

MEHR ALS NUR SCHWARZE MAGIE

Jedes Jahr rühren die Reifenhersteller neue Gummimischungen an, die das Motorradfahren noch sicherer, komfortabler oder gar schräger machen sollen. MOTORRAD hat manche Neuheiten aus dem 2014er-Programm schon unter die Räder genommen.

Von Jörg Lohse; Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio, Hersteller

Das Rad dreht sich unaufhaltsam weiter – und das ist auch gut so. Denn was wären die neuen Motorräder ohne passend auf deren Performance abgestimmte Reifen? Gerade bei den sechs großen Marken, die im Wesentlichen den Motorradreifenmarkt bestimmen, hat sich in den letzten Jahren einiges getan: Bridgestone ist nicht nur Chefarsrüster der MotoGP, sondern hat

mit dem S 20 eine wirklich alltagstaugliche Sportbereifung entwickelt. Conti begeistert in den MOTORRAD-Tests durch extrem kurvengierige Landstraßenreifen für Sportbikes und Allrounder. Dunlop hat mit dem Trailmax TR 91 einen sehr agilen Reifen für die GS-Klasse entwickelt, der auch bei Nässe überzeugt. Metzeler bricht mit dem ausgewogenen Enduroreifen Tourance Next erfolgreich in die Breitreifenklasse die-

ser Gattung auf. Michelin knüpft mit dem Sportgummi Pilot Power 3 an die guten alten Zeiten an, als die Power-Reihe das Maß aller Dinge war. Und Pirelli hat schon immer durch standfeste Rennreifen beeindruckt. Jetzt locken auch noch neue Reifen bislang noch unbekannter Marken mit modernem Layout zu besonders günstigen Preisen. Hier unsere erste Bestandsaufnahme des Jahrgangs 2014. ■

www.motorradonline.de/reifen

So testet MOTORRAD

Auf den Punkt genau

Der Reifentest zählt zu den aufwendigsten Tests im Redaktionsalltag von MOTORRAD. Besonders wenn für jeweils eine Gattung die Verschleißanalyse auf dem Plan steht. Bei den Funktionstests, die auf nasser und trockener Fahrbahn absolviert werden, geht es um diese Punkte:

Lenkpräzision

Test in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien. Gibt Auskunft darüber,

ob das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt oder deutliche Lenienkorrekturen erforderlich sind.

Handlichkeit

Benötigte Lenkkräfte, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder sie in Wechselkurven auf Linie zu halten.

Kurvenstabilität

Stabilität in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird solo und mit Sozius in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet, in

der sich Reifen regelrecht aufschaukeln können.

Geradeauslauf

Highspeed auf der Autobahn. Bleibt das Motorrad stabil auf Kurs oder stört Pendeln?

Haftung in Schräglage

Seitenführung in maximaler Schräglage auf nassem und trockenem Asphalt. Eine Gratwanderung, die nur auf abgesperrter Strecke möglich ist.

Haftung beim Beschleunigen

Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen

Kurven. Wird bei Nässe und Trockenheit getestet.

Grenzbereichverhalten

Beherrschbarkeit des Reifens im Grenzbereich der Haftung. Der Test wird sowohl auf nasser als auch auf trockener Strecke durchgeführt.

Aufstellmoment

Beim Bremsen in Schräglage richtet sich das Motorrad je nach Verzögerung und Reifenkontur unterschiedlich auf. Diese Reaktion muss vom Fahrer mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.



SPORTREIFEN

Schnelle Motorräder, schnelle Reifen... Der Markt für die PS-starken Superbikes ist auch für die Reifenhersteller besonders prestigeträchtig. Weshalb im Regelfall spätestens alle drei Jahre die Topmodelle zum Teil grundlegend renoviert werden. Der große Reifentest von

MOTORRAD wird 2014 auch besonders spannend, weil gleich drei der sechs großen Marken mit neuen Sportmodellen durchstarten. Und die ersten Fahreindrücke, die unsere Testcrew bereits sammeln konnte, deuten schon jetzt auf ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen hin.

Neu für 2014

BRIDGESTONE

S 20 EVO



MIT DEM VORGÄNGER

S 20 krepelte Bridgestone 2012 seinen sportlichen Auftritt komplett um. Waren die Sportreifen der Japaner bislang extrem stabil, aber dafür auch extrem störrisch, glänzt der S 20 nun durch seine wunderbare Leichtfüßigkeit. Eine Eigenschaft, die er vor allem auf potenten Sportbikes im Alltag entfalten kann. Eine echte Bank ist das sichere Fahrgefühl auf nassen Straßen. Selbst auf der Rennstrecke kann er noch einigermaßen mithalten. Das bringt ihm trotz des hohen Verschleißes den Sieg im MOTORRAD-Reifentest. Der S 20 Evo soll nun noch mehr leisten. Mit drei unterschiedlichen Härtegraden in der Gummimischung des Hinterreifens soll die Laufleistung des Sportreifens künftig zunehmen.

→FAZIT

Unglaublich: Beim ersten Fahrttest legt der S 20 Evo gegenüber dem Vorgänger bei Nässe noch eine Schippe drauf. Noch offen: die Verschleißwertung der neuen Gummimischung.

DUNLOP

SPORTSMART 2



IM PRINZIP IST ES MEHR EINE FRAGE DER IDEOLOGIE,

ob ein Sportreifen eher auf der Rennstrecke oder im Alltag überzeugen soll. Dunlop tendierte mit dem Sportsmart bislang zum ersten Weg. Die Qualitäten des Reifens sollten beim Zeitenfeilen auf dem Rundkurs zu spüren sein. Und das konnte man bislang auch in den Reifentests von MOTORRAD glasklar dokumentieren. Einmal warm gefahren, überzeugte der Sportsmart durch erstklassige Kurvenstabilität. Das schaffte nicht nur Vertrauen, sondern auch Top-Rundenzeiten. Kehrseite der Medaille: Trägheit auf der Landstraße, vor allem bei Nässe. Nummer zwei der Sportsmart-Familie will nun mit 100 Prozent Silica-Anteil in den Flanken für ein gripstarkes Plus im Alltag sorgen.

→FAZIT

Die neue Abstimmung des Sportsmart 2 ist an nasskalten Tagen deutlich zu spüren. Besonders überzeugt der Dunlop nun durch sein spielerisch leichtes Einlenkverhalten.

METZELER

M 7 RR



DIE ZÄHLWEISE BEI METZELER IST KLAR: Auf drei

folgt fünf, dann sieben. Die Sportreifengattung mit dem vorangestellten Kürzel „M“ hört auf die ungeraden Zahlen, die Tourenreifenfamilie mit „Z“ am Anfang wird mit geraden Ziffern sortiert. Und endlich, mag man

jetzt wie einen Stoßseufzer gen München schicken, ist er da: der Nachfolger des zum Schluss glücklosen M 5 Interact, der sich in den letztjährigen Reifentests so gar nicht mehr in Szene setzen wollte und von der starken Konkurrenz regelrecht in Grund und Boden gefahren wurde. Das neue Kürzel RR steht für Road Racing. Optimierte habe man den M7 laut Werk auf eine bestmögliche Performance bei widrigen Straßenbedingungen wie Nässe oder schlechtem Asphalt.

→FAZIT

Ein dickes Plus an Rückmeldung und Handlichkeit vor allem bei Kälte und Regen – der erste Fahreindruck, den MOTORRAD vom Metzeler M 7 RR gewinnen konnte, ist überzeugend.

Die Konkurrenz im Test 2013

CONTINENTAL

SPORT ATTACK 2



MOTORRAD

→TESTERGEBNIS

Contis Sport Attack 2 ist mit seiner überzeugenden Handlichkeit und messerscharfen Lenkpräzision ein nahezu perfekter Begleiter für sportliches Fahren auf der Landstraße. Solange diese trocken ist. Denn bei Regen knickt der Reifen viel zu früh ein, ein schmaler und früh einsetzender Grenzbereich macht die Regentour zur Tortur.

MICHELIN

PILOT POWER 3



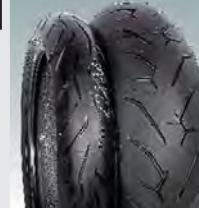
MOTORRAD

→TESTERGEBNIS

Michelin ist wieder da! Nach dem glücklosen Experiment mit dem auf Leichtbau getrimmten Sportreifen Power Pure knüpften die Franzosen wieder an alte Werte an. Und so ist der Power 3 ein toller Sportreifen für alle Tage mit guter Handlichkeit und Lenkpräzision bei allen Wetterbedingungen. Nur den extrem sportlichen Einsatz mag er nicht.

PIRELLI

DIABLO ROSSO 2



MOTORRAD

→TESTERGEBNIS

In der Pirelli-Familie ist der Diablo Rosso 2 noch der alltagstauglichste Sportreifen, obwohl er im Regen klare Defizite hat. Immerhin kann er aber durch gute Bremswerte auf nasser Strecke punkten. Bei gutem Wetter kommen vor allem sportliche Fahrer und hoch motivierte Hobby-Racer mit dem Pirelli voll auf ihre Kosten.

TOURENREIFEN

Das Potenzial der Reifen für reiselustige Motorradfahrer ist in den letzten Jahren gewaltig gestiegen. Und das, obwohl der Job für die Entwickler nicht leichter geworden ist. Die Gummis müssen nicht nur den Druck PS-starker Hubraumboliden aushalten. Die Fahrwerke von Tourensportlern sind für

rasantes Kurvengeschlängel ausgelegt, weshalb die Reifen unter sportlichen Aspekten ihre Qualitäten zeigen müssen. Gleichzeitig gehören Tourenfans zu den Kilometerfressern. Die Laufeistung ist ebenso ein wichtiger Kaufaspekt. Und schließlich geht es noch um brillante Fahreigenschaften im Regen.



Neu für 2014

CONTINENTAL ROAD ATTACK 2 EVO



→FAZIT

Der erste Eindruck überzeugt. Der Evo ist wie sein Vorgänger ein toller Landstraßenreifen. Ideal, um störrischen Bikes mehr Handlichkeit zu verleihen. Noch offen: die Regenperformance.

WENN ES UM SPORTLICHES FAHREN AUF DER LANDSTRASSE geht, mischen die Gummis der Hannoveraner Marke in den MOTORRAD-Reifentests immer ganz weit vorne mit. So wurde das Vorgängermodell des Evo, der Road Attack 2, im 2013er-Test mit dem Kauf Tipp für die Landstraße ausgezeichnet. Besonders schwere und ab Werk eher unhandliche Motorräder profitieren von den agilen Eigenschaften des Conti-Reifens. Dazu gesellt sich eine messerscharfe Lenkpräzision, die es selbst mit echten Sportreifen aufnehmen kann. Daran knüpft auch der Evo an, wie ein erster Test mit einer Husqvarna Nuda 900 R bestätigt. Problematisch beim Vorgänger: die wenig beachtenden Nassfahreigenschaften. Hier will man laut Hersteller mit einer Drainagefunktion über das Profil und einer neuen Gummimischung im Regen künftig besser dastehen.

MICHELIN ROAD 4



→FAZIT

Der Road 3 ist exzellent im Regen, das Niveau des Nachfolgers Road 4 wird vermutlich ähnlich hoch sein. Spannend bleibt, ob Michelin die kritisierte Kippeligkeit in den Griff bekommen hat.

AUF NASSEN STRASSEN WAR MICHELIN LANGE ZEIT unschlagbar. Mit fast schon irrealen Grip ließen sich die Franzosen-Gummis verdammt flott um feuchte Kurven scheuchen. Der Abstand zur Konkurrenz war gewaltig. Doch in den letzten Jahren holten die Mitbewerber deutlich auf. Im direkten Vergleich agierten die Tourenreifen von Metzeler (Z8 Interact) und Pirelli (Angel GT) im 2013er-Test auf Augenhöhe mit dem Vorgänger Michelin Pilot Road 3. Der erste Fahreindruck des Nachfolgers Road 4 steht noch aus, doch nach unseren Einschätzungen wird auch dieser dank einer Gummimischung mit hohem Silica-Anteil im Zweikomponentenaufbau wieder durch überragende Nassfahreigenschaften punkten. Interessant: Den Road 4 gibt es als Standardversion und in speziellen Ausführungen für schwere Tourenbikes („GT“) und Reiseenduros („Trail“).

ON-/OFFROAD-REIFEN

Es wird spannend, wie sich diese Reifenkategorie mit ihrer Ausrichtung auf den weiterhin wachsenden Markt der (schweren) Reiseenduros entwickelt. Klar ist, dass die Bikes in der sogenannten GS-Klasse in der Hauptsache auf Asphalt bewegt werden und beliebte Fernreisemobile bleiben. Wes-

halb die Reifenentwickler diese Reifen immer weiter auf Straßeneinsatz und Laufeistung konzipiert haben. Die Offroad-Tauglichkeit beschränkt sich auf gut geschotterte Pisten, im echten Gelände sind diese Gummis schnell überfordert. Stärkste Konkurrenz: die neuen Tourenreifen (links) in Trail-Ausführung.

Neu für 2014

ANLAS CAPRA R



→FAZIT

Es wird spannend, ob die türkische Marke Anlas den großen Sprung vom Moped zur mächtigen GS schafft. Auf jeden Fall werden die On-/Offroadler durch ihren günstigen Preis locken.

WO DIE MILCH GEMOLKEN WIRD, wollen natürlich viele ans Euter. So zum Beispiel auch die hierzulande unbekannteste Marke Anlas aus der Türkei, die in Deutschland über den Onlineshop von Delticom vertrieben wird. Bislang ist Anlas allenfalls Roller- und Mopedfahrern durch seine M+S-Bereifung bekannt. Ab diesem Frühjahr wollen die Türken groß durchstarten und bieten den Capra X für den Offroad-Einsatz und das Schwesermodell Capra R für die große GS-Klasse in der Dimension 110/80 R 19 und 150/70 R 17 an. Der Setpreis wird nach ersten Informationen nur knapp 180 Euro betragen.

HEIDENAU K 60 SCOUT



→FAZIT

Mit dem K 60 Scout in M+S-Kennung bietet Heidenau eine solide Bereifung für Ganzjahresfahrer an. Noch zu klären ist, wie er in „großer“ Dimension auf der neuen BMW GS funktioniert.

MIT IHREM FAST SCHON GROBSTOLLIGEN PROFIL können sich die Allround-Enduroreifen von Heidenau von den eher glatt gebügelten Oberflächen der Konkurrenz (siehe unten) absetzen. Damit gibt die ostdeutsche Traditionsmarke ein klares Statement in Richtung Geländetauglichkeit ab. Und der K 60 Scout punktet durch eine weitere Eigenschaft: Dank ihrer M+S-Kennung bleiben Reiseenduristen auch bei winterlichen Straßenbedingungen (Winterreifenpflicht!) legal unterwegs. Für 2014 hat Heidenau den K 60 Scout für viele Reiseenduros (u. a. BMW F 700 GS, Yamaha Super Ténéré) freigegeben.

Die Konkurrenz im Test 2013

BRIDGESTONE T 30



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Nach dem Debüt der neuen Sportreifengeneration (S 20) setzt Bridgestone mit dem Tourenreifen T 30 den Umbau seiner Produktpalette konsequent fort. Der Nachfolger des BT 023 gefällt durch Handlichkeit und Rückmeldung. Ein echter Fortschritt: die Nasshaftung.

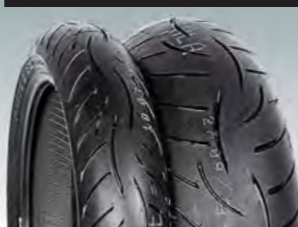
DUNLOP ROADSMART 2



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Auch den Tourenreifen von Dunlop merkt man das insgesamt sehr sportlich ausgelegte Grundlayout an. Der Roadsmart 2 glänzt mit hoher Stabilität und neutralem Fahrverhalten, kann aber an Rückmeldung und Handlichkeit noch zulegen. Bei Nässe bleibt er zu verhalten.

METZELER ROADTEC Z8 INTERACT M/O



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Bei jedem Einsatz eine gute Rückmeldung und oben drein eine überzeugende Nasshaftung: Das zeichnet den überarbeiteten Z8 (erkennbar an der Sonderkennung „M/O“) als guten Allroundreifen aus. Nur bei der Handlichkeit und Lenkpräzision hapert's ein wenig.

PIRELLI ANGEL GT



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Ein Topreifen für Landstraßenjäger und Testsieger im 2013er-Test. Durch die verbesserte Nasshaftung setzt sich der Angel GT deutlich vom Vorgänger ST ab, ohne die sportlichen Eigenschaften im Alltag zu verlieren. Besonderer Pluspunkt: seine angenehme Neutralität.

Die Konkurrenz im Test 2013

BRIDGESTONE BATTLE WING 501/502



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Bei der japanischen Marke ist dringend ein Update erforderlich. Die Eigenschaften des Battle Wing sind unterm Strich ernüchternd: Bis auf den hervorragenden Geradeauslauf kann der Nippon-Pneu weder auf trockener noch nasser Piste überzeugen. Selbst im Verschleiß ist er nur Durchschnitt.

CONTINENTAL TRAIL ATTACK 2



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Ein toller Landstraßenreifen mit sehr guten Fahreigenschaften, der bei Nässe ordentlich funktioniert und nur mäßig verschleißt. Aber nicht auf allen Modellen bereitet der Conti Freude: In unserem Test auf der Triumph Tiger Explorer kostete die leichte Pendelneigung einiges an Punkten.

DUNLOP TRAILMAX TR 91



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Ein Reifen, der mit exzellenten Fahreigenschaften auch bei Nässe glänzt. Wer den hohen Verschleiß vernachlässigen kann, ist mit dem TR 91 im Alltag bestens aufgestellt. Im 2013er-Test auf der Triumph Tiger Explorer unser Kauf Tipp für die Landstraße. Das 170er-Format für die neue GS gibt es aber nicht.

METZELER TOURANCE NEXT



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Unterm Strich deckt der Tourance Next einen sehr weiten Bereich ab: gute Eigenschaften im Trockenem, die besten bei Nässe und geringer Verschleiß. Damit fährt der speziell für die wassergekühlte BMW GS designte Metzeler den Sieg im 2013er-Test ein, der noch im 150er-Format gefahren wurde.

MICHELIN ANAKEE 3



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Souveräne Geradeauslaufstabilität bei Höchstgeschwindigkeit, geringer Verschleiß. Der Anakee 3 ist ein Klasse Reifen für flotte Fernreisende. Im kleinen Kurvengeschlängel überwiegen aber die Defizite. Hier gibt sich der Michelin etwas zu träge. Auch bei Nässe bleibt er im Mittelfeld.

PIRELLI SCORPION TRAIL



MOTORRAD →TESTERGEBNIS

Auf der Landstraße absolut top, bei Regen im (guten) Mittelfeld: Damit punktet der Pirelli im 2013er-Test auf der Triumph Tiger Explorer. Aber der hohe Verschleiß kostet schließlich den Podestplatz. Wer bei seiner Reiseenduro nur auf die Trocken-Performance Wert legt, kann unbesorgt zum Pirelli greifen.

RUNDES FÜR DEN REST

One size fits all? Die Zeiten von Universalreifen, die von allem etwas, aber nichts so richtig gut können, sind seit Langem passé. Nicht nur die Produktpalette der großen Reifenmarken wird permanent ausgebaut und immer feiner verästelt. Daneben drängen auch unbekannte Hersteller in den Markt. Sie

können zum Teil auf jahrzehntelange Erfahrung bei Rollern und kleinen Mopeds zurückblicken und wollen jetzt auch bei den Big Bikes mitmischen. Oder sie gehören zu den Top-Playern im asiatischen Raum und heizen nun mit Low-Budget-Preisen den Traditionsmarken von Bridgestone bis Pirelli kräftig ein.



BRIDGESTONE BATTLEAX RACING V02



BRIDGESTONE IST DER AUSRÜSTER DER KÖNIGSKLASSE im Motorrad-Straßenrennsport, und von diesem Vorteil sollen nun auch ambitionierte Hobbypiloten profitieren. Die V02-Slicks sind eine Weiterentwicklung des bereits bekannten Rennreifens V01. Durch die Verwendung MotoGP-erprobter Konstruktionen und Mischungstechnologien hat man laut Hersteller besonderen Wert auf eine längere Haltbarkeit auf der Rennstrecke gelegt. Die weiche Gummimischung gibt es in „Soft“ und „Medium“, sie soll das Aufwärmverhalten spürbar beschleunigen. Den V02 gibt es in den Größen 120/600 R 17 und 200/655 R 17.

FULLBORE USA M 66 TOUR KING



WAS SCHWER NACH LAND DER UNBEGRENZTEN MÖGLICHKEITEN AUSSIEHT, hat seinen Ursprung in Fernost. Die Reifen der Marke Fullbore USA kommen von Shinko, einem japanisch-koreanischen Firmenzusammenschluss. In Deutschland wird die Marke exklusiv über den Onlinehändler Delticom vertrieben. Zielgruppe des neuen M 66 Tour King: Cruiserfans, die auf eine klassische Weißwandoptik zum besonders günstigen Preis Wert legen. Zum Cruiserreifen gibt es noch keine Erfahrungen, allerdings hinterließ das sportlich ausgelegte Modell M1 Street Sport im MOTORRAD-Test einen eher zwiespältigen Eindruck.

MAXXIS M 7319/7320



DER TAIWANESISCHE HERSTELLER KANN INZWISCHEN auch auf eine lange Geschichte zurückblicken: Vor knapp 50 Jahren wurde die Muttergesellschaft CST (Cheng Shin Taiwan) gegründet. Mit „europäisierten“ Markennamen hat sich Maxxis laut Deutschland-Vertriebsmann Martin Krohn inzwischen als einer der Marktführer im ATV-Bereich etablieren können. Mit dem Titelsponsoring der Deutschen Cross Country-Meisterschaft will man die Kompetenz im MX- und Endurobereich weiter vorantreiben. Passend dazu: der neue Enduroreifen M7319/7320, der auch in der Erstausrüstung der KTM Freeride zum Einsatz kommt.

DUNLOP STREETSMART



BEREITS SEIT LETZTEM JAHR HAT DUNLOP DEN STREETSMART für den stetig wachsenden Youngtimer- und Klassiker-Markt im Angebot. Aber auch die neue Klasse der kleinen 250er- bis 400er-Motorräder kann von dem Allrounder, mit dem die „Smart“-Reihe von Dunlop auch nach unten weiter ausgebaut wird, profitieren. Wichtigste Punkte im Lastenheft der Konstrukteure: eine hohe Kilometerleistung sowie gute Nassfahreigenschaften durch eine entsprechend abgestimmte Silica-Mischung. In den ersten MOTORRAD-Tests gefiel der in vielen Größen erhältliche StreetSmart vor allem durch seine Neutralität.

HEIDENAU K 80



BEI DEN REISEENDUROS WILL HEIDENAU KÜNFTIG unter den Großen mitspielen, im Straßensegment konzentrieren sich die Sachsen mehr auf die kompakte Mittelklasse. Beim Diagonalreifen K 80 hat man laut Hersteller auf einen ausgewogenen Mix aus Laufleistung und Grip geachtet. Mit seinem neu konstruierten Unterbau habe man besonders die Eigendämpfung auf schlechten Wegstrecken verbessern können. 2013 standen viele Freigaben auf dem Programm, sodass der K 80 inzwischen auf zahlreiche populäre Bikes wie die Honda NC 700, Kawasaki ER-6, Suzuki Gladius und Yamaha XJ6 passt.

METZELER ME 888 MARATHON



IN DEN USA SOLL DEM NEUEN CRUISERREIFEN des Münchner Reifenherstellers bereits der Spitzname Triple-8 verliehen worden sein. Der ME 888 ist Nachfolger des ME 880 und soll mit neuer Mischung, überarbeiteter Kontur sowie Änderungen im Profildesign eine höhere Laufleistung und darüber hinaus eine bessere Haftung bei Nässe als sein Vorgänger erreichen. Um auch für die Customizer-Fraktion interessant zu sein, gibt es den ME 888 nicht nur wie abgebildet in diversen Größen als Weißwandversion, sondern auch passend für ein 23-Zoll-Vorderrad speziell für Motorräder im Bagger-Stil.

Reifenanbieter

Bridgestone Deutschland GmbH, Telefon 061 72/4081 73, www.bridgestone-mc.de

Continental Reifen Deutschland GmbH, Telefon 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

Cooper Tire Deutschland GmbH, Telefon 0 18 05/67 67 66, www.avonreifen.com

Delticom AG, Telefon 05 11/93 63 40, www.motorradreifendirekt.de (Vertrieb von Anlas-, Fullbore USA-, Golden Tyre- und Nankang-Motorradreifen)

Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH, Telefon 0 61 81/68 01, www.dunlopmotorcycle.de

Maxxis International GmbH, Telefon 0 48 21/8 90 60, www.maxxis.de

Metzeler, Pirelli Deutschland GmbH, Telefon 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.com

Michelin Reifenwerke AG & Co. KGaA, Telefon 07 21/53 00, www.michelin.de

Mitas Business Unit Moto Savatech d.o.o., Telefon 0 03 86/4/2 06 58 83 (Slowenien), www.mitas-tyres.com

Pirelli Deutschland GmbH, Telefon 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.com

Reifenwerk Heidenau GmbH, Telefon 0 35 29/55 28 01, www.reifenwerk-heidenau.de

MITAS SPORT FORCE



IM ONROAD-SEGMENT IST DIE TSCHECHISCHE TRADITIONSMARKE noch schillernder Exot, deutlich bekannter ist Mitas den Fans grobstolliger Geräte. Mit der Übernahme des slowenischen Rollerreifenspezialisten Savatech hat man die Entwicklungsabteilungen beider Firmen zusammengelegt – mit dem Ausbau des Portfolios als Ziel. Erstes Ergebnis dieses Joint Ventures: ein Radialreifen für sportliche Naked Bikes, Allrounder und Tourenmotorräder. Bei den Dimensionen will man ab 2014 sogar das supersportliche Format 190/50 und 190/55 ZR 17 abdecken. Bei ersten MOTORRAD-Testfahrten auf trockener Straße überwog der positive Gesamteindruck, doch noch ist offen, wie der Reifen ohne Silica in der Mischung bei Nässe funktioniert.

NANKANG WF-1 ROADIAC



AUCH IN TAIWAN WILL MAN KÜNFTIG DAS FELD DER BIG BIKES kräftig beackern. In Deutschland wird die Marke Nankang exklusiv über den Online-Reifenhändler Delticom vertrieben. Seit 2011 hat man dazu als ersten Reifen den WF-1 Roadiac als Radialreifen für Tourensport-Motorräder im Programm. Mit seinem Null-Grad-Stahlgürtel und einer Zweikomponenten-Gummimischung ist der Nankang durchaus zeitgemäß aufgestellt, lockt darüber hinaus aber auch mit einem unschlagbaren Preis: Ein Satz in der Universalgröße 120/70 und 180/55 ZR 17 kostet knapp die Hälfte im Vergleich zu bekannten Premiummarken. Doch damit nicht genug: In diesem Frühjahr folgt der WF-2 Sportiac mit supersportlichem Layout und wird sich im MOTORRAD-Reifentest der Konkurrenz stellen.