund 239 Euro.



Und der Pirelli? Der kann zwar in Präzision und Dynamik, nicht aber bei den Rundenzeiten auf dem anspruchsvollen Rundkurs mithalten. Der Grund dürfte im heißen Asphalt und seiner weichen Mischung zu suchen sein. Dennoch schnappt Pirelli den beiden Handling-Cracks den Testsieg beim hoch gewichteten Trockenbremsen vor der Nase weg: 32,8 Meter! Hankook und Conti stehen erst knapp zwei Meter später.

## Drei starke Profile in Führung

Die Nassspezialisten des sport auto-Tests sind also auch im Trockenen kaum zu schlagen. Kompromisse sind, abgesehen vom Rollwiderstand, vernachlässigbar.

Anders sehen das einige Fahrzeughersteller. Um die Fahreigenschaften ihrer Modelle auf nasser und trockener Straße noch exakter zu definieren und die firmeneigenen Anforderungen an Kraftstoffersparung und Reifenhaltbarkeit zu erfüllen, werden spezielle Reifen oft bereits zusam-

men mit den Fahrzeugen entwickelt. Diese Reifen mit OE-Spezifikation (Original Equipment) sind in Mischung und Konstruktion oft speziell an die besonderen Anforderungen dieser Autos angepasst und können sich trotz gleicher Typbezeichnungen deutlich von den getesteten Standardreifen unterscheiden. Erkennbar sind sie an kleinen Zusatzkürzeln auf der Reifenseitenwand.

So steht etwa AR und ARR für OE-Reifen für Alfa Romeo, AO, RO1 und RO2 für Audi, ein Sternchen für BMW, K1 für Ferrari, L für Lamborghini, LS für Lotus, MC für McLaren, MO und MOE für Mercedes und N0, N1 und N2 für Porsche.

Zwar dürfen OE-Reifen auch auf anderen Fahrzeugen genutzt werden, über die Performance lassen sich aber keine gesicherten Vorhersagen treffen. Dass ein für die Alfa-4C-Hinterachse optimierter Pirelli P Zero auch auf dem Golf R Höchstleistungen vollbringt, darf bezweifelt werden. Mit dem sport auto-Testsieger hat er sicher nur wenig gemein. ■