Soll ich Porsche Reifen mit oder ohne N - NA Kennung kaufen?

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 9. Juni 2022, 08:30

Liebe Alle,

sehr häufig werden wir gefragt, ob denn eine N - NA Kennung beim Kauf von Porsche Reifen auch wirklich nötig ist.

Viele Kunden möchten beim Reifenkauf sparen und suchen daher nach preiswerteren Alternativen, denn schließlich ist die Nutzung von Reifen ohne Porsche N - NA Kennung gesetzlich seitens der EU auch erlaubt, das hören wir immer wieder.

Daher die grundsätzliche Frage: Was bedeutet die N - Kennung bei Porsche Reifen?

Die N - Kennungen: N0, N1, N2, N3, N4, N5, N6 ..... , kennzeichnen den Entwicklungsstand des idealen Reifentyps für Ihr Porschemodell.

Gemeinsam mit führenden Reifenherstellern entwickelt Porsche den idealen Reifentyp für jedes einzelne Porsche-Modell, damit die speziellen Performance-Anforderungen, zugeschnitten auf Ihren Porsche, erfüllt werden.

Dass die Reifen gründlich erprobt und von Porsche freigegeben wurden, zeigt sich an der **N-Markierung.** Denn die **N-Kennung steht für "Nürburgring", weil** auf der Nordschleife findet die Erprobung der Porsche-Reifen statt und das wird mit dem Buchstaben N für Nürburgring auf den Reifen dokumentiert.

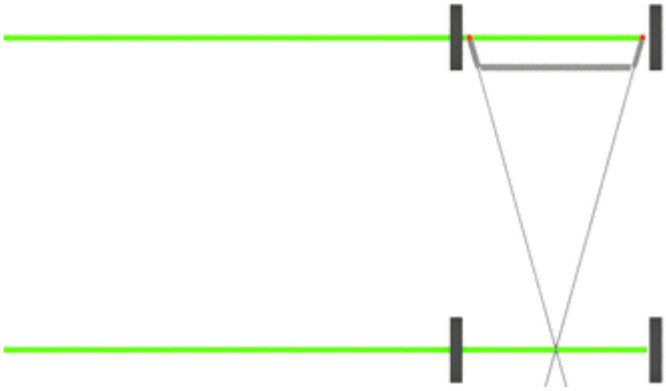
Wer einmal am Nürburgring bei einer Reifenerprobung von Porsche dabei war, der weiß, dass hier nichts dem Zufall überlassen wird.

Die Porsche N Reifen werden in der Entwicklung über alle Geschwindigkeiten und Temperaturbereiche gequält, damit Sie sich künftig auf Ihre Porsche N - Reifen verlassen können!

Sind andere Reifen unsicherer, oder warum soll ich trotzdem die Porsche N Reifen kaufen?

Bei anderen Fahrzeugen stehen doch auch Anforderungen an die Sicherheit an, die vielen Hersteller schlafen auch nicht auf dem Baum und wollen auch, dass ihre Kunden sicher von A nach B kommen ... aber warum soll ich dann trotzdem teure N Reifen für Porsche kaufen ?!?

Die Antwort liegt in der technischen Konstruktion der Porsche Vorderachse:



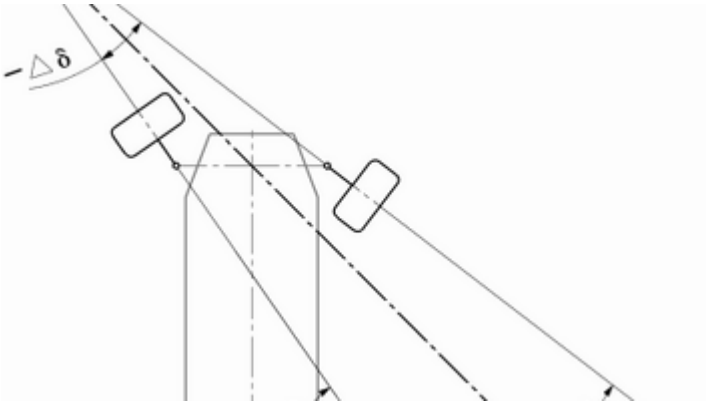
Fast alle Serien - Fahrzeuge haben eine Lenkung, deren Lenkgeometrie nach dem Ackermann´schen Prinzip funktioniert.

Beim Lenktrapez nach Ackermann, beschreibt das **KURVEN-INNERE** Rad einen kleineren Wendekreis als das **KURVEN-ÄUSSERE** Rad.

Das kurveninnere Rad wird stärker eingeschlagen als das kurvenäußere Rad. Durch dieses differente Einschlagen der Räder wird bei normalen Serien-PKW ein möglichst reibungsfreies Abrollen der Reifen in Kurven ermöglicht.

Realisiert wird das durch die mechanische Vorgabe im Lenktrapez, die sich als geometrische Figur zwischen den Rädern, dem Lenkstockhebel und den Spurstangen, ergibt. Hier links auf dem bewegten Bild von P. Balzer ist gut erkennbar, was beim Lenktrapez nach Ackermann mit den Rädern in Kurven passiert.

Bei Porsche Lenkungen ist genau das nicht gewünscht! Aber warum denn nicht ?!



Bei vielen Porschefahrzeugen wird das Gegenteil der Ackermann´schen Lenkung verlangt um so die Unsicherheiten beim Kurvenfahren zu kompensieren.

Was denn für Unsicherheiten ?

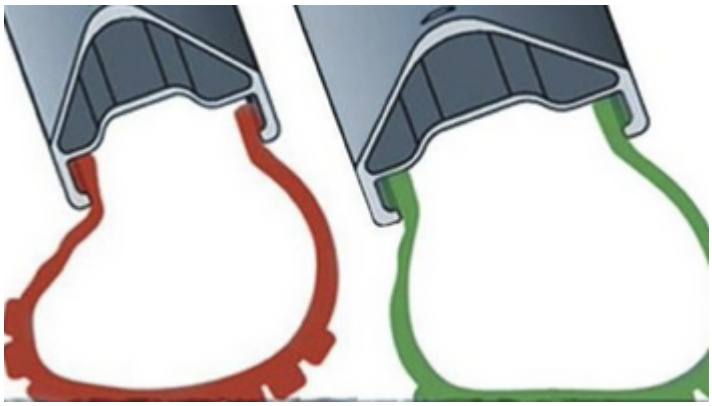
Der Porsche 911 z.B., hat mit dem Heckmotor und dem Getriebe das Haupt-Fahrzeuggewicht auf der Hinterachse, dadurch neigt der Porsche 911 dazu, beim flotten durchfahren von Kurven, zum Übersteuern.

Übersteuern, auch Heckschleudern genannt, ist für unbedarfte Piloten schwer bis kaum zu kontrollieren und daher sehr gefährlich!!

Um die daraus resultierenden Gefahren so maximal als machbar zu kompensieren und die Fahrbarkeit spürbar sicherer zu gestalten, werden beim Porsche 911 die **KURVEN-ÄUSSEREN** Räder stärker eingelenkt als die **KURVEN-INNEREN** Räder.

Ja, das haben Sie richtig gelesen - die "KURVENÄUSSEREN" Räder werden stärker eingelenkt!

Das macht man deshalb, damit der Porsche eher über die Vorderräder schiebt, (untersteuert) als mit dem Heck aus der Kurve heraus zu schleudern, womit das Fahrverhalten deutlich sicherer gestaltet wird.



Durch diese technische Maßnahme werden die schmaleren Porsche Vorderräder und Reifen spürbar stärker belastet und der Wagen wird so zum Untersteuern angeregt und ein Schieben des Fahrzeugs über die Vorderräder gezielt provoziert.

Bei diesem provozierten Untersteuern neigen normale, **NICHT-N- Reifen,** zu einem starken Walken (verbiegen auf der Felge) das sich beim Überstrapazieren, z.B. auf Rundstrecken oder im Gebirge mit vielen Kurven, bis hin zu einem Platzen der Reifen auswachsen kann.

Um unsere Porsche-N-NA Reifen tauglich für diese sicherheitsrelevante Maßnahme zu bauen, werden dort werksseitig stärkere Flanken in die Reifen eingebracht.

Durch gezielte Material-Einlagerungen von Stahl und Cord und sonstigem, die Reifen verstärkendem Material, werden die Flanken, so nennt man die Aussenkanten rechts und links, deutlich verstärkt. Dadurch fahren unsere Porsche sicherer und besser in der Spur und die Reifen walken nicht so stark und sind damit deutlich sicherer.

Die jeweiligen fahrzeugspezifischen Entwicklungsstände dieser Reifenverstärkungen werden auf den Reifen mit den fortlaufenden N - NA Kennzeichnungen markiert. Je höher die N-Kennzeichnung ist, umso jünger ist der Entwicklungsstand der Porsche N Reifen.

In früheren Jahren waren die Entwicklungsstände spezifiziert mit: N0, N1, N2, N3, N4, N5, N6 ... etc.

Heutzutage werden die Reifen mit einer weitergehenden Spezifizierung versehen, z.B. für den Porsche 992, mit der Markierung "NA“, woraus hervorgeht:

N – von Porsche getestet und freigegeben,
A – für den Porsche 911 - 992 entwickelt

Porsche Reifen mit N-Kennzeichnung unterscheiden sich von anderen mit dem EU Label versehenen Reifen vor allem im Hinblick auf die Geometrie, die Gummimischung und die bei der Bestellung und Entwicklung angewandten Prüfmethoden.

Die Prüfung der Porsche N - NA Bereifung umfasst 3 Kern-Bereiche:

1. Subjektive Outdoor-Kriterien, wie zum Beispiel Straßenlage und Fahrkomfort.

2. Objektive Outdoor-Kriterien, wie zum Beispiel Bremsverhalten und Haltbarkeit.

3. Indoor-Kriterien, wie zum Beispiel Rollwiderstand und Hochgeschwindigkeitsverhalten.

Vor allem die Reifengeometrie und die Gummimischung werden in der Entwicklungsphase speziell auf Porsche Fahrzeuge zugeschnitten.

Ob All-Season-, Sommer-, Winter- oder Sportreifen: Porsche Reifen mit N - NA Markierung sorgen für ausgezeichnete Fahrstabilität und größtmögliche, sichere Fahrfreude mit Ihrem Porsche.

Außerdem gewährleisten sie, dass Ihr Fahrzeug das ursprüngliches Fahrverhalten und die ursprünglichen Sicherheitsreserven auch dann beibehält, wenn neue Reifen montiert werden.

Das ist bei Reifen mit EU Label eindeutig nicht der Fall!

Das neue EU-Reifenlabel, führt in seiner Tragweite die vorgenannten Porsche Entwicklungen völlig "ad absurdum".

Hier wird nach meinem Dafürhalten aus rein wettbewerbs- und wirtschaftlichen Gründen, gegen geprüfte Porsche-Sicherheit operiert.

Die im EU Reifenlabel festgelegten Kriterien zu Hinweisen in Bezug auf die Schnee- und Eisgriffigkeit sind kein Ersatz für die Porsche N - Markierung!

Bei den Kriterien des EU-Labels besteht nach meiner Meinung ein Dissens, weil ein Reifen mit besonders geringem Rollwiderstand immer eine schlechtere Haftung, speziell bei Nässe haben wird. Das wird seitens der EU - Label - Entscheider, einfach so billigend in Kauf genommen.

Porsche geht mit seinen N Reifen keine Kompromisse in Sachen Sicherheit ein!

Porsche bewertet bei seinen Reifentests die Haftung, sowohl auf nasser als auch auf trockener Fahrbahn, höher als die Kraftstoffeffizienz.

Das Einsparpotenzial eines im Rollwiderstand optimierten Reifen mag verlockend sein, in einer Notsituation, wenn plötzlich die Wand oder ein Abgrund auf Sie zukommt, zählt jeder eingesparte Millimeter Bremsweg 1.000 x mehr als ein Schluck Sprit in der Tankfüllung Ihres Porsche!

Liebe Freunde:
"Nur bei Reifen mit der N-Markierung haben Sie Gewissheit, dass Sie einen qualitativ hochwertigen und eigens für Ihr Porsche Modell entwickelten Reifen erwerben".

Daher werden bei Albert Motorsport nur Porsche Reifen mit "N Kennung" verbaut.

Daher ziehe ich folgendes Resümee´ .

So schön es beim Reifenkauf ist Geld zu sparen, umso kurzsichtiger
ist es die genannten Sicherheitsaspekte über Bord zu werfen ...

JA, ich fahre auch hin und wieder mal schnell mit meinem Porsche, besonders auch in Kurven.

NEIN, ich will es nicht dem Zufall überlassen, ob ich mit EU Label Reifen wieder gesund zu Hause ankomme.

Daher: Schaden Sie sich und Ihrem Porsche nicht und verwenden nur Reifen mit N - Markierung!

Liebe Grüße

Jürgen Albert

Kfz.-Meister

Bilder: Porsche, Ducati, Balzer, Wikipedia

Text: Jürgen Albert

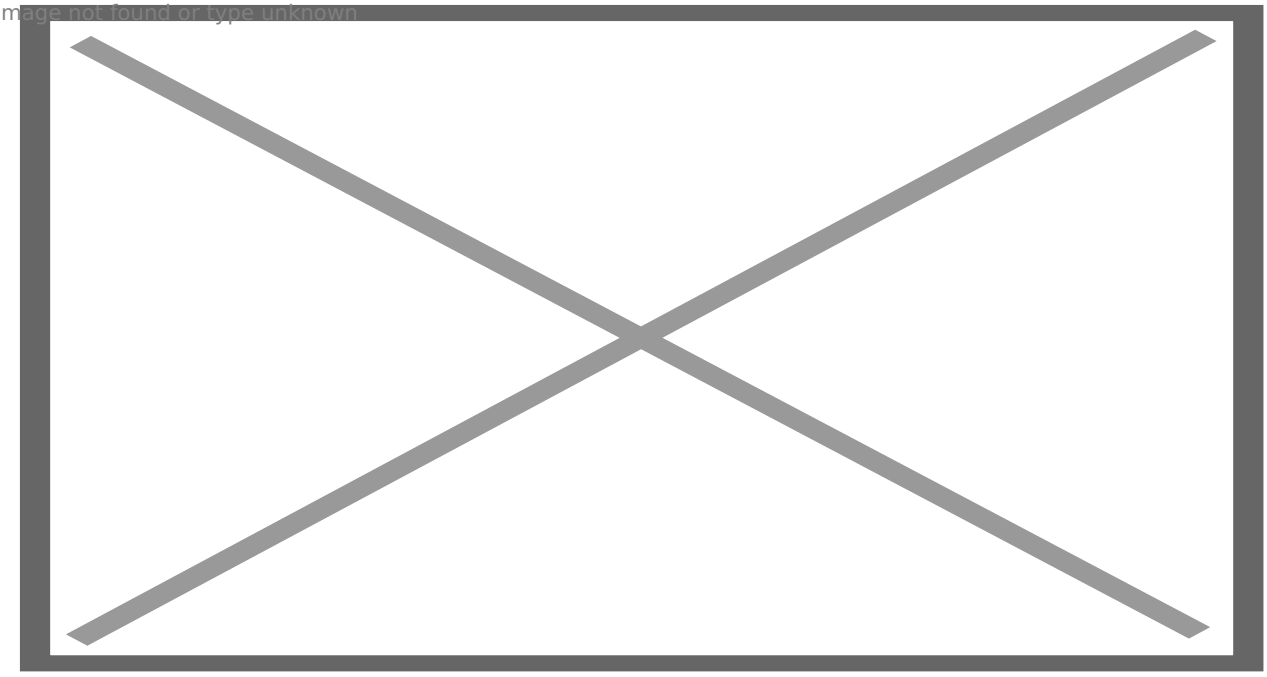
Beitrag von „Porsche991“ vom 23. Februar 2024, 11:03

Vielen Dank für Ihren Beitrag.

Grundsätzlich macht man mit einem Reifen mit N-Kennung nichts verkehrt, wenn man einen 911er fährt. Wie sieht es aus, für die jenigen, die ihren Porsche nie auf einer Rennstrecke bewegen. Ich fahre einen 991.2 4S und bin mit dem Pirelli PZero mit N1 Kennung bei Regen auf der Autobahn überhaupt nicht zufrieden. Schon bei 120 km/h fühlt sich der Porsche überhaupt nicht sicher an, als ob er im Wasser schwimmen würde. Daher habe ich nach Alternativen gesucht und habe folgenden Reifen gefunden:

Continental SportContact 7

Image not found or type unknown



Continental SportContact 7 ist Testsieger beim sport auto-Test
SportContact 7 mit Test-Note „Überragend“ im sport auto Test
www.continental.com

Beitrag von „Albert Motorsport“ vom 23. Februar 2024, 16:17

Für einen Porsche 911 - 991 gibt es zu N - Reifen keine Alternative.

Andere Reifen zu kaufen um Geld zu sparen, ist wie seine Uhr anzuhalten um Zeit zu sparen. LG AMS