

BLICKPUNKT

Test Sport- und Tourensportreifen 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17

Sportreifen

BRIDGESTONE

BT 016

CONTINENTAL

SPORT ATTACK

DUNLOP

QUALIFIER RR

METZELER

SPORTEC M3

MICHELIN

PILOT POWER 2CT

PIRELLI

DIABLO ROSSO

Touren- sportreifen

BRIDGESTONE

BT 021

DUNLOP

ROADSMART

METZELER

ROADTEC Z6

MICHELIN

PILOT ROAD 2 2CT

HAFT- VERSCHÄR

Von Karsten Schwers und Jörg Lohse;
Fotos: Markus Jahn

Was macht das Motorrad erst richtig schnell? Natürlich – die richtigen Reifen. Gnade dem, der aufs falsche Gummi setzt. Er wird in der Applauskurve mächtig versagen und auf nasser Piste schnell ins Schleudern kommen. Aber gibt es tatsächlich noch einen wirklich schlechten Reifen? MOTORRAD hat dazu die aktuelle Sportreifen-Generation in der Dimension 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 unter die Lupe genommen und außerdem vier Modelle aus dem Tourensportsegment. Metzeler Roadtec Z6, Michelin Pilot Road 2 2CT sowie Bridgestone BT 021 konnten bereits 2007 (Heft 9) überzeugen und stellen sich nun dem Newcomer Dunlop Roadsmart, der nach der Krone in diesem Reifensegment greifen

will. Neben den Qualitäten untereinander beantwortet der Test auch die spannende Frage, wie weit die Tourensport- noch von den „echten“ Sportreifen entfernt sind.

SPORTREIFEN

Beim Sportreifentest im vergangenen Jahr (MOTORRAD 12/2007) hatten Metzeler Sportec M3 und Michelin Pilot Power klar die Nase vorn, gefahren auf einer Suzuki GSX-R 1000 mit einem 190er hinten. Als Untersatz für den aktuellen Test fiel die Wahl auf CBR 600 RR. Die Honda ist nicht nur ein prima Partner für flotte Landstraßenausflüge, sondern macht auch auf der Rennstrecke richtig Spaß – ohne den Piloten durch einen Überschuss an Power und Performance in Stress zu bringen.

Als brandneue Reifen für 2008 nehmen der Bridgestone BT 016 als Nachfolger des 014ers sowie Pirellis Diablo Rosso teil. Dunlops Qualifier konnte 2007 nicht wirklich überzeugen, weshalb heuer die



FUNG

Breit, schnell, gut. So die Anforderung an die Sohlen sportlicher Bikes. MOTORRAD hat das Potenzial von sechs Sport- und vier Tourensportpneus auf trockener und nasser Piste und bei unterschiedlicher Gangart ausgelotet.

SPORTREIFEN 120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17



BRIDGESTONE

BT 016

Reifentyp:

vorn BT 016 „F“, hinten BT 016 „R“

Gewicht:

vorn 4,1 kg, hinten 6,5 kg

Herstellungsland:

Japan
Infos und Freigaben: Bridgestone
Deutschland, Telefon 06172/40801,
www.bridgestone-mc.de

Trockentest: Platz 3

173 Punkte

Bridgestones BT 016 präsentiert sich auf trockener Strecke als sehr handlicher Reifen, der bereits nach wenigen Metern eine gute Rückmeldung liefert. Dazu kommt eine gute Eigendämpfung beim Überfahren von Bodenwellen. Beim Bremsen in Schräglage ist ein leichtes Aufstellmoment zu verzeichnen. Erst beim zügigen Tempo auf der Rennstrecke sind leichte Walkbewegungen spürbar.

Nasstest: Platz 5

67 Punkte

Auf nasser Strecke hat der BT 016 gegenüber seinem Vorgänger BT 014 zwar deutlich aufgeholt. Dennoch fährt der Bridgestone bei Regen den meisten Mitbewerbern immer noch hinterher. Im direkten Vergleich lässt der Grip beim Japan-Pneu etwas zu früh nach. Erfreulicherweise hat der BT 016 aber eine Unart des Vorgängers abgestellt, der bei Tests in der Vergangenheit schlagartig über beide Räder zu rutschen begann. Beim Nachfolger kündigt sich das Rutschen deutlich klarer an und ist als gutmütig zu bezeichnen.

→FAZIT

Der BT 016 ist ein toller Reifen für die Landstraße und macht auch bei gelegentlichen Rennstreckeneinsätzen eine gute Figur. Der Unterschied zum Vorgänger BT 014 in Lenkpräzision, Rückmeldung, Handlichkeit und Grip ist deutlich.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 5

240 Punkte



CONTINENTAL

SPORT ATTACK

Reifentyp:

vorn Sport Attack, hinten Sport Attack

Gewicht:

vorn 4,1 kg, hinten 6,4 kg

Herstellungsland:

Deutschland
Infos und Freigaben: Continental,
Telefon 05 11/93801, www.conti-online.com

Trockentest: Platz 2

174 Punkte

Insgesamt gibt sich der Conti im Landstraßenmodus etwas unhandlicher als der sehr gute Michelin oder der Bridgestone. Deshalb müssen mit dem Sport Attack weitere Bögen gefahren werden. Dafür verhält sich der Conti-Gummi über den gesamten Schräglagenbereich hinweg sehr neutral. Ebenso gefällt die Rückmeldung des Reifens und seine hohen Haftungsreserven. Beim Bremsen in Schräglage ist ein leichtes Aufstellmoment zu spüren.

Nasstest: Platz 3

76 Punkte

Mit reichlich Grip gesegnet, lässt sich der Conti sehr gut über die Nassteststrecke bewegen. Die Reifenpaarung ist für die Fahrt im Regen gut ausbalanciert. Mit einem präzise agierenden Vorderrad sind nicht nur exakte, sondern zugleich auch sehr enge Linien möglich. Dazu kommt ein sehr genaues Einlenkverhalten. Insgesamt ist der Sport Attack in allen Nasstest-Kriterien dem Michelin Pilot Power und Pirelli Diablo Rosso dicht auf den Fersen.

→FAZIT

Contis Sport Attack empfiehlt sich mit überzeugender Neutralität und Rückmeldung als sehr guter Reifen für Landstraßen- und Rennstreckeneinsätze. Auch die Nassqualitäten sind sehr gut. Kleine Einbußen gibt es in puncto Handlichkeit.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 3

250 Punkte



DUNLOP

QUALIFIER RR

Reifentyp:

vorn Qualifier RR, hinten Qualifier RR

Gewicht:

vorn 4,3 kg, hinten 5,9 kg

Herstellungsland:

Frankreich
Infos und Freigaben: Dunlop,
Telefon 061 81/6801, www.dunlop.de

Trockentest: Platz 6

160 Punkte

Auf den ersten Metern ist der Qualifier RR noch etwas unhandlich. Er will zunächst mit weiten Bögen um Kurven gesteuert werden. Erst nach einigen zügigen Runden auf der Rennstrecke entwickelt der Qualifier RR seine Performance und glänzt dann mit gutem Grip und einer hohen Kurvenstabilität. Bei gemäßiger Landstraßenfahrt gibt er sich allerdings nicht ganz so neutral wie die Konkurrenz. Er zählt eindeutig zu jenen Reifen, die erst ab zügigem Tempo zur vollen Größe auflaufen. Wie die Konkurrenz reagiert auch er mit leichtem Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage.

Nasstest: Platz 6

49 Punkte

Regenfahrten mag der Qualifier nicht, auf der Nassteststrecke bricht er mit dem Hinterrad immer wieder aus der Spur, während der Grip am Vorderrad okay ist. Das unruhige Verhalten mit schmalen Grenzbereich zieht sich über die gesamte Teststrecke. Bei Nässe kann der Dunlop nicht überzeugen.

→FAZIT

Für die Landstraße ist der Qualifier RR aufgrund mangelnder Lenkpräzision und Kurvenstabilität nur bedingt zu empfehlen und liegt bei Regen weit hinter dem Rest zurück. Erst bei zügigem Tempo auf der Rennstrecke wird er deutlich besser.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 6

209 Punkte

Sport-/Tourensportreifen-Test

Qualifier RR auf die Felgen der Honda wanderten. Michelins Pilot Power tritt wie der Pilot Road 2 in der 2CT-Version an, die gegenüber der Standardversion mit

verschiedenen Laufflächenmischungen versehen ist: eine weiche im Flankenbereich, während die harte Mitte den Verschleiß reduzieren soll. Unverändert im Rennen bleiben Metzlers Sportec M3 und der Continental Sport Attack.

Um die optimale Vergleichbarkeit zu gewährleisten, hat die Testcrew von MOTORRAD alle Reifen unter identischen Bedingungen auf dem Testgelände von Goodyear im südfranzösischen Mireval unter die Räder genommen. Neben der



METZELER

SPORTEC M3

Reifentyp:

vorn Sportec M3, hinten Sportec M3

Gewicht:

vorn 4,3 kg, hinten 6,2 kg

Herstellungsland: Deutschland

Infos und Freigaben: Pirelli Deutschland, Telefon 0 89/4 90 80, www.metzelmoto.de

Trockentest: Platz 1

177 Punkte

Wer es aufs Zeitenfeilen abgesehen hat, wird an dem Metzeler seine wahre Freude haben. Denn der Sportec M3 gefällt bei schnell gefahrenen Testrunden durch seine messerscharfe Lenkpräzision und ist mit überaus guter Kurvenstabilität gesegnet. Auch beim Herausbeschleunigen aus Kurven bleibt er stabil auf seinem Kurs. Bei moderater Landstraßenfahrt hingegen fällt seine etwas geringere Rückmeldung auf, insgesamt gibt er sich dort ein kleines bisschen unhandlicher als Pilot Power 2CT und BT 016. Beim Bremsen in Schräglage ist ein leichtes Aufstellmoment zu verzeichnen.

Nasstest: Platz 3

76 Punkte

Auf nassem Untergrund muss sich der Metzeler einigen Konkurrenten geschlagen geben, denen er im Trockenen davongefahren ist. Trotz geringeren Haftvermögens als bei Michelin & Co. gibt sich der Sportec sehr gutmütig und vermittelt den Testern ein sicheres Gefühl für die Piste. Insgesamt erfordert er auf der Nass-teststrecke aber größere Bögen, und sein Einlenkverhalten ist eine Spur zäher.

→FAZIT

Auch wenn der M3 in Sachen Handlichkeit nicht ganz vorn liegt, bleibt er ein guter Partner für die Landstraße, der sich bei Nässe sehr gutmütig gibt. Bei forcierter Gangart dreht der Sportec dann richtig auf und dominiert das Feld.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 1

253 Punkte



MICHELIN

PILOT POWER 2CT

Reifentyp:

vorn Pilot Power 2CT, hinten Pilot Power 2CT

Gewicht:

vorn 4,2 kg, hinten 5,9 kg

Herstellungsland: Spanien

Infos und Freigaben: Michelin, Telefon 07 21/5 30 33 49, www.michelin.de

Trockentest: Platz 5

168 Punkte

Auf der Landstraße zu Hause. Der Pilot Power ist ein sehr handlicher Reifen, der mit einer ordentlichen Portion Grip gesegnet ist. Bereits ab wenigen Metern Fahrt vermittelt er dem Piloten eine sehr gute Rückmeldung und glänzt mit einer guten Eigendämpfung beim Überfahren von Bodenwellen. Unter verschärften Bedingungen verliert der Michelin hingegen an Stabilität und Haftung, nach einigen Runden auf der Teststrecke lässt der Grip spürbar nach. Gut hingegen das Verhalten beim Bremsen in Schräglage: Im Vergleich zu den anderen getesteten Reifen stellt sich der Michelin am wenigsten auf.

Nasstest: Platz 1

84 Punkte

Was für ein Regenreifen: Die Nassfahreigenschaften des Pilot Power sind unglaublich gut. Das dokumentiert nicht nur das Datarecording. Mit Abstand werden mit der Michelin-Paarung auf nassen Parours die besten Rundenzeiten eingefahren. Zum breiten Grenzbereich und der extrem guten Haftung des Reifens gesellt sich eine klasse Lenkpräzision.

→FAZIT

Michelins Pilot Power in Zweikomponentenmischung ist und bleibt ein sehr guter Reifen für die Landstraße, der auf trockenem und nassem Untergrund toll beherrschbar ist. Einzig bei zügiger Gangart baut er früher ab als die Konkurrenz.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 2

252 Punkte



PIRELLI

DIABLO ROSSO

Reifentyp:

vorn Diablo Rosso, hinten Diablo Rosso

Gewicht:

vorn 4,3 kg, hinten 6,2 kg

Herstellungsland: Deutschland

Infos und Freigaben: Pirelli Deutschland, Telefon 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

Trockentest: Platz 4

171 Punkte

Der Italo-Pneu in diesem Testfeld gibt sich bei gemäßigttem Landstraßentempo zunächst etwas unhandlich. Zudem ist die Eigendämpfung beim Überfahren von Bodenwellen gering. Auch die Rückmeldung löst keinen Aha-Effekt aus. Diesbezüglich funktionieren Pilot Power und BT 016 besser. Deutlich zulegen kann der „rote Teufel“ aber bei zügigem Tempo: Da überzeugt der Pirelli mit sehr hoher Kurvenstabilität sowie reichlich Grip und ist dem Sportec M3 dicht auf den Fersen. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist allerdings deutlich spürbar.

Nasstest: Platz 2

79 Punkte

Der Teufel meidet das Wasser? Nicht der Diablo Rosso. Er liebt nasse Pisten. Die Tester jedenfalls können ihm auf solchen nur Gutes attestieren. Das Fahrverhalten auf nassem Untergrund begeistert, zum reichlichen Vorhandensein von Grip gesellt sich ein weicher Grenzbereich. Noch dazu lässt sich der Pirelli gut einlenken und vermittelt dem Fahrer eine tadellose Rückmeldung.

→FAZIT

Je schneller, desto besser. Bei moderatem Tempo noch unhandlich und unkomfortabel, überzeugt der Pirelli zügig gefahren mit Kurvenstabilität und reichlich Haftung. Sahnehäubchen sind die überzeugenden Fahreigenschaften bei Nässe.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 3

250 Punkte

Nassteststrecke bietet der drei Kilometer lange Handlingkurs perfekte Bedingungen, um das Potenzial der Pneu auf trockener Strecke auszuloten. Dabei werden zwei Fahrsituationen simuliert: zum einen die Fahrt unter gewöhnlichen Landstraßen-



Reifen wechsel dich: Alle dreißig Minuten steht die CBR in der Box und will wieder umbereift werden. Das geht drei Tage so

Sport-/Tourensportreifen-Test

bedingungen und zum anderen Turns, bei denen die Honda auf Rennstreckenniveau bewegt wird. Dabei treten bei den Sportreifen durchaus signifikante Unterschiede zutage (siehe Zwischenstände in unten stehender Wertungstabelle). So funktioniert der Pilot Power 2CT im Landstraßenmodus tadellos und führt mit dem BT 016 das Feld in der Zwischensumme an. Wird dann auf dem Testareal zur Attacke geblasen, geht der Michelin in die Knie, steht in der Sportwertung ganz hinten, gemeinsam mit dem Qualifier. Das umgekehrte Beispiel: Pirellis Diablo Rosso braucht den Stress der Rennstrecke, liegt nach dem durchschnittlichen Abschneiden in der Alltagswertung im Sportranking weit vorne.

Technisch werden die Sportreifen übrigens immer ausgefeilter. Der neue BT 016



Akribische Analyse:
Per Datarecording
wird jede Testfahrt
dokumentiert

Testkriterien

Fahrverhalten

Landstraße/Rennstrecke:

Erstmals wird in diesem Reifentest das Fahrverhalten in zwei unterschiedlichen Modi ausgewiesen. In der Landstraßen-Bewertung wird das Motorrad bei gemäßigtem Tempo bewegt, das dem alltäglichen Einsatz auf öffentlichen Straßen entspricht. Im Sport-Modus wird das Potenzial im Rennstreckenbetrieb ausgelotet.

Handlichkeit*:

benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder sie auf der gewünschten Linie zu halten. Wird in langsamen (50 bis 80 km/h) und schnellen Wechsellagen (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 in Schräglage*:

Seitenführung in maximaler Schräglage auf nassem und trockenem Asphalt. Eine Gratwanderung, die nur auf abgesperrter Strecke getestet werden kann.

Haftung beim Beschleunigen*:

Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven. Wird ebenfalls bei Nässe und Trockenheit 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.

Kurvenstabilität:

Fahrstabilität bei Kurvenfahrt, in Wechsellagen und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (Landstraße, Rennstrecke) bewertet. Der Test erfolgt in maximaler Schräglage und in der Beschleunigungsphase, in der sich manche Reifen regelrecht aufschaukeln können.

Luftdruck im Test:

2,5 bar vorne, 2,9 bar hinten

PUNKTEWERTUNG							
SPORTREIFEN							
	Maximale Punktzahl	Bridgestone BT 016	Continental Sport Attack	Dunlop Qualifier RR	Metzeler Sportec M3	Michelin Pilot Power 2CT	Pirelli Diablo Rosso
Trockentest							
Landstraßenmodus							
Handlichkeit	30	28	25	23	26	27	25
Lenkpräzision	20	18	18	16	18	18	17
Kurvenstabilität	20	17	18	16	18	17	18
Aufstellmoment	10	6	6	6	6	7	5
Summe	80	69	67	61	68	69	65
Rennstreckenmodus							
Handlichkeit	20	18	17	15	17	18	16
Lenkpräzision	20	17	18	16	18	17	18
Kurvenstabilität	20	18	19	18	19	16	19
Haftung in Schräglage	20	17	18	17	18	16	18
Haftung beim Beschleunigen	20	17	18	18	18	16	18
Grenzbereichverhalten	20	17	17	15	19	16	17
Summe	120	104	107	99	109	99	106
GESAMT TROCKEN	200	173	174	160	177	168	171
PLATZIERUNG TROCKEN		3.	2.	6.	1.	5.	4.
Nasstest							
Handlichkeit	10	8	7	7	7	9	8
Lenkpräzision	20	14	16	12	16	17	16
Haftung Kurven	30	20	25	15	24	26	25
Haftung Beschleunigung	20	12	14	8	14	16	15
Grenzbereich	20	13	14	7	15	16	15
SUMME	100	67	76	49	76	84	79
PLATZIERUNG NASS		5.	3.	6.	3.	1.	2.
PUNKTE GESAMT	300	240	250	209	253	252	250
GESAMTPLATZIERUNG		5.	3.	6.	1.	2.	3.
Messwerte							
Rundenzeit (min), Trockenteststrecke	1:33,47	1:32,81	1:33,17	1:32,54	1:33,57	1:33,12	
Geschwindigkeit (km/h), Omega*	79,00	80,10	78,70	79,10	78,00	78,80	
Rundenzeit (min), Nassteststrecke	1:30,22	1:27,66	1:35,47	1:29,41	1:26,51	1:28,04	
Geschwindigkeit (km/h), Omega*	60,79	62,86	58,05	61,18	63,39	62,66	

*siehe Streckenprofil Seite 74

Nie lag das Feld dichter beisammen. Speziell Bridgestone hat mit dem neuen BT 016 einen Riesenschritt nach vorne gemacht. Die Kritikpunkte beim Vorgänger (schlechte Lenkpräzision, geringe Rückmeldung) wurden konsequent beseitigt. Einen tollen Einstand liefert der Pirelli Diablo Rosso, der an die sehr guten Fahreigenschaften des Corsa III anknüpft. Bislang nicht so überzeugend war Dunlops Qualifier, weshalb dieses Mal der Qualifier RR zum Einsatz kam. Er funktioniert zwar besser als die Standardversion, braucht aber Tempo, um seine Vorzüge richtig ausspielen zu können. Auf den vorderen Plätzen tummeln sich mit Metzeler Sportec M3, Michelin Pilot Power 2CT und Conti Sport Attack Altbekanntes.

*Eine Übertragbarkeit der Testergebnisse auf andere Motorräder mit ähnlichen Fahrwerksdaten wie die der Honda CBR 600 RR ist bei den mit Stern gekennzeichneten Kriterien mit kleinen Abweichungen, in den anderen Kriterien nur bedingt möglich.

Sport-/Tourensportreifen-Test

etwa verfügt über insgesamt fünf Lauf-
flächen in drei verschiedenen Mischungen
am Hinterrad, vorne sind es immerhin
schon drei Laufflächen.

TOUREN- SPORTREIFEN

Muss für die flotte Straßensause gleich
ein verschleißfreudiger Sportreifen auf die
Felge, oder tut es auch ein ausdauernder
Tourensport-Pneu? Als Referenz aus dem
Sportreifentest empfiehlt sich Metzeler
vielseitiger Sportec M3, an dem sich
vier der derzeit besten „Tourensportler“
im direkt gefahrenen Vergleich messen
müssen. Aufgrund der identischen Test-

bedingungen ist anhand der Punkte-
wertung von Sport- und Tourensportreifen
insgesamt eine Vergleichbarkeit der zehn
Paarungen möglich.

Um es kurz zu machen: Kein Touren-
sport-Pneu kann in Sachen maximale
Haftung und Kurvenstabilität dem M3 das
Wasser reichen, doch der Abstand ist ge-
waltig geschrumpft. Unter landstraßenähn-
lichen Bedingungen, also Gummitempera-
turen am Hinterrreifen unter 80 Grad Celsius
und ohne Messer zwischen den Zähnen,
kringelt der Sportgummi mit 1.37er-Run-
denzeiten drei Sekunden flotter um den
Kurs als der schnellste Tourensportreifen.

Nur wenn die Reifentemperaturen
über 100 Grad klettern und die mecha-
nische Beanspruchung wie bei voller Be-
schleunigung aus Schräglage oder beim
tiefen Hineinbremsen in Kurven rennsport-
liche Züge annimmt, bauen die touristi-

PUNKTEWERTUNG						
TOURENSPORT- REIFEN						
	Maximale Punktzahl	Metzeler** Sportec M3	Bridgestone BT 021	Dunlop Roadsmart	Metzeler Roadtec Z6	Michelin Pilot Road 2 C.T.
Trockentest						
Landstraßenmodus						
Handlichkeit	30	26	23	24	21	26
Lenkpräzision	20	18	16	17	15	16
Kurvenstabilität	20	18	14	16	13	14
Aufstellmoment	10	6	6	8	6	6
Summe	80	68	59	65	55	62
Rennstreckenmodus						
Handlichkeit	20	17	14	15	13	16
Lenkpräzision	20	18	14	16	13	13
Kurvenstabilität	20	19	14	15	13	12
Haftung in Schräglage	20	18	12	14	13	14
Haftung beim Beschleunigen	20	18	12	13	13	14
Grenzbereichverhalten	20	19	14	16	15	15
Summe	120	109	80	89	80	84
GESAMT TROCKEN	200	177	139	154	135	146
PLATZIERUNG TROCKEN			3.	1.	4.	2.
Nasstest						
Handlichkeit	10	7	6	7	6	8
Lenkpräzision	20	16	12	14	13	17
Haftung Kurven	30	24	17	19	18	25
Haftung Beschleunigung	20	14	10	13	13	16
Grenzbereich	20	15	11	15	15	14
SUMME	100	76	56	68	65	80
PLATZIERUNG NASS			4.	2.	3.	1.
PUNKTE GESAMT	300	253	195	222	200	226
GESAMTPLATZIERUNG			4.	2.	3.	1.
Messwerte						
Rundenzeit (min), Nassteststrecke	1.29,41	1.32,80	1.31,40	1.31,50	1.28,80	
Geschwindigkeit (km/h), Omega*	61,18	59,32	61,35	60,43	62,97	

*siehe Streckenprofil Seite 74; **Referenzreifen

FAZIT

Die wesentliche Er-
kenntnis des Tests:
Die aktuelle Liga der
Tourensportreifen muss
sich vor „echten“ Sport-
pneus nicht verstecken.
Die Punktetabelle zeigt,
dass der Referenzrei-
fen Metzeler Sportec
M3 bisweilen mächtig
attackiert wird. Zwar
holt den Gesamtsieg
wie im Vorjahr der
bei Nässe überragende
Michelin Pilot Road 2.
Doch der Überra-
schungssieger im Tro-
ckentest ist der Road-
smart von Dunlop.
Handlich, zielgenau so-
wie bei stramm ge-
spannter Gasschnur
schön stabil am Kur-
venausgang mit solider
Haftung, setzt er sich
leicht, aber bestimmt
von Bridgestone BT 021
und Pilot Road 2 ab.
Insgesamt liegt das Trio
vor dem Metzeler Z6
Roadtec, der auf der
CBR 600 etwas schwer-
fällig daherkommt.

TOURENSPORTREIFEN



BRIDGESTONE

BT 021

Reifentyp und Dimension:
vorn BT 021 „F“, hinten BT 021 „R“

Gewicht:
vorn 4,2 kg, hinten 6,7 kg

Herstellungsland: Japan

Infos und Freigaben: Bridgestone
Deutschland, Telefon 0 61 72/40 801,
www.bridgestone-mc.de

Trockentest: Platz 3

139 Punkte

Mit geschmeidigem Lenkverhalten, gepaart
mit guter Stabilität und feiner Lenkpräzision
lässt der BT 021 im Großen und Ganzen nichts
anbrennen. Nur in Sachen Haftung verliert er
im Vergleich zum Dunlop Roadsmart ein paar
Pünktchen. Die Ausgewogenheit der Bridge-
stone kann überzeugen: An den grundsätz-
lichen Fahreigenschaften des Reifens ändert
sich nichts, egal, ob er im normalen Land-
straßenmodus oder in sportlich forcierter
Gangart bewegt wird.

Nasstest: Platz 4

56 Punkte

Bei Nässe fehlt es dem BT 021 an einer soliden
und verlässlichen Führung des Vorderrads.
Folge: der Grenzbereich wird auf ein schmales
Maß reduziert, die Rundenzeit steigt auf 1.32,8
Minuten. Außerdem mangelt es dem Bridge-
stone an Haftung. Insgesamt beträgt der Ab-
stand zum drittplatzierten Metzeler Roadtec
ganze neun Punkte.

→FAZIT

Der Bridgestone besitzt durchaus ein
akzeptables Alltagsprofil und kann auf
trockener Strecke mit der Konkurrenz
mithalten. Im Regen bildet er allerdings
das Schlusslicht und trägt deshalb auch
unterm Strich die rote Laterne.

MOTORRAD

Testergebnis: Platz 4

195 Punkte

scher ausgelegten Gummis deutlich ab.
Erst unter solch extremen Bedingungen, die
im normalen Straßenbetrieb nie auftreten,
werden die tourensportlichen Paarungen
im Grenzbereichverhalten zunehmend
ungemütlich, instabil und hinterhältig. Die
Ursache: Für dieses hohe Temperaturfenster



DUNLOP ROADSMART

Reifentyp und Dimension:

vorn Sportmax Roadsmart,
hinten Sportmax Roadsmart

Gewicht:

vorn 4,3 kg, hinten 7,7 kg

Herstellungsland:

Frankreich

Infos und Freigaben:

Dunlop,
Telefon 06181/6801, www.dunlop.de

Trockentest: Platz 1

154 Punkte

Dass Tourensport nicht unbedingt zwei Gänge runterschalten und zurückhaltend fahren bedeutet, beweist der Roadsmart sehr eindrucksvoll. Denn in puncto Handling, Kurvenstabilität und Lenkpräzision kommt er reinrassigem Sportreifenniveau sehr nahe und liegt teils vor dem Testsieger Pilot Road 2 von Michelin. Die Honda CBR 600 RR kann mit zackiger Schräglage und in schneller Kurvenfahrt um den Testparcours bewegt werden.

Nasstest: Platz 2

68 Punkte

Lass es ruhig regnen, auch bei Nässe gibt sich der Dunlop keine Blöße. In der Summe muss sich der Roadsmart zwar dem Regentänzer Michelin Pilot Road 2 geschlagen geben. Doch in Handlichkeit und Lenkpräzision ist er dem Michelin dicht auf den Fersen, im Grenzbe-reichverhalten sogar einen Tick besser. Ein klasse Einstand für den Neuzugang im Touren-sportsegment.

→FAZIT

Ein empfehlenswerter Reifen für alle Ge-
legenheiten. Eine tolle Vorstellung auf
trockener Piste, dazu gut kontrollierbar
im Nassen. Damit landet der neue Road-
smart mit nur wenig Abstand zum Test-
sieger von Michelin auf Platz 2.

MOTORRAD Testergebnis: Platz 2

222 Punkte



METZELER ROADTEC Z6

Reifentyp und Dimension:

vorn Roadtec Z6, hinten Roadtec Z6

Gewicht:

vorn 4,1 kg, hinten 6,7 kg

Herstellungsland:

Deutschland

Infos und Freigaben:

Pirelli Deutschland,
Telefon 089/49080, www.metzelmoto.de

Trockentest: Platz 4

135 Punkte

Erst top, dann hopp? Auf der 190 Kilogramm leichten Honda CBR 600 RR kann sich der Metzeler jedenfalls nicht so gut in Szene setzen wie beim letztjährigen Test auf der VFR. Auf dem Supersportler fällt besonders das leicht träge Handling des Roadtec auf. Zudem könnten bei zackiger Gangart Lenkpräzision sowie Kurvenstabilität besser sein. Im Grenz-bereichverhalten liegt er mit den meisten Kon-kurrenten auf einer Linie.

Nasstest: Platz 3

65 Punkte

Auf nasser Straße hingegen kommt das Münchner Touren Gummi nicht ins Schwim-men. Insgesamt funktioniert der Roadtec auf der Nassteststrecke prima. Besonders gefällt, dass der Metzeler-Reifen sehr gutmütig und weich zu rutschen beginnt. Aber wie be-reits auf trockener Piste stört auch bei Nässe das etwas träge Einlenkverhalten, außerdem könnte die Lenkpräzision etwas größer sein.

→FAZIT

2007 dem Sieger Pilot Road dicht auf den
Fersen, muss sich der Roadtec nun auch
noch dem neuen Dunlop geschlagen
geben. Besonders beim Handling verliert
er Punkte. Das gutmütige Verhalten bei
Nässe trägt zur Ehrenrettung bei.

MOTORRAD Testergebnis: Platz 3

200 Punkte



MICHELIN PILOT ROAD 2 2CT

Reifentyp und Dimension:

vorn Pilot Road 2 2CT, hinten Pilot Road 2 2CT

Gewicht:

vorn 4,5 kg, hinten 6,2 kg

Herstellungsland:

Spanien

Infos und Freigaben:

Michelin,
Telefon 0721/5303349, www.michelin.de

Trockentest: Platz 2

146 Punkte

Wie unterschiedlich manche Reifen auf un-
terschiedlichen Motorradtypen funktionieren,
zeigt sich auch wieder in diesem Test. Wäh-
rend der Michelin bei manchen Maschinen mit
kippeligen Kurvenverhalten auffällt, macht er
auf der leichten Honda CBR 600 RR eine prima
Figur. Infolgedessen kann er sein federleichtes
Handling problemlos in flottes Kurvenwetzen
mit guter Haftung umsetzen.

Nasstest: Platz 1

80 Punkte

Es bleibt dabei, bei Nässe sind Michelin-Rei-
fen nahezu unschlagbar. Das gilt auch für den
Pilot Road 2 in Zwei-Komponenten-Mischung.
Die griffige Gummimixtur macht sogar dem
Metzeler Sportec M3 Beine, der als Referenz
für die Tourensportreifen dient. Mit 80 Punkten
liegt der Michelin deutlich vor der Konkurrenz,
der Abstand zum zweiten Platz beträgt ganze
zwölf Punkte. Besonders deutlich fährt der
Pilot Road seinen Vorsprung bei der Kurven-
haftung heraus.

→FAZIT

Gut im Alltag auf trockener Piste, perfekt
bei der Fahrt durch den Regen. Fragt sich
wirklich, wo das Michelin-Männchen die
Pattex-Tuben versteckt hat. Die Mischung
jedenfalls macht's und sichert dem Pilot
Road 2 erneut den Testsieg.

MOTORRAD Testergebnis: Platz 1

226 Punkte

sind deren Gummimischungen und
Karkass-Unterbauten schlicht und einfach
nicht ausgelegt.

Bleibt als Fazit aus diesem Test: Zügige
Landstraßenfahrten können die aktuellen
Tourensportpneus mit ihrem guten Grip
locker ab, und sie sind aufgrund der höhe-



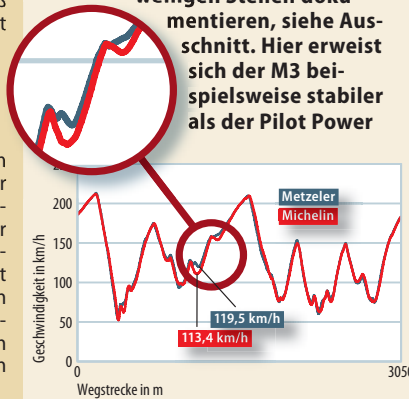
Schnelldurchlauf:
Neben Testfahrten im
ganz normalen Land-
straßenbetrieb wurden
sämtliche Reifenpaa-
rungen auch auf Renn-
streckenniveau bewegt

Der Reifentest im Detail

Trocken-test

Auf dem Handlingparcours der Goodyear-Teststrecke im südfranzösischen Mireval ließ sich nicht nur die moderate Landstraßenfahrt simulieren. Ebenso konnte die als Testfahrzeug dienende Honda CBR 600 RR mit Sportbereifung auf der einstigen Rennstrecke (Carland) richtig abgewinkelt werden, um den Grenzbereich auszuloten. Bei den Tourensportreifen beließen die Tester es hingegen bei der Simulation einer sportlichen Landstraßenfahrt. Wobei der Unterschied zwischen Touren- und Sportgummi marginal ist. So benötigt beispielsweise der Metzeler Sportec M3 für eine maximale Schräglage von 52 Grad eine Kurvengeschwindigkeit von 80,0 km/h im Abschnitt Omega. Nur ein Grad Schräglage und 1,5 km/h Kurvengeschwindigkeit fehlen dem Dunlop Roadsmart. Nach mehreren Runden „auf der letzten Rille“ lassen die Tourensportpneus allerdings deutlich nach.

Insgesamt schenken sich die Sportreifen auf trockener Piste nicht viel. Die Rundenzeiten weichen minimal voneinander ab. Deutliche Unterschiede lassen sich nur an wenigen Stellen dokumentieren, siehe Abschnitt. Hier erweist sich der M3 beispielsweise stabiler als der Pilot Power



Omega

Referenzbereich

TROCKENSTRECKE

Drei Kilometer lang. Ermöglicht das Abbild vieler Fahrsituationen. Besonders interessant: die rot markierte Schikane

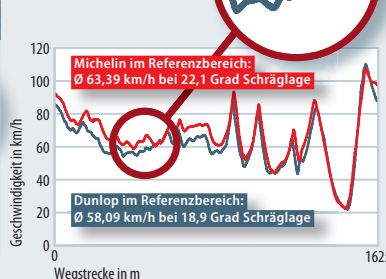


NASSSTRECKE

Referenzbereich

Auf dem bewässerten Kurs war besonders das Verhalten im Omega (rot markiert) aufschlussreich

Auf der Nassestrecke lassen sich die deutlichsten Unterschiede herausfahren. Hier im Vergleich: der beste Sportreifen bei Nässe (Michelin) gegen den schlechtesten (Dunlop). Im markierten Referenzbereich fährt der Pilot Power dem Qualifier RR mit rund 5 km/h Vorsprung förmlich davon



Nasshaftung

Auf der sich ebenfalls auf dem Goodyear-Areal befindlichen Nassestrecke geht der heikelste Teil des Tests über die Bühne. Schließlich müssen die Reifen zur Beurteilung des Grenzbereichs stets am Limit bewegt werden. Unbestechliche Ergebnisse liefert das Data-recording, gefragt ist aber vor allem die sensible Hand des Testers, die genau spürt, wann der Reifen an seiner Haftgrenze angelangt ist. Die Rundenzeiten aus dem Nasstest finden sich unter den einzelnen Bewertungskästen, zusätzlich wird die Durchschnittsgeschwindigkeit in der extrem rutschigen Omega-Passage (siehe Referenzbereich im Streckenplan links) angegeben. Dort zeigt sich besonders deutlich, wie haftfreudig die Reifen sind. Gewohnt souverän konnten auch in diesem Jahr die beiden Modelle von Michelin (Pilot Power und Pilot Road 2, beide in 2CT-Mischung) den glitschigen Belag meistern.

Sport-/Tourensportreifen-Test

ren Lebensdauer ganz klar die geldbeutel-schonendere Wahl. Für hobbymäßiges Rennstreckenheizen dagegen sollte man auf jeden Fall auf Sportreifen mit angepasstem Luftdruck setzen, und wer Rundenzeiten jagen geht, stülpt sich echte Rennreifen über die Felgen und Reifenwärmer über die Gummis.

[WWW.MOTORRADONLINE.DE](http://www.motorradonline.de)

Alt (2007), aber immer noch gut:
Werner „Mini“ Koch erklärt den Reifentest:
www.motorradonline.de/reifentest

Standpunkt



MOTORRAD-Top-Tester Karsten Schwes über den aktuellen Entwicklungsstand sportlicher Reifen.

Zehn Reifenpaarungen von sechs Produzenten – und was bleibt als generelles Fazit? Hut ab vor den Herstellern. Sie haben ihre Hausaufgaben wirklich gut gemacht. Vieles, was MOTORRAD in den Reifentests der Vorjahre kritisiert hat, ist mittlerweile abgestellt worden. Das Testfeld liegt sehr dicht beisammen, ein wirklich schlechter Reifen ist nicht darunter. Das ist gut für die Motorradfahrer, können sie so doch den neuen Reifen nach dem gewünschten Einsatzzweck kaufen – ob sie nun einen klassischen Landstraßenreifen, den sicheren Regenpneu oder einen rennstreckentauglichen Alleskleber haben wollen.