



PRESSEMITTEILUNG

**PIRELLI PRODUZIERT MASSGESCHNEIDERTE REIFEN  
FÜR DAS TEUERSTE AUTO DER WELT**

**BEI DER HISTORISCHEN RALLYE COPPA MAILAND-SANREMO  
PRÄSENTIERTE PIRELLI AM VERGANGENEN WOCHENENDE DEN  
NEUEN STELVIO CORSA FÜR DEN FERRARI 250 GTO VON 1962**

**DER REIFEN AUS DER SPEZIELLEN KLASSIK-  
PRODUKTLINIE PIRELLI COLLEZIONE VERBINDET  
AUTHENTISCHE OPTIK MIT MODERNER TECHNOLOGIE**

*München, 27. März 2018* – Sein klassischer optischer Auftritt umhüllt moderne Technik: Die neue Version des Pirelli Stelvio Corsa Reifens, individuell für den Ferrari 250 GTO entwickelt, gleicht äußerlich dem Reifen aus den frühen 1960er Jahren, doch ist mit moderner Technologie ausgestattet – so wie die anderen Produkte der Pirelli Collezione für prestigeträchtige historische Fahrzeuge.

Stelvio Corsa: Dieser klassische Name aus der Pirelli Geschichte wurde in Absprache mit Ferrari für die jüngste Reifenentwicklung des italienischen Premiumherstellers wiederbelebt. Bei der Neuauflage des Klassikers Coppa Milano-Sanremo Historic Rally vom 22. – 24. März, deren Partner Pirelli war, wurde der Reifen erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Er ist für den Ferrari 250 GTO maßgefertigt, ein Auto, das bislang sämtliche Rekorde brach. So wurde 2014 ein Exemplar für mehr als 38 Millionen Dollar versteigert.

Im Paddock Club in Monza, wo die historische Rallye Coppa Milano-Sanremo begann, präsentierte Pirelli einige Reifen aus dem Collezione-Sortiment. Neben dem neuen Stelvio für den 250 GTO waren auch der Cinturato CN72 für Maserati sowie der P7 und der CN36 für Porsche zu sehen.

Der Stelvio ist der jüngste Reifen im renommierten Pirelli Collezione Portfolio. Dessen Produkte sind auf einige der weltweit begehrtesten Autos aus den Jahren von 1950 bis 1980 zugeschnitten und sollen dazu beitragen, deren Originalität zu bewahren. Das Profildesign und die Seitenwände ähneln denen der historischen Reifen, doch unter dem Vintage-Charme verbirgt sich der neueste Stand der Reifentechnologie.

Durch den Einsatz innovativer Mischungen bieten die Reifen der Pirelli Collezione mehr Grip und eine bessere Straßenlage auf nasser Fahrbahn. Sie garantieren ein hohes Maß

an Sicherheit und Zuverlässigkeit, ohne Kompromisse beim historischen Look eingehen zu müssen.

Bei der Entwicklung des Reifens nutzten die Ingenieure von Pirelli jene Parameter, mit denen die Autodesigner damals arbeiteten, um die ursprünglichen Federungseigenschaften und mechanischen Charakteristika optimal zu ergänzen. Im Resultat vereinen sich Leistung, Stil und Originalität. Für die Rekonstruktion des Designs wurden von der Pirelli Fondazione archivierte Bilder verwendet, während bei der Herstellung dieser Spezialreifen ähnliche Techniken wie im Motorsport eingesetzt wurden.

### **Stelvio Corsa**

Werfen wir einen Blick zurück in die Geschichte. Der Fahrer hieß Alberto Ascari, das Auto war ein Ferrari 500, bereift mit Pirelli Stelvio. In den Jahren 1952 und 1953 gewann der Mailänder zwei Weltmeistertitel in Folge in der noch jungen Formel-1-Weltmeisterschaft und führte die Partnerschaft von Ferrari und Pirelli an die internationale Spitze. Im folgenden Jahr gewannen Maurice Trintignant und Froilan Gonzalez die 24 Stunden von Le Mans im Ferrari 375 Plus: ein weiterer Triumph für den Stelvio Corsa.

In den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg benannte Pirelli einige seiner Reifen-Profile nach berühmten Alpenpässen. Dazu gehören der Rolle (Passo Rolle im italienischen Trentino) und der Sempione (Simplonpass im schweizer Wallis). Doch bis Mitte der 1960er Jahre war der Stelvio Corsa das leistungsstärkste Profil im Programm. Daher fiel die Entscheidung leicht, diese Legende wieder aufleben zu lassen, als Pirelli beschloss, einen eigenen Reifen für den teuersten Oldtimer der Welt zu entwickeln: den Ferrari 250 GTO.

Die Ingenieure von Pirelli arbeiteten mit den von der Pirelli Fondazione zur Verfügung gestellten Original-Designs, um sicherzustellen, einen Reifen zu entwickeln, der dem Look des legendären Autos entspricht. Die von aromatischen Ölen freie Mischung sichert die Umweltverträglichkeit der Reifen, die aus der Motorsport-Erfahrung von Pirelli abgeleitete innere Struktur gewährleistet Performance. Die Reifengröße für den 250 GTO beträgt 215/70 R15 98W (Vorderachse) und 225/70 R15 100W (Hinterachse). Es gibt keine andere Größe, und nur ein Auto kann diesen Pirelli Stelvio Corsa fahren: der Ferrari 250 GTO.

### **Cinturato CF67/CA67**

Mitte der 1950er Jahre wurde die radiale Reifenstruktur mit gekreuztem Gürtelmuster entwickelt. Die stabilisierende Funktion der Gürtel verhinderte eine Verformung des Reifens selbst unter harten Fahrbedingungen. Die Haftung wurde deutlich erhöht und der Verschleiß im Vergleich zur vorherigen Generation der Diagonalreifen um mehr als die Hälfte reduziert.

Auch der Einsatz eines speziellen Gürtels und das verbesserte Design neuer Profile erhöhten den Grip. Der 1951 patentierte und Mitte der 1950er Jahre auf den Markt

gebrachte Pirelli Cinturato behielt das klassische '367'-Design, das ihn mehr als ein Jahrzehnt lang in der ganzen Welt bekannt machte. Seit 1966 wird dieses Profildesign mit dem Kürzel CF67/CA67 bezeichnet.

Diese Bezeichnung leitet sich von den 67 Lizenzen ab, die Pirelli den wichtigsten Reifenherstellern in 25 Ländern erteilte. Der CA67 war der erste mit dem SR-Code bewertete Textil-Radialreifen, was bedeutet, dass er für Geschwindigkeiten bis zu 180 km/h zugelassen war. Die Lauffläche besaß getrennte Kanäle: Vier Längsrillen und ein ausgeprägtes Profilmuster ermöglichten eine wirkungsvolle Wasserableitung aus der Aufstandsfläche. Zugleich erwies sich die Mischung als widerstandsfähig gegen hohe Temperaturen und Abrieb. Mitte der 1960er Jahre galt der Pirelli Cinturato für das Gros der international agierenden Automobilhersteller als Benchmark-Reifen.

### **Cinturato CN72-CN73**

Die fortschreitende Spezialisierung der Automobilwelt ab Mitte der 60er Jahre mündete in die Einführung von Reifen mit der HR-Kennzeichnung für Geschwindigkeiten bis zu 210 km/h. Ingenieure von Pirelli entwickelten neue Versionen des Cinturato mit den Bezeichnungen H und HS (High Speed), die sich durch das neue CN72-Laufflächenprofil auszeichneten, das eine leise und komfortable Fahrt ermöglichte. Der 1966 eingeführte CN72 rüstete die gesamte Produktpalette von Ferrari (250 GT, 400 Superamerica und 275 GTB) sowie die Maserati 4000 und 5000 aus. Im folgenden Jahr übernahm Lamborghini den Reifen für die Modelle 350 GT, 400 GT und Miura.

Im Jahr 1969 wurde der erste Niederquerschnittsreifen entwickelt, genannt GR70 VR 15 (225/70 VR 15). Ferrari stattete damit den 365 GT und den GTB aus, Lamborghini wählte den Reifen für den Miura und den Jarama, während Maserati den Reifen für die Erstausrüstung der Modelle Ghibli, Quattroporte, Mistral und Mexiko bestimmte. Die nächste Entwicklungsstufe des CN72 war der CN73.

Ende der 60er Jahre begann nach jahrelanger Forschung und zahlreichen Versuchen eine neue technologische Ära: der Einsatz von Stahlgürteln in Hochleistungsreifen für die Baureihen HR und VR, ausgelegt für Geschwindigkeiten bis zu 210 km/h und darüber hinaus.

### **Cinturato CN36**

1968 wurde der Cinturato CN36 speziell für den Fiat Dino in der Spezifikation 185 HR 14 gefertigt. Er wurde mit dem Ziel entwickelt, den Anforderungen an hohe Performance und Grand Touring gerecht zu werden. Zugleich war er der erste käufliche Radialreifen mit Stahlgürteln. Dieser Reifen markierte zudem die Rückkehr von Pirelli in den Rallyesport und fuhr bei seinen Einsätzen zahlreiche Siege ein. Der Reifen wurde beschrieben als „weich bei niedrigen Geschwindigkeiten und präzise bei hohen Geschwindigkeiten“. Das spezielle Design war widerstandsfähig und reduzierte das Aquaplaning-Risiko. Der HR-Reifen wies mehrere wichtige technische Merkmale auf und erweiterte wenige Jahre

später die Ausrüstungspalette sowohl der 70er-Reihe für BMW-Modelle als auch der 13-Zoll-Größen, mit denen Fiat 1971 den Fiat 124 Sport ausstattete. Der Fiat 124 Sport und der CN36 erwiesen sich schnell als Erfolgsduo und begründeten die lange Geschichte von Pirelli an der Spitze des internationalen Rallyesports.

### **Cinturato CN12**

Während der Cinturato CN72 alle gängigen Profilgrößen abdeckte – dessen Range reichte Anfang der 70er Jahre vom 175 HR 13 bis zum 235 VR 15 – wurde die Verfügbarkeit der Niederquerschnittsreifen mit der Einführung der Serie 60 (245/60 VR 14, 255/60 VR 15) sowie der neuen Größen der Serie 70 (205/70 VR 14, 215/70 VR 15) erhöht. Das Laufflächenprofil CN12 wurde eigens für diese neuen Größen entwickelt. Mit ihm rüstete Lamborghini die Modelle Miura P400, Jarama und Urraco aus, während Maserati den Bora damit ausstattete.

### **Cinturato P7**

Der Pirelli P7 war ab Januar 1976 als Straßenreifen erhältlich, hatte aber bereits 1974 mit dem Lancia Stratos seine Spuren in der Rallye-Weltmeisterschaft hinterlassen. Der als Supersportler bekannte neue Radialreifen bereicherte das Portfolio der Rennreifen um einige entscheidende Innovationen, darunter das extrem niedrige Profil der Serie 50.

Die Entwicklung der Niederquerschnittsreifen, die Pirelli mit dem Cinturato CN72, CN12 und CN36 zwischen Ende der 60er und Anfang der 70er Jahre begann, setzte das Unternehmen mit dem P7 fort. So wie der Motorsport zur Entwicklung der Serie 50 für Straßenmodelle führte, ebnete auch der im Wettbewerb eingesetzte P7 schnell den Weg für ultraflache Straßenreifen und führte bis zur Serie 30. Der P7 wurde erstmals für den Porsche 911 Carrera Turbo eingesetzt, 1976 folgten die Lamborghini Modelle Urraco und Countach sowie der De Tomaso Pantera. Zudem nominierte Fiat den Pirelli P7 im Format 195/50 VR 15 für die Straßenzulassung des Rallye-Champions Fiat 131 Rallye.

### **Cinturato P5**

Der Automobilhersteller Jaguar spielte bei der Entwicklung einer neuen Reifen-Serie eine wichtige Rolle. Denn 1976 beauftragte Jaguar Pirelli mit der Entwicklung des P5. Der neue Pirelli Reifen war exklusiv zugeschnitten auf die technische Exzellenz der Jaguar Luxusautos sowie deren Komfort, Fahrverhalten und Qualität.

1979 wurde der Pirelli P5 in der Größe 205/70 VR 15 offiziell für sämtliche Jaguar Modelle vom XJ6 über den XJ12 bis zum XJS zugelassen. Es folgten der Lancia Gamma (Limousine und Coupé) sowie der Alfa Romeo Alfetta 2.0 und der GTV. Zusammen mit dem renntauglichen P7 und dem sportlichen P6 komplettierte der P5 ab den 1970er Jahren die umfangreiche Range der Pirelli Niederquerschnittsreifen.