

GROSSER
REIFEN
TEST

7 TOUREN-
SPORT-
PNEUS

KURVEN-
VERHALTEN

MASTERBIKE 2007



13 edle
SUPERsportler

Fahrbericht



Ducati
HYPER
motard



BMW
MEGA
moto

SONDERDRUCK REIFENTEST
TESTSIEGER
MICHELIN

MOTORRAD
BEST BRANDS 2007

VERGLEICHSTEST

Suzuki GSR 600

Honda Hornet 600

Yamaha FZ6

Kawasaki Z 750



Türkei
Mythos
Ararat



14
Produkte im
5000-
Kilometer-
Härtetest

Was taugt was?



DIE GUMMI LÖSUNG

Damit satte Haftung und lange Lebensdauer bei den Tourensportreifen endlich zusammenfinden, setzt man bei den brandneuen Bridgestone BT 021 und Michelin Pilot Road2 auf zwei verschiedene Gummimischungen. Hart und verschleißresistent in der Mitte, weich und griffig im Schulterbereich. Ob dieser Trick den etablierten Tourensport-Pneus Beine macht?



■ IM TEST:

- Avon Storm-ST
- Bridgestone BT 021
- Continental Road Attack
- Dunlop D 220 ST
- Metzeler Roadtec Z6
- Michelin Pilot Road2 2CT
- Pirelli Diablo Strada

Von Werner Koch; Fotos: Hertneck, Jahn, Koch, mps-Fotostudio

Bereits beim letzten Tourensport-Reifentest von MOTORRAD (Heft 11/2006) spekulierte die Testmannschaft, dass die aus dem Rennsport entlehnten, sogenannten Multi-Compound-Gummis auch bald auf Reisemotorrädern montiert werden. Eigentlich ein logischer Schritt, denn nach wie vor radieren sich Motorradreifen im normalen Gebrauch zuerst in der Laufflächenmitte eine Glatze, während die Profilhöhe in der Schulter noch für drei Urlaubsreisen taugen würde. Jammerschade, solche Reifen zu entsorgen.

Damit soll jetzt Schluss sein – versprechen zumindest Bridgestone und Michelin, die mit den Vorgängern des BT 021 und Pilot Road2, dem BT 020 respektive Pilot Road, über Jahre hinweg unzählige Maschinen ausrüsteten und entsprechend hohe Verkaufszahlen im Nachrüstgeschäft

notierten. Eine Neuauflage beider Typen war ohnehin dringend notwendig, da BT 020 und Pilot Road beim letzten Reifentest ins hintere Mittelfeld durchgereicht wurden, während die aktuellen Reifen von Conti, Metzeler und Pirelli mit geradezu sportlichen Fahreigenschaften fleißig Punkte sammelten.

Und auch in Sachen Fahrdynamik orakelten die Reifenspezialisten von MOTORRAD über Tourensportpneus mit superagiler Handlichkeit statt mit trägen und kräftezehrenden Lenkeigenschaften. Voraussetzung dafür ist die Reifenkontur, also die mehr oder weniger spitze Wölbung der Lauffläche, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Kurveneigenschaften hat. Die daraus resultierende kleine Aufstandsfläche (Latsch) in der Reifenmitte ist aber weniger verschleißresistent. Nur mit einem großen Latsch in diesem Bereich hält ein Tourensportreifen. Oder aber, und das ist bei den

AVON Storm-ST



Reifentyp:
vorn Storm-ST AV 55
hinten Storm-ST AV 56
Infos: www.avon-motorradreifen.de

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,6, hinten 6,7 mm
Produktionsdatum:
vorn 4106, hinten 4606
Herstellungsland: England

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 118 Punkte, Platz 7

Mit dem neuen Tourensportreifen Storm hat die kleine englische Reifenmanufaktur immer noch nicht den direkten Anschluss an die etablierte Konkurrenz gefunden, doch der Rückstand ist deutlich kleiner geworden. Bei flotter Gangart fehlt es noch an Lenkpräzision und Kurvenstabilität, speziell im Soziusbetrieb. In Sachen Haftung kann sich der Storm noch sehen lassen, und der Grenzbereich kündigt sich klar und deutlich an. Leichtes Shimmy und das deutliche Aufstellmoment beim Bremsen stören.

NASSTEST 69 Punkte, Platz 7

Das gutmütige Grenzbereichverhalten setzt sich auch bei nasser Straße fort. Der Avon Storm rutscht zwar am frühesten, aber kontrollierbar und ohne Hinterhältigkeiten, was die nur befriedigende Haftfähigkeit ausgleicht – nicht jedoch den kleinen Rückstand in der Rundenzeit.

VERSCHLEISS 31 Punkte, Platz 7

Der Avon Storm reibt sich für einen Tourensport-Pneu im Vergleich zur verschleißfesten Konkurrenz zu schnell auf.

MOTORRAD-FAZIT

Ohne jegliche Sicherheitsmängel, aber auch ohne gravierende Vorteile bleibt dem Avon Storm-ST nach Punkten nur der letzte Platz im Vergleich. Was aber nicht heißt, dass der Storm ein schlechter Reifen ist. Doch hat die Konkurrenz für die Saison 2007 noch mal zugelegt.

BRIDGESTONE Battlax BT 021



Reifentyp:
vorn Battlax BT 021 F
hinten Battlax BT 021 R
Infos: www.bridgestone-eu.com

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,7, hinten 5,8 mm
Produktionsdatum:
vorn 5206, hinten 3406
Herstellungsland: Japan

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 153 Punkte, Platz 3

Endlich. Der seit langem fällige Nachfolger des BT 020 gibt einen brillanten Einstieg. Handlich, lenkpräzise, kurvenstabil und mit reichlich Haftungsreserven macht er aus der Honda VFR den reinsten Renner und degradiert seinen Vorgänger zum Sondermüll. Leichtes Lenkerflattern/Shimmy und das spürbare Aufstellmoment können das positive Bild des neuen BT 021 nur wenig trüben.

NASSTEST 74 Punkte, Platz 5

Bei Nässe kann es der neue BT 021 trotz Multi-Compound-Gummimischung mit den Klassenbesten nicht aufnehmen. Speziell auf rutschigem Asphalt verliert der Battlax zu früh und vor allem zuerst am Vorderrad die Haftung. Was nicht nur ein paar Sekunden in der Rundenzeit kostet, sondern auch das subjektive Vertrauen stört.

VERSCHLEISS 39 Punkte, Platz 4

Der relativ hohe Verschleiß am Hinterrad kostet Punkte, die durch den gemäßigten Abrieb vorn nicht kompensiert werden. Dafür gehört das Sägezahn-Abriebbild des Vorgängers BT 020 der Vergangenheit an.

MOTORRAD-FAZIT

Bei trockener Fahrbahn mischt der Bridgestone BT 021 mächtig vorne mit und ist eine echte Empfehlung im Tourensport-Segment. Aber weder bei Regen noch bezüglich Abriebverhalten kann der Bridgestone die hohen Erwartungen erfüllen und landet dort lediglich im Mittelfeld.

CONTINENTAL Road Attack



Reifentyp:
vorn Road Attack Z
hinten Road Attack B
Infos: www.conti-online.de

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 4,3, hinten 6,4 mm
Produktionsdatum:
vorn 5306, hinten 5006
Herstellungsland: Deutschland

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 145 Punkte, Platz 5

Der Conti Road Attack nimmt es nach dem engagierten Entwicklungsschub mit der etablierten Konkurrenz auf. Handlich, präzise und mit ordentlich Haftung verliert er nur bei der nicht ganz so stabilen Kurvenfahrt mit Sozius und beim Grenzbereichverhalten ein paar Pünktchen. Trotzdem ist und bleibt der Road Attack eine überlegenswerte Alternative aus deutscher Produktion.

NASSTEST 77 Punkte, Platz 4

Die Umstellung auf eine neue, umweltverträglichere Gummimischung macht den Conti auch bei Nässe flott und sicherer als im Vorjahr. Die klare Rückmeldung gibt dem Fahrer ein gutes Gefühl, weswegen selbst abrupte Haftungsverluste gut zu parieren sind.

VERSCHLEISS 38 Punkte, Platz 5

Mit dem höchsten Verschleiß am Hinterrad hat der Conti in dieser Sparte schlechte Karten. Da nützt es wenig, dass der Vorderreifen theoretisch zweieinhalb mal länger läuft als hinten.

MOTORRAD-FAZIT

Wer den am Hinterrad vergleichsweise hohen Verschleiß des Conti ignoriert, bekommt mit dem Road Attack einen agilen und zuverlässigen Tourensportreifen, der trocken wie nass nicht rumzickt.

MEHR ALS NUR BALLAST



Service-Redakteur Jörg Lohse über seine Erfahrungen bei der Sozius-Wertung.

Die erste Runde als Beifahrer war die Hölle. Wie ein schlingernder Kreisel eierte die VFR durch die Bergaufpassage der Goodyear-Teststrecke in Mireval. Mein Gott, dachte ich, wenn das so weitergeht, muss ich mir das für den Abend geplante Drei-Gänge-Menü garantiert zweimal überlegen. Mit gemischten Gefühlen saß ich zur zweiten Runde mit neuer Reifenpaarung auf. Hoppla, welch Überraschung: Plötzlich fräste die VFR bolzstabil durchs Kurvenlabyrinth. Bei der dritten Paarung registrierte das Popometer eine minimale Unruhe, die aber vom Eiertanz der ersten Testbereifung weit entfernt war. Unterm Strich fuhr sich für mich als „blinder Passagier“ jeder Reifen anders. Besonders interessant war dann der Abgleich meiner Eindrücke: Denn die fügten sich exakt an das Ranking der Testreifen an, ermittelt aus knallharten GPS-Daten und Eindrücken der Testfahrer.



Ene mene, muh, und der Sozius bist du. Pech, wer eine Lederkombi, genügend Gewicht und keine Ausrede parat hat

Multi-Compound-Reifen jetzt der Fall, es wird mittig eine zähe und verschleißfeste Gummilage aufgebracht (siehe auch Kasten Seite 80). Ob sich dieser theoretische Vorteil in der Praxis bestätigt?

DAS MESSWERKZEUG IM REIFENTEST: HONDAS KURVENHUNGRIGER TOURENSPORTLER VFR

Wie sich bereits bei den ersten Probefahrten mit der neuen Reifengeneration im Winter zeigte, legten die neuen Gummis in Sachen Kurvengrip zu und stellten MOTORRAD damit vor ein echtes Problem. Denn mit welchem Tourensportler lässt sich die maximal mögliche Schräglage und Haftfähigkeit tatsächlich ausloten, ohne dass sich Fußrasten, Ständer und Auspuffanlage im Funkenflug auflösen? Ein Blick in die Top-Test-Statistik von MOTORRAD genügte, um der Honda den Zuschlag zu erteilen. In der Kreisbahn und im Slalom eine der schnellsten Reisemaschinen und mit leichten Modifikationen noch schräglagentauglicher getrimmt, diente die VFR als Testmaschine für alle sieben Reifenpaarungen. Und zwar unabhängig davon, ob sie bereits mit einer offiziellen Freigabe für die Honda gesegnet sind oder nicht.

Die Einstellungen am Serienfahrwerk wurden speziell in der Federvorspannung hinten (Negativfederweg ohne Fahrer nur noch zirka drei Millimeter) und mit den nun gänzlich nach unten durchgesteckten Gabelholmen zugunsten einer größeren Schräglagenfreiheit modifiziert, ohne dass damit spürbare Veränderungen

im Lenk- und Fahrverhalten einhergehen. Der Reifenluftdruck betrug wie von Honda vorgeschrieben 2,5 und 2,9 bar. Wobei im Alltag jeder Fahrer den Spielraum nutzen sollte und für Solofahrten auf der Landstraße niedrigere Werte, je nach Reifentyp und Fahrergewicht bis zu 2,3 bar vorn und 2,4 bar hinten, ausprobieren sollte.

ACHTZIG REIFENWECHSEL, HUNDERTE VON TESTRUNDEN UND ZAHLLOSE DATEN: DIE GRUNDLAGE EINES SOLIDEN REIFENTESTS

Einen Reifen in seinen spezifischen Eigenschaften zu bewerten und einzuordnen

ist nicht ganz einfach. Denn die elektronisch erfassten Daten über Kurvengeschwindigkeit und Schräglage stellen nur einen kleinen Teil des aufwendigen Testprozesses dar. Die meisten Kriterien werden im besten Sinne des Wortes erfahren, gespürt und erlebt. Das Popometer ist und bleibt das beste Messgerät. Basta.

Um die Grundlage für ein möglichst objektives Resultat zu schaffen, setzten sich zwei Testfahrer mit der Serienbereifung, in diesem Fall der alte Bridgestone BT 020, bei etlichen Aufwärmrunden den Referenzpunkt. Die Wertung nach jedem Testdurchlauf erledigten beide Fahrer



Dalli, dalli: Räder wechseln, Daten auslesen, Wertungsbögen ausfüllen, tanken – der MOTORRAD-Reifentest ist in vollem Gange

DUNLOP Sportmax D 220 ST



Reifentyp:

vorn Sportmax D 220 F ST
hinten Sportmax D 220 ST
Infos: www.dunlop.de

DATEN

Dimension:

vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

Maximale Profiltiefe:

vorn 3,3, hinten 6,5 mm

Produktionsdatum:

vorn 5106, hinten 4406

Herstellungsland: Frankreich

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 133 Punkte, Platz 6

Nicht ganz so handlich und kurvenstabil wie die aktuelle Konkurrenz, doch bis auf das starke Aufstellmoment und die nicht ganz einwandfreie Sozusstabilität ohne gravierende Schwächen, bleibt dem Dunlop nur Platz sechs. Weshalb der Nachfolger des D 220 ST schon in den Startlöchern steht.

NASSTEST

73 Punkte, Platz 6

Bei den Rundenzeiten kaum langsamer als der neue Bridgestone, dafür mit einem klaren und gutmütigen Grenzbereichverhalten ausgestattet, muss sich der angegraute D 220 ST nicht verstecken. Aber was hilft das, wenn die Besten deutlich vorneweg fahren?

VERSCHLEISS

36 Punkte, Platz 6

Auch im Abriebverhalten kann es der D 220 ST bei einer theoretischen Laufleistung des Hinterrads von 8500 Kilometern nicht mehr mit den Marathonläufern aufnehmen und landet im hinteren Mittelfeld. Wie gesagt, der neue Dunlop-Tourenpneu ist im Anmarsch.

MOTORRAD-FAZIT

Bei touristischer Solofahrt ohne Mängel, büßt der Dunlop erst mit Sozus und bei zackiger Kurvenhant seine guten Fahr- und Kurveneigenschaften ein. Und in den Kriterien Nasshaftung und Verschleiß kann der D 220 ST ebenfalls keine Punkte gutmachen.

METZELER Roadtec Z6



Reifentyp:

vorn Roadtec Z6 Front Steel Radial
hinten Roadtec Z6 Steel Radial
Infos: www.metzelmoto.de

DATEN

Dimension:

vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

Maximale Profiltiefe:

vorn 4,3, hinten 6,0 mm

Produktionsdatum:

vorn 0907, hinten 0607

Herstellungsland: Deutschland

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 157 Punkte, Platz 1

Hier lässt die Metzeler-Paarung nichts anbrennen und meistert alle Kriterien mit sehr guten Noten. Von den ausgewogenen, sicheren und neutralen Fahreigenschaften bis hin zum tadellosen Grip in Schräglage und einem klaren Grenzbereichverhalten mit höchst transparenter Rückmeldung, ist der Münchner Gummi die Referenz.

NASSTEST

81 Punkte, Platz 3

Der gute Grip erlaubt zügige Rundenzeiten, das präzise Lenkverhalten eine saubere und exakte Ideallinie. Nur im Grenzbereich zuckt der Roadtec Z6 zuweilen abrupt aus der Spur, lässt sich aber in allen kritischen Situationen immer noch locker abfangen.

VERSCHLEISS

42 Punkte, Platz 2

Durch den profillosen Mittelsteg „ergaunert“ sich der Metzeler klare Vorteile bei der Verschleißmessung am Hinterrad und ist erst nach 13 000 Kilometern am Ende. Allerdings rubbelt sich der Roadtec Z6 Front nach derselben Laufleistung eine Glatze wie das Hinterrad.

MOTORRAD-FAZIT

Mit knappem Rückstand auf den Testsieger, aber durchweg bestechenden Fahreigenschaften, haben die Münchner Reifenbauer mit dem Roadtec Z6 nach wie vor einen hervorragenden Tourensportreifen im Programm.

ohne Absprache und geheim. Erst wenn der jeweilige Testlauf für jeden Reifen abgeschlossen war, wurden Punktevergabe, subjektive Eindrücke und Datarecording-Werte abgegeben. Ergaben sich Abweichungen, wurden die jeweiligen Testkriterien nachgefahren. Markante Unterschiede in der Bewertung traten allerdings gar nicht erst auf, was bestätigt, dass ein guter, neutraler, sicherer Reifen von jedem einigermaßen begabten Fahrer auch als solcher empfunden und eingeschätzt wird.

Etwas komplizierter wird es bei einem sehr hochwertigen Testfeld, wenn die Kandidaten sehr eng beieinander liegen. Dann helfen die Datenaufzeichnungen enorm, die jedes Grad Schräglage und jeden noch so kleinen Vor- oder Nachteil in der Kurvengeschwindigkeit (Haftung) oder der möglichen Fahrlinie (Lenkpräzision und Handling) wiedergeben.

Getestet wurde überwiegend auf abgesperrten Strecken, zum Beispiel dem MOTORRAD-Handling-Parcours oder der Goodyear-Teststrecke im südfranzösischen Mireval bei Montpellier. Mit einer anspruchsvollen Trocken-Piste und einem nicht minder schwierigen, bewässerten Nass-Parcours ging auch dieser Reifentest unter optimalen Bedingungen über die Bühne.

Und wieder einmal zeigte sich, dass bei Nässe vor allem die Grip-Balance stimmen muss. MOTORRAD legt dabei verstärkten Wert darauf, dass bei rasanter Kurvenfahrt der Vorderreifen eine deutlich höhere Haftung aufbaut als das hintere Pendant. Nur so lässt sich das Motorrad auf der gewünschte Ideallinie halten und bricht bei einem Haftungsabriss, etwa bei plötzlich auftretenden rutschigen Straßenbelägen, zuerst übers Hinterrad aus. Was sich einfacher abfangen lässt als ein übler Vorderradrunder.

Damit keiner der Probanden seine Prüfung unter nachteiligen Verhältnissen



Professionelle Hilfe: Auch der freundliche Dunlop-Mechaniker hatte alle Hände voll zu tun

MICHELIN Pilot Road2 2CT



MOTORRAD test **sieger**

Reifentyp:

vorn Pilot Road2 2CT
hinten Pilot Road2 2CT
Infos: www.michelin.de

DATEN

Dimension:

vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

Maximale Profiltiefe:

vorn 3,7, hinten 6,1 mm

Produktionsdatum:

vorn 4806, hinten 5206

Herstellungsland: Spanien

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 148 Punkte, Platz 4

Mit den besten Haftungsreserven in Schräglage und einem spielerischen Handling verwandeln die Michelin-Gummis die VFR in einen agilen Kurvenflitzer. Allerdings kehrt sich die superbe Handlichkeit bei extremen Schräglagen in eine kippelige Nervosität um. Zudem reklamierten die Testfahrer deutlich spürbares Shimmy/Lenkerflattern.

NASSTEST

88 Punkte, Platz 1

Hier ist der Road2 mit Multi-Compound-Gummimischung der Chef. Wo alle anderen Reifen den Halt verlieren, krallt sich der 2CT unverrückbar und sicher fest. Was dem Michelin die schnellste Rundenzeit und die höchste Punktzahl beschert.

VERSCHLEISS

48 Punkte, Platz 1

Vorne wie hinten sensationell abriebfest, bewährt sich die 2CT-Technologie bestens. Hinten muss der Michelin erst nach 12 000 Kilometern, vorn nach 22 500 Kilometern von der Felge. Viel länger kann ein Motorradreifen nicht halten.

MOTORRAD-FAZIT

Extrem handlich, mit guten Resultaten bei trockener Strecke, vorzüglichen Nässeigenschaften und erstaunlicher Abriebfestigkeit feiert der neue Pilot Road einen Einstand nach Maß, der jedoch durch kleine Mängel in der Kurvenstabilität getrübt wird.

PIRELLI Diablo Strada



Reifentyp:

vorn Diablo Strada
hinten Diablo Strada
Infos: www.pirellimoto.de

DATEN

Dimension:

vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17

Maximale Profiltiefe:

vorn 4,0, hinten 6,2 mm

Produktionsdatum:

vorn 0807, hinten 5006

Herstellungsland: Deutschland

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 154 Punkte, Platz 2

Eine Spur unhandlicher als der Metzeler Z6 und mit leichten Nachteilen beim Kurvengrip verliert der Pirelli lediglich ein paar Pünktchen zum Referenzreifen. Aufgrund eines souveränen Lenkverhaltens und neutraler, fein berechenbarer Kurveneigenschaften bis hin zu den makellosen Sozusqualitäten ist der Diablo Strada jedoch eine sichere Bank für jeden Tourenfahrer.

NASSTEST

83 Punkte, Platz 2

Mit der zweitbesten Rundenzeit, einem erstklassigen, sicheren Kurvenverhalten und brillanter Haftung auf allen Straßenbelägen bei Nässe, empfiehlt sich der Diablo Strada für alle Touristen, die bei Regen nicht zu Hause bleiben.

VERSCHLEISS

42 Punkte, Platz 2

Auch der Pirelli Diablo Strada profitiert vom profillosen Mittelsteg am Hinterrad und hält dort stramme 12 300 Kilometer. Die Laufleistung des vorderen Reifens liegt im Mittelfeld.

MOTORRAD-FAZIT

Mit dem Diablo Strada liegt der Tourenfahrer keinesfalls daneben, weil er in allen fahrdynamischen Disziplinen vorne mitmisch und sich zudem als echter Marathonläufer erweist.

ablegen musste, etwa aufgrund der über den Tag zu erwartenden Temperaturunterschiede, wurden die ersten drei morgens getesteten Reifensätze unter meist höheren Asphalt- und Lufttemperaturen später noch einmal durchgeschleust. Apropos Temperaturen:

MULTI-COMPOUND

REIFENAUFSTANDSFLÄCHEN BEI GERADEAUSFAHRT

Aktueller Tourensportreifen



Bei Geradeausfahrt mit einem handlich ausgelegten Reifen

und den unterschiedlich harten Gummimischungen fällt die Aufstandsfläche (Latsch) relativ klein aus

Konventioneller Tourensportreifen



Die flache, ballige Kontur bringt bei Geradeausfahrt viel Gummi auf den Boden, was den Verschleiß/Schlupf verringert und die Reifentemperatur günstig beeinflusst

REIFENAUFSTANDSFLÄCHEN BEI KURVENFAHRT (40°)



In Schräglage ermöglicht die spitze Reifenkontur eine große Auflagefläche der weichen Gummimischung, die auch die Rückmeldung an den Fahrer verbessert

außen, erhöht somit die Lenkkraft und baut weniger Haftung in Schräglage und beim Beschleunigen auf



In Kurven verlagert sich der kleine Latsch stark nach außen, erhöht somit die Lenkkraft und baut weniger Haftung in Schräglage und beim Beschleunigen auf

Angefangen hat das Ganze in den großen Rennsportklassen, wo Leistungsausbeuten von bis zu 260 PS die gestressten Reifen in Rauch aufgehen ließ. Die Lösung der Reifentechniker: Man verbaute in der Laufflächenmitte härtere, im Schulterbereich, also dort, wo der Reifen in Schräglage beansprucht wird, weichere und griffigere Gummimischungen. Multit-Compound-Technologie nennt sich dieser Trick, den Bridgestone und Michelin auf die neue 2007er-Tourensportreifen-Generation übertrugen, um satte Laufleistung und spaßigen Kurvengrip zu verewen. Im Zusammenspiel mit der spitzen Kontur glänzen tatsächlich beide Neukonstruktionen mit einer für Tourensportreifen brillanten Handlichkeit bei souveränem Grip in Kurven. Die Zeichnungen oben verdeutlichen den Unterschied zwischen den alten, konventionellen Konstruktionen und den neuen, agilen Nachfolgern.

Da die Fahrversuche auf der Landstraße ergaben, dass Tourensportreifen auf kurvigen Strecken kaum mehr als 40 bis 50 Grad Celsius Gummitemperatur entwickeln, wurde auch beim Test auf der Rennstrecke darauf geachtet, dieses Temperaturfenster nicht zu

verlassen. Was sich nur vermeiden ließ, wenn auf den für die Testaussagen unwichtigen Geraden nicht voll beschleunigt und das Tempo auf 130 km/h eingebrremst wurde.

Beim obligatorischen zweiten Nachttest lagen die Rundenzeiten mit nur weni-

gen Zehntelsekunden Abweichungen im absolut grünen Bereich. Was darauf zurückzuführen ist, dass die Fahrer den zu Testbeginn gewählten Rhythmus und die Risikobereitschaft konservierten und nicht versuchten, den individuellen Trainingseffekt in bessere Rundenzeiten um-

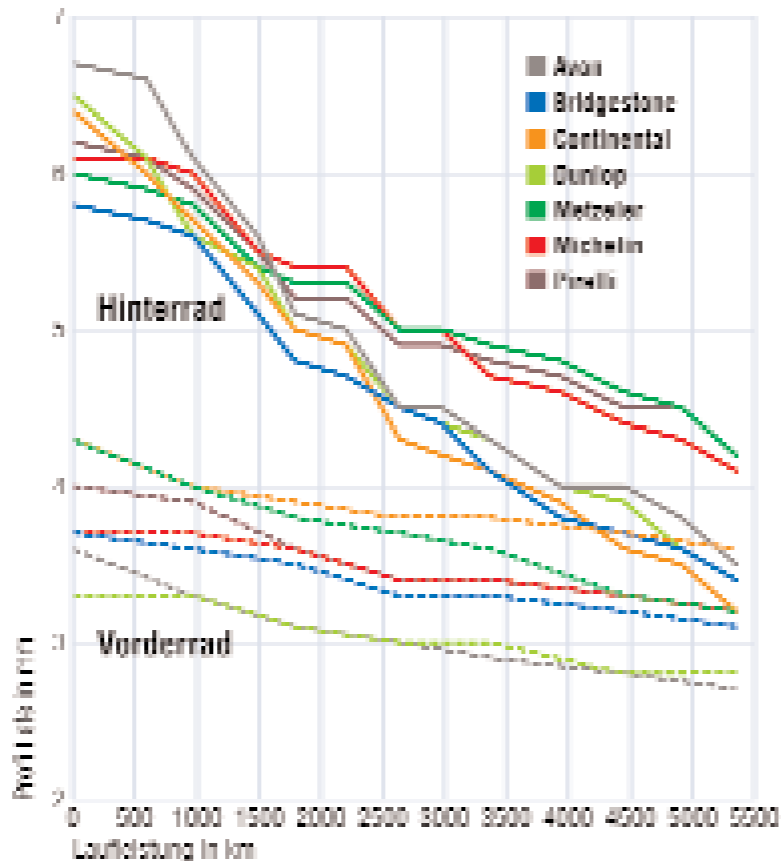
VERSCHLEISS-MESSUNG

Während Käufer von Sportreifen ihr Augenmerk weniger auf hohe Laufleistungen denn maximalen Kurvengrip legen, spielt das Kriterium Verschleiß im Segment der Tourensportreifen eine große Rolle. Wer mag schon auf einer Reise ans Nordkap unterwegs neue Gummis aufziehen? Grund genug für MOTORRAD, die sieben Reifenpaarungen einem Verschleißtest zu unterziehen. Zu diesem Zweck scheuchte die Redaktion sieben Triumph Sprint ST gut 5000 Kilometer durch Italien (siehe auch Seite 86). Etwa alle 200 Kilometer wurden die Motorräder getauscht, die Fahrer behielten jedoch ihre Position innerhalb des Siebener-Konvois bei. Auf diese Weise gleichen sich mögliche Unterschiede in der Fahrweise sowie in den Fahrergewichten aus, und es herrschen absolut vergleichbare Testbedingungen. Denn nur wenn Temperaturen, Geschwindigkeit, Strecke, Bodenbeschaffenheit und Fahrzeuge gleich sind, lässt sich das Abriebverhalten seriös bewerten.

Zu den identischen Testbedingungen gehört selbstverständlich gleicher Reifendruck bei allen Kandidaten. Diesen legte MOTORRAD auf Empfehlung von Triumph auf 2,5 bar vorn und 2,9 bar hinten fest. All diese Parameter beeinflussen den Faktor Abrieb. Geringerer Reifendruck würde beispielsweise die Temperaturen in der Reifenoberfläche erhöhen und zu einem höheren Verschleiß führen. Ebenso spielen Fahrstrecke und Fahrweise eine Rolle. Wer mit 80 km/h gleichmäßig über die Autobahn zuckelt, kommt wesentlich weiter als ein Motorradfahrer, der mit denselben Pneus am Limit auf der Rennstrecke seine Runden dreht.

MOTORRAD entschied sich, die Tourensportreifen auf der Langdistanz zu testen. Etwa 75 Prozent der Fahrstrecke führte über die Autobahn, der Rest über Landstraßen. Die unterschiedlichen Anforderungen an die Bereifung zeigen sich deutlich an nebenstehendem Diagramm. Hohe Belastungen (hohe Geschwindigkeiten oder flotte Landstraßenfahrt) führen zu vergleichsweise hohem Abrieb – die Verschleißkurven fallen steiler ab. Der im Vergleich zu den Hinterreifen geringe Vorderradverschleiß hat unter anderem damit zu tun, dass es auf Autobahnpassagen selten zu Bremsmanövern kommt, die den Reifen zusetzen. Das Hinterrad hingegen muss stets für den Vortrieb sorgen – und das führt zu Gummiabrieb. Hätte der Verschleißtest ausschließlich auf kurvigen Landstraßen stattgefunden, wäre der gemessene Abrieb (nicht nur am Vorderrad, sondern insgesamt) wesentlich höher ausgefallen.

In die Punktwertung auf Seite 84 fließt der Vorderradverschleiß mit maximal 20, der Hinterradverschleiß mit maximal 30 Punkten ein. Dabei wird die theoretisch mögliche Laufleistung bis zum Erreichen der minimalen Profiltiefe von 1,6 Millimetern errechnet. Gemessen und bewertet wurde die Profiltiefe im Bereich der Laufflächenmitte an mehreren markierten Stellen. Wie erklärt, hängt die Kilometerleistung von vielen Faktoren ab und kann bei anderem Einsatz entsprechend nach oben oder unten abweichen. Doch nach MOTORRAD-Erfahrung ändert sich die Reihenfolge der Verschleißergebnisse dadurch nicht.



TEST-VERSCHLEISS

	AVON	BRIDGESTONE	CONTINENTAL	DUNLOP	METZELER	MICHELIN	PIRELLI
VORDERREIFEN							
Ausgangsprofiltiefe in mm	3,6	3,7	4,3	3,3	4,3	3,7	4,0
Profiltiefe Testende (5351 km) in mm	2,7	3,1	3,6	2,8	3,2	3,2	2,7
Theoretische Gesamtlauflleistung* in km	11 891	18 728	20 639	18 193	13 134	22 474	16 053
HINTERREIFEN							
Ausgangsprofiltiefe in mm	6,7	5,8	6,4	6,5	6,0	6,1	6,2
Profiltiefe Testende (5351 km) in mm	3,5	3,4	3,2	3,4	4,2	4,1	4,2
Theoretische Gesamtlauflleistung* in km	8528	9364	8026	8458	13 080	12 039	12 307

*Bis zum Erreichen der gesetzlich vorgeschriebenen Mindestprofiltiefe von 1,6 Millimetern

Die theoretische Laufleistung ist die Basis für die Vergleichbarkeit der Reifen und Grundlage der Punktevergabe auf Seite 84. Auch wenn in der Praxis diese Kilometerleistungen abweichen können, bleibt die Vergleichbarkeit der Reifen zueinander bestehen

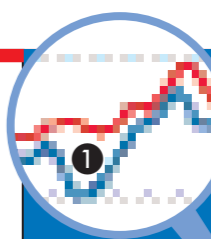
NASSHAFTUNG

Für Schönwetterfahrer belanglos, für den engagierten Tourenfahrer dagegen von höchster Bedeutung.

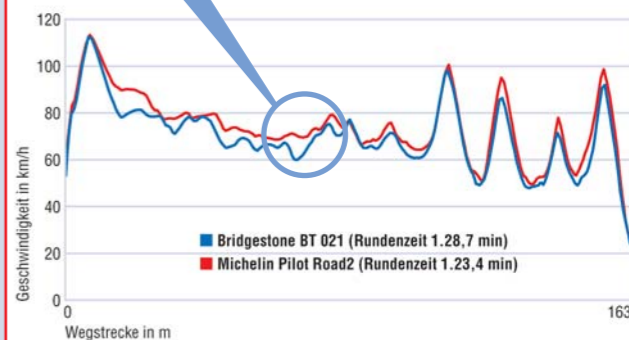
Im Omega (Referenzbereich) mit teilweise glattem Straßenbelag zeigten sich große Grip-Unterschiede



Bei jedem MOTORRAD-Reifentest ist der Nasstest die wohl heikelste Aufgabe. Um möglichst identische Temperaturbedingungen zu schaffen, wird das Zeitfenster auf rund fünf Stunden begrenzt, bei nicht mehr als 8 bis 10 Grad Celsius Asphalt- beziehungsweise Wassertemperatur. Zur Kontrolle der subjektiven Wertung greifen die Testfahrer auf die Aufzeichnungen des 2D-Daterecording zurück. Hiermit lassen sich nicht nur Rundenzeiten, sondern auch Kurvenspeed und Schräglage



Beim Überfahren des glatten Referenzbereichs (1) zieht der Michelin konstant durch, während die Konkurrenz, hier der BT 021, bis zu 10 km/h langsamer ist



exakt vergleichen. Beispielsweise, dass bei griffigem Asphalt die Haftungsunterschiede der Testreifen geringer ausfallen, als auf den rutschigen Teilstücken wie etwa dem Omega. Dort wechselt der Reibwert des Belags in der Kurvenmitte von griffig auf glatt und mit manchen Reifen konnte ein Sturz nur durch ein akrobatisches Manöver verhindert werden, während der souveräne Michelin Pilot Road2 nahezu ohne Gripverlust und mit durchgehend hohem Kurvenspeed diesen Referenzbereich meisterte.

zusetzen. Auch, weil über 200 Testkilometer pro Tag jede Menge Konzentration und Gleichmäßigkeit erfordern. Eine Anstrengung, die dem trainierten Fachpersonal jedoch keine größeren Sorgen bereitete.

Der einzige Testpilot, der wirklich nichts zu lachen hatte, hieß Jörg „Der Furchtlose“ Lohse aus dem Ressort Service, der als Sozios-Ballast herhalten musste. Dabei soll nicht verschwiegen werden, dass das rasende Duo, Fahrer und Passagier von männlich kräftiger Statur und in gediegenem Schwarz gekleidet, vom Fotografen gerne auch als „Renn-Bulletten“ betitelt wurde. Weshalb der ansonsten nette Knipser danach zum Felgenputzer degradiert wurde. Als Lohn der Angst darf der Furcht-Lohse in einem ganz persönlichen Bericht seine Geschichte als Sozios-Bullette zum Besten geben. (siehe Kasten Seite 77).

AKRIBISCH GETESTET UND MIT PUNKTEN BEWERTET, KANN SICH JEDER MOTORRADFAHRER SEINEN TOP-REIFEN SELBST AUSSUCHEN Nicht jeder Tourist verlangt überdurchschnittliche Haltbarkeit von seinem Rei-

Kleine Röhrchen bewässern die Teststrecke permanent und sorgen für konstante Verhältnisse beim Nasstest



fen, und manchen Schönwetterfahrer interessiert die Qualität bei Regen nicht mehr als einen feuchten Dreck. Also greift der interessierte Leser nicht einfach zum Testsieger nach Punkten, sondern wählt nach den Eigenschaften aus, auf die man verstärkt Wert legt, und kürt so seinen individuellen Testsieger.

Allerdings lassen sich nicht alle Resultate, die mit der Honda VFR eingefahren wurden, hundertprozentig auf andere Maschinen übertragen, weil bestimmte Parameter (Gewicht, Lenk- und Rahmengeometrie et cetera) die Eigenschaften eines Reifens beeinflussen können (siehe

auch Kasten Seite 84/85). Die Erfahrungen mit den unterschiedlichsten MOTORRAD-Dauertestmaschinen zeigen jedoch, dass sich grundlegende Eigenschaften eines Reifens auf anderen Motorradtypen nicht dramatisch ändern, sondern lediglich leicht verschieben.

Beim Kaufentscheid sollten deshalb die einzelnen Testkriterien genauer betrachtet werden, um das eigene Motorrad über die neue Bereifung auf bestimmte Fahreigenschaften zu trimmen. Wer sich beispielsweise am trägen Einlenk- und Kurvenverhalten seiner Maschine stört, sollte nach einem Reifen Ausschau hal-

PUNKTEWERTUNG

KURVEN- VERHALTEN		Maximale Punktzahl	AVON Storm-ST	BRIDGESTONE BT 021	CONTINENTAL Road Attack	DUNLOP D 220 ST	METZELER Roadtec Z6	MICHELIN Pilot Road2	PIRELLI Diablo Strada
Kriterium									
Handlichkeit		20	12	15	16	14	16	17	15
Lenkpräzision		30	19	24	23	21	25	23	23
Haftung Kurven		30	19	23	22	20	24	25	23
Haftung Beschleunigung		20	11	15	14	13	16	17	15
Kurvenstabilität		20	10	16	14	14	16	14	16
Grenzbereichverhalten		20	12	15	13	16	14	14	15
Aufstellmoment		20	15	14	12	9	13	14	13
Shimmy		20	10	15	18	15	17	10	18
Kurvenstabilität mit Sozius		20	10	16	13	11	16	14	16
GESAMT		200	118	153	145	133	157	148	154
PLATZIERUNG			7.	3.	5.	6.	1.	4.	2.

NASSTEST									
Kriterium									
Handlichkeit		10	6	9	9	8	9	10	9
Lenkpräzision		20	13	16	16	15	16	17	16
Haftung Kurven		30	20	22	24	21	26	28	27
Haftung Beschleunigung		20	14	16	15	14	16	18	16
Grenzbereich		20	16	11	13	15	14	15	15
Rundenzeiten (min)			1.29,5	1.28,7	1.26,3	1.28,9	1.25,9	1.23,4	1.24,4
GESAMT		100	69	74	77	73	81	88	83
PLATZIERUNG			7.	5.	4.	6.	3.	1.	2.

VERSCHLEISSTEST									
GESAMT		50	31	39	38	36	42	48	42
PLATZIERUNG			7.	4.	5.	6.	2.	1.	2.

PUNKTE GESAMT		218	266	260	242	280	284	279
PLATZIERUNG GESAMT		7.	4.	5.	6.	2.	1.	3.

DIE TESTKRITERIEN

- Handlichkeit*:** benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder in Schräglage beziehungsweise auf der gewünschten Linie zu halten. Wird in langsamen (50 bis 80 km/h) und schnellen Wechselkurven (100 bis 150 km/h) getestet.

Lenkpräzision*: wird in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien getestet und gibt Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, folgt oder ob die Linie korrigiert werden muss.
- Haftung/Kurven*:** Seitenführung in maximaler Schräglage auf nasser und trockener Fahrbahn. Eine Gratwanderung, die nur auf einer abgesperrten Strecke getestet werden kann.

Haftung/Beschleunigung in Kurven*: Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven, wird ebenfalls bei Nässe und Trockenheit getestet.

Kurvenstabilität: Fahrstabilität bei schneller Kurvenfahrt, in Wechselkurven und bei Bodenwellen. Wird in maximaler Schräglage und in der Beschleunigungs-

ten, der in der Disziplin Handlichkeit und Lenkpräzision ganz vorne liegt. Gibt es hingegen Ärger wegen nervöser Kippeligkeit in Schräglage, ist der eher weniger handliche, aber kurvenstabilere Pneu die erste Wahl. Und wem die ganze Diskussion um Fahrdynamik und Kurvenwetzen egal ist, der lässt sich einfach den langlebigsten Reifen auf die Felgen stülpen.

Dass in Sachen Verschleiß/Wirtschaftlichkeit die mit viel Vorschusslorbeere bedachten Hightech-Multi-Compound-Reifen nicht zwingend zur Eier legenden Wollmilchsau mutiert sind, ließ in diesem Kriterium auch anderen, konventionell gefertigten Pneus eine Chance. Zumal diese in allen anderen Kriterien ebenfalls blendend abschnitten. So schafft es der Testsieger aus dem letzten Jahr, der Metzeler Roadtec Z6, auch 2007 eine grandiose Vorstellung abzuliefern und bleibt dem Gewinner nach Punkten, dem neuen Michelin Pilot Road2 2CT, dicht auf den Fersen.

Was einen guten und für den Fahrer transparenten Reifen zudem auszeichnet, ist die kaum messbare, nur subjektiv erfahrbare Rückmeldung, das Vertrauen, das sich vom ersten Meter an einstellt. Zudem ist die Lenkpräzision ein entscheidender Faktor für stressfreie und lässige Kurvenfahrt, mit der auch der neue Bridgestone BT 021 Applaus erntet. Unabhängig von Schräglage und Kurvenradius – Lenkkraft und Lenkimpulse verlaufen mit dem BT 021 über den gesamten Bereich linear und absolut berechenbar.

Eigenschaften, die der neue Michelin in manchen Situationen leider vermissen lässt. Fast schon zu sehr auf Handlichkeit ausgelegt, muss der Pilot Road2 bei extremer Schräglage (laut Datarecording sind das rund 45 Grad und mehr) mit feinen Lenkimpulsen ausbalanciert werden, um einen gleichmäßigen Kurvenradius auf den Asphalt zu zirkeln. Dafür lassen sich Kurskorrekturen und Richtungswechsel mit auffallend geringer Lenkkraft einleiten. Bei einer Nachprüfung des Michelin-Pärchens auf der von



Auf der letzten Rille. Rasten, Krümmer, Ständer – alles sauber verschmirkelt

Hause aus gemäßigt handlichen BMW F 800 reduzierte sich die nervöse Kippeligkeit in deftigen Schräglagen, während Handlichkeit und Agilität der BMW spürbar zulegen. Ein Beispiel, das die erwähnte Verschiebung der Reifeneigenschaften, abhängig vom Motorradtyp, eindrucksvoll bestätigte.

Zusammen mit dem aus gleichem Hause stammenden Pirelli Diablo Strada hat der Metzeler Roadtec Z6-Hinterreifen auch beim Verschleiß die Nase vorn. Wobei nicht nur das abriebarme Gummi, sondern auch die pfiffige Profilgestaltung ihren Teil beiträgt. Denn im mittigen, verschleißträchtigen Laufflächenbereich verzichteten die Konstrukteure auf jegliche Profilrillen. Und wo kein Profil vorhanden ist, ist auch der Verschleiß nicht messbar. Und wie präsentiert sich der Vorderreifen mit umlaufender Mittelrille? Dort liegt die theoretische Laufleistung auf dem gleichen Niveau wie beim Hinterreifen. Die Methode des profillosen hinteren Mittelsteigs passt den Mitbewerbern zwar nicht

ganz ins Konzept, doch der Erfolg gibt den Münchnern recht. Zumal die Traktion beim Nasstest, wo auch die Wasserverdrängung eine Rolle spielen kann, keine Wünsche offen ließ.

Beim Thema Preise hat sich MOTORRAD entschlossen, keine Angaben mehr zu machen. Schwankungen bis über 25 Prozent sind auf dem Reifenmarkt je nach Bezugsquelle keine Seltenheit. Einen Durchschnittspreis zu ermitteln, scheitert beispielsweise daran, dass manche Motorradhändler wenig nachgefragte Typen gar nicht im Angebot haben. Der Großhandel dagegen kann bei viel verkauften Pneus einer Marke den eingeräumten Bonus an die Kundschaft weitergeben, was wiederum eine Verzerrung des Preises nach sich ziehen würde. MOTORRAD empfiehlt daher, sich zwar bei den Reifenhändlern oder im Internet über die Preise zu informieren, dann aber nachzurechnen, ob Kauf und Montage beim freundlichen Motorradhändler um die Ecke nicht doch lohnen. ■

phase, in der sich manche Reifen regelrecht aufschaukeln können, getestet.

Grenzbereichverhalten*: Beherrschbarkeit des Reifens im Grenzbereich der Haftung auf nasser und trockener Strecke.

Aufstellmoment: Beim Bremsen in Kurven richtet sich das Motorrad je nach Verzögerung und Reifenkontur mehr oder weniger aus der Schräglage auf. Diese Reaktion muss vom Fahrer mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

Shimmy: Dabei handelt es sich um eine Drehschwingung im Lenksystem, die im Bereich zwischen 60 und 100 km/h auftreten kann. Verantwortlich dafür

sind neben bestimmten Fahrwerkseigenschaften auch die Eigendämpfung der Reifen, der Rundlauf und die Wuchtung. Wer bei seinem Motorrad leichte Vibrationen in diesem Geschwindigkeitsbereich spürt, sollte auf keinen Fall die Hände vom Lenker nehmen, denn extrem starkes Shimmy könnte dann zu einem Sturz führen.

Luftdruck im Test vorn/hinten: 2,5/2,9 bar

***Eine Übertragbarkeit der Testergebnisse auf andere Motorräder mit ähnlichen Fahrwerksdaten wie die der Honda VFR ist bei den mit Stern gekennzeichneten Kriterien mit kleinen Abweichungen, in den anderen Kriterien nur bedingt möglich.**

