HAFT-BEFEHL

Was manche beim Handeln mit Schwarzgeld fürchten, wünschen sich andere beim Umgang mit dem schwarzen Gold: Nimm mich in Haft! Und das unter allen Umständen – ob es zum Freigang raus in die Sonne oder durch den Regen geht. Sieben aktuelle Tourenreifen im Test.

Von Jörg Lohse und Karsten Schwers; Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio

MOTORRAD REIFENTEST 2014

In MOTORRAD 10/2014: Sechs Sportreifen im Race-Modus, bei Nässe und im Alltags-Langstreckentest

In diesem Heft: Sieben Tourenreifen in der Universaldimension 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17

In MOTORRAD 12/2014: Wie schlagen sich Low-Budget-Marken auf der Landstraße und bei Nässe?

Tourenreifen-Test

Wagen wir am Anfang mal eine Art virtuelle Blindverkostung und stellen ganz mutig die These auf, dass Sie als erfahrener Tourenfahrer jede Reifenpaarung aus diesem Test aufziehen könnten, ohne dass es Ihnen schwer auf den Magen schlägt. Jetzt blättern Sie natürlich quer durch die Tabellen und schütteln ungläubig mit dem Kopf. Wahrscheinlich hätten Sie bei manch einem Reifen Bedenken, wenn Sie sich vorstellen, mit ihm mutig in die Kurven Ihrer Hausstrecke hineinzustechen. Dann haben Sie einen komplett verregneten Tag vor Augen, und Ihnen wird bei dem einen oder anderen Gummi aus diesem Test plötzlich ganz schummerig. Natürlich sind Ihre Einwände berechtigt. Sie zeigen aber auch, dass jeder Motorradfahrer ganz unterschiedliche Anforderungen an seinen Wunschreifen stellt. Der eine liebt auch beim Tourenreifen das sportlich angeschärfte Profil, der andere setzt auf maximale Sicherheit selbst unter den widrigsten Umständen.

Das sind aber jeweils ganz persönliche Idealbedingungen. Natürlich weiß manch ein Fahrer, dass auf der Hausstrecke nicht immer eitel Sonnenschein herrscht und „was Sportliches" auch im Regen funktionieren muss. Andere Piloten steigen nicht nur bei Schlechtwetter in den Sattel und ärgern sich zu Recht, wenn ihnen im Hochsommer allzu knautschige Gummis die Linie verhageln.

In jedem Fall müssen die Entwickler einen möglichst ausgewogenen Mix der Extreme aus dem Hut zaubern. Womit wir jetzt wieder die Eingangsthese aufgreifen und konstatieren, dass sich Ihr Motorrad mit keiner Paarung aus diesem Test in eine unberechenbare Fuhre verwandelt. Denn dazu muss man sagen, dass unsere sieben Premiummarken mittlerweile einen sehr hohen Qualitätsstandard erreicht haben. Natürlich hat jeder Hersteller seine Präferenzen anders gesetzt – was Ihnen dann wiederum die Auswahl erleichtert. Rollen wir dazu das Feld einmal von hinten auf.

Auf einem undankbaren letzten Platz ist der Avon Storm 3D X-M gelandet. Damit setzt auch der mehr sportlich konzeptionierte England-Reifen leider die Tradition fort, die bereits von seinem Schwestermodell Storm 2 Ultra bekannt ist: verhaltene Handlichkeit, geringe Eigendämpfung, Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage. Auch auf nasser Strecke kann der Avon keine echten Highlights setzen. Vor allem seine im Vergleich zu den Mitbewerbern auffällig schwachen Haftreserven setzen dem Storm 3D kräftig zu. Weshalb er bei Regen mit einem besonders gefühlvollen Händchen

Auf der bewässerten Nassteststrecke von Bridgestone wirken sich die Unterschiede der einzelnen Reifenpaarungen besonders krass aus

Ein permanenter Check der Gummitemperaturen bei Nässe und trockener Piste stellt sicher, dass die Testbedingungen auf den Alltag übertragbar sind

Gehört ebenfalls zum MOTORRAD-Testprozedere: das Erfassen aller technischen Daten

Die Tourenreifen auf Landstraße und Autobahn

Wohin die Reise auch geht …

Bei Sportreifen haben die Entwickler einen vergleichsweise einfachen Job, denn schließlich lässt sich die Zielgruppe der Motorräder (und ihrer Fahrer) genauer fokussieren. Damit können sie Ziele wie zum Beispiel das sportliche Fahren auf Landstraßen oder den Einsatz auf der Rennstrecke exakter definieren. Bei den Tourenreifen fällt ihnen das schon deutlich schwerer, weil diese Reifengattung auf unterschiedliche Motorradkategorien beziehungsweise zu verschiedenen Fahrertypen passen muss. Tourenreifen eignen sich z. B. für schwere Reisemotorräder wie die Yamaha FZR 1300, Highspeed-Boliden vom Schlage einer Suzuki Hayabusa oder sportliche Allrounder wie die Honda CB 1000 R, die uns als Basis-Motorrad für diesen Test diente. Wo also die Schwerpunkte setzen, wenn es um die generellen Fahreigenschaften bei optimalen Bedingungen – sprich bei trockenem Asphalt – geht? Auf der einen Seite soll das Motorrad auf kurvenreichen Landstraßen nicht unter Schwerstarbeit von einer Kurve in die nächste gewuppt werden. Das Thema Handlichkeit ist dieser Gruppe sehr wichtig. Auf der anderen Seite gilt es aber auch, den Unterwegsfans bei voller Beladung und weit jenseits der Autobahnrichtgeschwindigkeit einen souveränen Geradeauslauf zu bieten. Schließlich ist der Hersteller gefragt, klare Präferenzen zu setzen und seine Tourenreifen entweder agil oder ultrastabil abzustimmen.

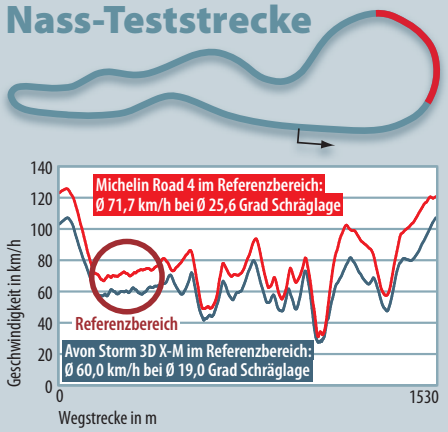
Landstraße/ Autobahn im Neuzustand	Maximale Punktzahl	Avon Storm 3D X-M	Bridgestone T30	Continental Road Attack 2 Evo	Dunlop Roadsmart 2	Metzeler Roadtec Z8 Interact	Michelin Pilot Road 4	Pirelli Angel GT
Handlichkeit	30	25	26	28	25	25	27	26
Lenkpräzision	30	25	26	27	25	25	26	26
Kurvenstabilität	20	16	17	19	17	17	18	17
Kurvenstabilität Sport	20	16	17	19	18	18	17	18
Haftung in Schräglage	10	9	9	9	9	9	9	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	9	9	9	9
Geradeauslaufstabilität	10	9	9	7	9	9	8	9
Grenzbereichverhalten	10	8	9	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	7	8	9	7	7	8	8
Gesamt	150	124	130	136	128	128	131	131
Platzierung		7.	4.	1.	5.	5.	2.	2.

Fazit Insgesamt hat Conti bei der Abstimmung des neuen Road Attack 2 Evo ein feinfühliges Händchen bewiesen. Wie schon die Vorgänger zeigt sich das Gummi des Hannoveraner Reifenbäckers als besonders kurvengierig. Die minimale Instabilität bei Highspeed ist tolerierbar. Platz zwei teilen sich Michelin und Pirelli: Der Road 4 ist ähnlich agil, knautscht aber bei hoher Belastung. Der Angel GT gibt sich dagegen betont sportlich.

Die Tourenreifen bei Nässe

Viel Gutes für schlechte Tage

Nass-Teststrecke



Frankreich deklassiert England. Michelins neuer Road 4 glänzt mit extrem hohen Haftreserven, Avon zittert sich förmlich durchs nasse Oval.

Natürlich kennt selbst die beste Motorradsaison auch viele schlechte Tage. Die gute Nachricht dazu: Es gibt mittlerweile kaum noch einen Reifenhersteller, dem die Nassfahreigenschaften seiner Gummis egal sind. Andererseits gibt es immer noch eine große Anzahl Motorradfahrer, denen bei Regen auf der Fahrbahn Pipi in den Augen steht – und das sind alles andere als Freudentränen. Obwohl man sich aufgrund des gewaltigen Entwicklungsschubs, den dieses Testkapitel im vergangenen Jahrzehnt erlebt hat, mittlerweile als hüftschwingender Fred Astaire aufs Motorrad begeben kann. Doch halt! Auch wenn die Reifentechnik im Regen mittlerweile weit fortgeschritten ist und Assistenzsysteme wie das ABS Schreckbremsungen auf glitschigem Untergrund den Schrecken nehmen: Es zählt immer noch das gefühlvolle Händchen am Lenker: ein weicher, runder Fahrstil, durch den sich das Feedback des Reifens spüren lässt und der Grenzbereich sicher ausgelotet werden kann. Haben die Hersteller ihre Hausaufgaben richtig gemacht, rutscht es hinten schneller als vorne und bietet ein breit gestalteter Grenzbereich noch genügend Handlungsreserven.

MOTORRAD HELDEN

Welcher Reifen ist der richtige für mich und mein Bike? Clubmitglieder können unter www.motorrad-helden.de eine individuelle Typberatung anfordern.

Fahrverhalten Nassstrecke

	Maximale Punktzahl	Avon Storm 3D X-M	Bridgestone T30	Continental Road Attack 2 Evo	Dunlop Roadsmart 2	Metzeler Roadtec Z8 Interact	Michelin Pilot Road 4	Pirelli Angel GT
Handlichkeit	**10**	8	8	10	8	8	9	9
Lenkpräzision	**20**	14	16	17	16	16	18	17
Haftung Kurven	**20**	13	17	16	18	17	20	18
Haftung Beschleunigung	**20**	11	17	17	18	18	20	19
Grenzbereich	**20**	12	17	16	17	17	19	18
Bremsverzögerung	**10**	6	9	8	9	8	8	8
Bremsweg (m) aus 100 km/h		51,4	45	48	45,4	47,5	46,8	47,3
Geschwindigkeit im Omega (km/h)		60	65,8	64,5	68,1	66,8	71,7	69,1
Rundenzeiten		1:29,2	1:21,5	1:20,8	1:18,5	1:20,1	1:13,9	1:17,4
Gesamt	**100**	**64**	**84**	**84**	**86**	**84**	**94**	**89**
Platzierung		**7.**	**4.**	**4.**	**3.**	**4.**	**1.**	**2.**

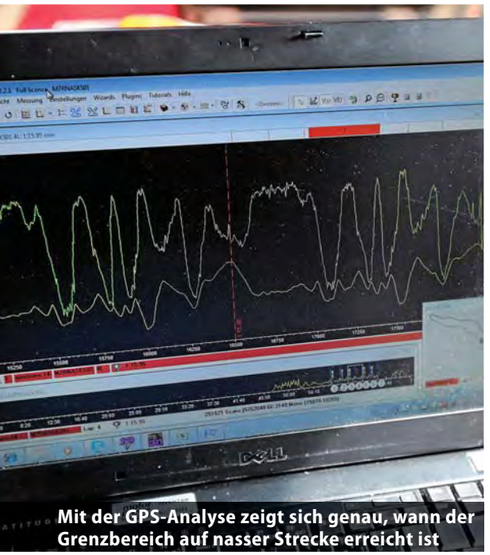
Fazit: Anders als auf trockenem Asphalt klaffen in diesem Kapitel größere Lücken zwischen den Kandidaten. Allein 30 Punkte trennen den letzten vom ersten: Michelin hat auch mit dem Road 4 wieder einen enormen Sprung gemacht, für Avon wird es immer schwerer, bei Regen noch zu bestehen. Denn auch das Mittelfeld hat deutlich zugelegt – zum Beispiel Conti mit dem neuen Evo.

Tourenreifen-Test

ums Eck gesteuert werden will. Bei Regen braucht er 14 Prozent mehr Wegstrecke, um aus 100 km/h zum Stillstand zu kommen. Seine eigentlichen Vorzüge kommen in diesem Test nicht zum Vorschein. Aber aus Erfahrung wissen wir, dass Avon-Reifen in puncto Laufleistung immer wieder Bestwerte erreichen. Beim Storm 3D steht das Typenkürzel X-M laut Hersteller für einen nochmals reduzierten Verschleiß. Das Schwestermodell Storm 2 Ultra konnte den 2010er-Reifentest nach 4500 Kilometern mit einem Restprofil von 78,9 bzw. 70,8 Prozent (vorne/hinten) beenden (Heft 11/2010). Aus wirtschaftlichen Erwägungen könnte der Avon also für kilometerfressende Vielfahrer interessant sein. Allerdings muss er dazu einige Defizite im Alltag kompensieren.

Kommen wir nun zum eng gestaffelten Mittelfeld. Tragischer Verlierer in dieser Gruppe ist Metzelers Z8 Interact auf Platz sechs. Tragisch deshalb, weil das Gummi der Münchner Traditionsmarke 2012 noch den Testsieg einfuhr und 2013 auf einem veritablen Platz zwei landete. Wie wird man plötzlich so durchgereicht?

Zum einen gibt natürlich der Blick auf die Seitenwand eine Antwort. In den Vorjahren schickte Metzeler den Z8 in der Spezifikation M (vorne) und O (hinten) ins Rennen. Beim aktuellen Testexemplar ist vorne wie hinten ein M eingeprägt. Die Spezifikation gibt vor allem einen Hinweis auf die unterschiedliche Reifenkonstruktion. Während O-Reifen mit einer zweilagigen Karkasse aufgebaut werden, von der vor allem



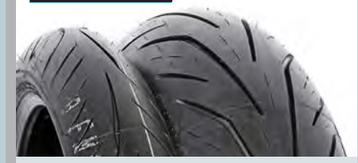
Mit der GPS-Analyse zeigt sich genau, wann der Grenzbereich auf nasser Strecke erreicht ist

Tempo, Tempo: Alle 30 Minuten rollt das Bike mit neuen Reifen raus

Nachdem bei den letzten Tests die beliebte Suzuki Bandit 1250 S ran musste, haben wir uns in diesem Jahr für die agilere, 125 PS starke Honda CB 1000 R entschieden

MOTORRAD kauftipp LANDSTRASSE

AVON
STORM 3D X-M



GEWICHT: vorn 4,4 kg, hinten 7,0 kg
HERSTELLUNGSLAND: England
INFOS/FREIGABEN: Cooper Tire Deutschland, Tel. 0 18 05/67 67 66, www.avonreifen.com

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (124 Punkte, **PLATZ 7)**

Auf trockener Straße fehlt es dem Storm 3D an Eigendämpfung. Das macht sich vor allem durch härtere, deutlich spürbare Stöße beim Überfahren von Bodenwellen bemerkbar. Auch in Sachen Handlichkeit kann der Engländer nicht ganz mit der Konkurrenz mithalten. Weiteres Manko: Beim Bremsen in Schräglage ist ein Aufstellmoment deutlich zu spüren. Dagegen geht die Haftung, auch beim kräftigen Beschleunigen aus Kurven, auf trockenem Asphalt vollkommen in Ordnung. Seine Geradeauslaufstabilität ist sogar besonders vorbildlich. Auch bei Vollbremsungen aus 100 km/h verhält sich der Avon sehr stabil und erreicht gute Verzögerungswerte.

Nasstest: (64 Punkte, **PLATZ 7)**

Der Avon verliert bereits beim leichten Gasgeben auf nasser Fahrbahn hinten frühzeitig an Haftung. In der Referenzkurve unserer Teststrecke fällt der Storm zudem mit der geringsten Seitenhaftung in Schräglage auf. Noch dazu geraten Kurvenfahrten zur Gratwanderung: Durch den schmalen Grenzbereich steigt das Sturzrisiko enorm. Auch bei der Bremsmessung können die Haftreserven nicht überzeugen: Mit über 50 Metern benötigt die Avon-bereifte Honda den längsten Bremsweg.

➔FAZIT

Bei idealen Straßenverhältnissen kann der Avon Storm 3D noch einigermaßen mithalten, obwohl ihm auch da echte Highlights fehlen. Auf nasser Straße ist er dagegen hoffnungslos unterlegen.

MOTORRAD Urteil: Platz 7 188 Punkte

BRIDGESTONE
T30

GEWICHT: vorn 4,3 kg, hinten 6,5 kg
HERSTELLUNGSLAND: Japan
INFOS/FREIGABEN: Bridgestone Deutschland, Tel. 0 61 72/40 81 73, www.bridgestone-mc.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (130 Punkte, **PLATZ 4)**

Auch wenn der Bridgestone nicht an die Handlichkeit der Konkurrenten von Conti oder Michelin herankommt, überzeugt er besonders durch seine hohe Neutralität über den gesamten Schräglagenbereich. Beim Bremsen in Schräglage ist zwar ein leichtes Aufstellmoment spürbar, welches aber im Vergleich zu den anderen Reifen im Test nicht besonders dominant in Erscheinung tritt. Die Rückmeldung für die Haftreserven stellt sich zügig ein, und ein echter Pluspunkt bleibt die sehr gute Geradeauslaufstabilität – was den T30 vor allem für Langstrecken-Tourenfahrer im Soziusbetrieb und mit voller Beladung auf Autobahnen besonders interessant macht.

Nasstest: (84 Punkte, **PLATZ 4)**

Auf der einen Seite überzeugt der Japaner durch seine gelungene Abstimmung der Grenzbereiche an Vorder- und Hinterpartie. Im Vergleich zu den Spitzenreifen in diesem Testfeld sind die Haftreserven bei Nässe in Schräglage aber schnell aufgebraucht, zudem kommen die Rutscher am Heck einen Tick zu spontan. Auch beim Beschleunigen dreht der Hinterreifen frühzeitig durch. Ganz anders beim Bremsen: Mit 45 Metern Bremsweg aus 100 km/h steht der T30 am schnellsten!

➔FAZIT

Der T30 überzeugt vor allem als ausgewogener und sehr neutral abgestimmter Tourenreifen. Bis auf das Bremsen bei Nässe kann der Japan-Reifen aber keine besonderen Akzente setzen.

MOTORRAD Urteil: Platz 4 214 Punkte

CONTINENTAL
ROAD ATTACK 2 EVO

GEWICHT: vorn 4,2 kg, hinten 6,4 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen, Tel. 05 11/93 80 1, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (136 Punkte, **PLATZ 1)**

Auf der Landstraße macht der neue Road Attack 2 Evo wie auch schon sein Vorgänger am meisten Spaß. Selbst bei extremen Schräglagen überzeugt der Conti durch seine sehr handliche und neutrale Art. Mit der besten Lenkpräzision im Test kann er am leichtesten auf die gewünschte Linie gebracht und auf ihr gehalten werden. Außerdem stellt sich dank der guten Rückmeldung schnell ein hohes Vertrauen für die satte Haftung in Kurven jedweder Art ein. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage bleibt sehr gering. Allerdings hat die überragende Handlichkeit auch ihre Kehrseite: Beim Geradeauslauf müssen Evo-Fahrer Abstriche in Kauf nehmen. Bei über 170 km/h wird die unverkleidete CB 1000 R nervöser als mit anderen Reifen, bleibt aber kalkulierbar.

Nasstest: (84 Punkte, **PLATZ 4)**

Im letzten Jahr beendete der Vorgänger diesen Test mit einem beachtlichen Abstand auf dem letzten Platz. Dank einer neuen Gummimischung hat der Evo nun Anschluss gefunden, obwohl zur Spitzengruppe noch Luft bleibt. Der Conti kann auch bei Nässe durch seine Handlichkeit und Lenkpräzision punkten. Durch den breiteren Grenzbereich steigt das Vertrauen im Regen.

➔FAZIT

Der Entwicklungsschritt hat dem Tourenreifen gutgetan. Der Road Attack 2 Evo brilliert weiterhin auf kurvenreichen Landstraßen, macht schwere Bikes handlicher und schließt bei Nässe auf.

MOTORRAD Urteil: Platz 2 220 Punkte

DUNLOP
ROADSMART 2

GEWICHT: vorn 4,4 kg, hinten 7,3 kg
HERSTELLUNGSLAND: Frankreich
INFOS/FREIGABEN: Goodyear Dunlop Tires, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlopmotorcycle.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (128 Punkte, **PLATZ 5)**

Der Roadsmart 2 ist in erster Linie sehr sportlich ausgelegt, weshalb er vor allem durch seine hohe Stabilität in Kurven überzeugen kann. Allerdings muss dazu die Betriebstemperatur stimmen. Denn im kalten Zustand fällt seine etwas zu trockene Rückmeldung auf, dann will er auch mit Nachdruck in Schräglage gebracht werden. Einmal warm gefahren, passt es dann: Mit deutlich besserer Rückmeldung und reichlich Haftreserven lässt sich der Roadsmart 2 geschmeidig durch Kurven steuern, wobei das Einlenkverhalten etwas handlicher ausfallen dürfte. Beim Bremsen in Schräglage ist ein deutlicher Aufstellimpuls zu spüren. Highspeed-Fans werden die sehr gute Geradeauslaufstabilität zu schätzen wissen.

Nasstest: (86 Punkte, **PLATZ 3)**

Beim Beschleunigen und in Kurven gefällt der Dunlop durch seine tollen Haftreserven. Auch auf der Bremse erreicht er Top-Werte. Dass er stets ein gutes Feedback im Grenzbereich vermittelt, zeigt sich durch das hohe Tempo in der Referenzkurve. Allerdings knabbert die verhaltene Handlichkeit bei nassen (und damit kalten) Bedingungen an der Lenkpräzision, weshalb Korrekturen bei der Linienwahl im Regen kaum möglich sind.

➔FAZIT

Beim Roadsmart 2 schlägt das Pendel in Richtung Sportlichkeit – was unterm Strich heißt: viel Stabilität, weniger Handlichkeit. Und er muss mit Nachdruck auf Temperatur gebracht werden.

MOTORRAD Urteil: Platz 4 214 Punkte

So testet MOTORRAD

Bis sich alles dreht

Basisfahrzeug für den diesjährigen Tourenreifen-Test war eine Honda CB 1000 R, mit der alle sieben Reifenpaarungen auf dem Bridgestone Proving Ground bei Rom auf speziell präparierten Fahrbahnoberflächen bei Nässe und Trockenheit ans Limit gebracht wurden.

Handlichkeit
Benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder sie in langsamen/schnellen Wechselkurven auf Linie zu halten.

Kurvenstabilität/Sozius
Stabilität in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozius) in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet, wobei sich die Reifen regelrecht aufschaukeln können.

Lenkpräzision*
Test in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien. Gibt Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, oder ob deutliche Linienkorrekturen erforderlich sind.

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

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

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

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. Der Test wird sowohl auf nasser wie auch auf trockener Strecke durchgeführt.

Fülldruck im Test
2,5 bar vorn, 2,9 bar hinten.

*Die mit Stern gekennzeichneten Kapitel sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Honda CB 1000 R besitzen

Tourenreifen-Test

schwerere Motorräder profitieren sollen, handelt es sich bei den M-Gummis um Reifen mit einlagiger Karkasse. Des Weiteren liegt auch der Schluss nahe, dass Metzeler im Zuge der permanenten Modellpflege die Gummimischung neu abgestimmt hat – weshalb sich der Z8 gerade im aktiven Fahrbetrieb einen Tick anders fährt. Auf nassen Strecken profitieren davon vor allem die Konkurrenten von Bridgestone und Dunlop, die nun auf der Punkteskala mit einem kleinen Vorsprung vorbeiziehen können. Vom Charakter her hat sich bei beiden im Vergleich zum Metzeler nichts geändert.

Bridgestone konnte sich mit dem 2013 neu eingeführten T30 gut vom Vorgänger BT 023 absetzen, dem immer wieder etwas zu viel Behäbigkeit attestiert wurde. Mit der auch an den Typkürzeln erkennbaren Neuausrichtung ihrer Reifen (T für Tour, S für Sport, R für Race) hat auch der Bridgestone T30 an Alltagstauglichkeit gewonnen. Bei Regen gefällt zwar sein breiter Grenzbereich doch das Ende der Haftreserven kündigt sich eine Spur zu früh an. Dafür legt er aber beim Bremsen im Regen mit 45 Metern aus 100 km/h einen absoluten Bestwert auf den nassen Asphalt. Und auch bei Idealbedingungen im Kurvendickicht gibt er sich wirklich handlicher.

METZELER
ROADTEC Z8 INTERACT

GEWICHT: vorn 4,3 kg, hinten 6,4 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
SPEZIFIKATION: M (vorne und hinten)
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (128 Punkte, **PLATZ 5)**
Anders als in den letzten Jahren rollt der Z8 nun in der Sonderspezifikation M (vorne und hinten) zum Test. Diese Einlagen-Karkassen-Konstruktion ist für leichtere Motorräder wie unsere Test-Honda CB 1000 R gedacht. Dank guter Rückmeldung baut sich bereits beim Anfahren der Reifen ein gutes Gefühl für die Haftreserven auf. Generell glänzt der Metzeler durch seine hohe Kurvenstabilität, und auch bei Geschwindigkeiten über 170 km/h ist die Geradeauslaufstabilität vorbildlich. Der Z8 gibt sich zwar minimal handlicher als der Roadsmart 2, muss sich in der Wertungsskala dafür aber hinter allen anderen einsortieren.

Nasstest: (84 Punkte, **PLATZ 4)**
In der neuen Spezifikation kann der Z8 auf nasser Piste nicht das Ergebnis der Vorjahre halten. Unterm Strich zeigt sich, dass die Haftreserven sowohl beim Beschleunigen wie auch in Kurven nachgelassen haben. Im Vergleich zum Vorjahr erreicht der direkte Konkurrent von Dunlop nun die besseren Werte. Auch auf der Bremse verliert der Z8 gegenüber dem Roadsmart 2 nun rund zwei Meter. Unterm Strich bleibt die Nassperformance aber auf einem hohen Niveau.

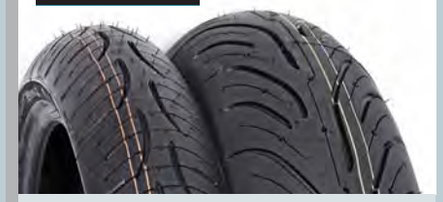
➔FAZIT

Anders als in der M/O-Ausführung der Vorjahre kann der Z8 in der aktuellen Spezifikation keine besonderen Akzente setzen. Die Leistungen sind (noch) gut, aber die Konkurrenz ist ebenfalls stark.

MOTORRAD
Urteil: Platz 6 212 Punkte

MICHELIN
PILOT ROAD 4

MOTORRAD testsieger



GEWICHT: vorn 4,2 kg, hinten 6,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Spanien
INFOS/FREIGABEN: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (131 Punkte, **PLATZ 2)**
Bereits auf den ersten Metern überzeugt der neue Pilot Road 4 mit sehr gutem Feedback und punktet selbst in kaltem Zustand durch seine ordentlichen Haftreserven. Steigen nach kurzer Zeit die Gummitemperaturen, steigert sich der Fahrspaß mit dem Michelin nochmals gehörig: Sicher und neutral lässt sich die vierte Evolutionsstufe der Pilot Road-Reihe in hoher Schräglage durch Kurven steuern, die beim Road 3 noch wahrnehmbare leichte Kippeligkeit ist nun nicht mehr zu spüren. In puncto Handlichkeit ist er nur noch einen Hauch vom Conti entfernt. Typisch für viele Michelins ist ein leicht knautschiges Gefühl in Schräglage und beim Bremsen bei hohen (Reifen-)Temperaturen – da macht auch der Road 4 keine Ausnahme.

Nasstest: (94 Punkte, **PLATZ 1)**
Selbst die extrem rutschige Nassteststrecke meistert der Road 4 mit Bravour: beste Rundenzeit, höchstes Kurventempo, Topspeed auf der Geraden. Der Michelin punktet nicht nur, weil seine Haftreserven stimmen, sondern weil er durch seinen Grenzbereich stets sicher eingeschätzt werden kann. Ein Überflieger im Regen? Nicht ganz: Bridgestone und Dunlop bremsen besser.

➔FAZIT

Bei Schlechtwetter hatten Michelin-Fahrer schon immer gute Karten. Der neue Road 4 zeigt erwartungsgemäß keine Schwächen. Aber auch auf der Landstraße hat der Franzose zugelegt!

MOTORRAD
Urteil: Platz 1 225 Punkte

PIRELLI
ANGEL GT

GEWICHT: vorn 4,2 kg, hinten 6,4 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (131 Punkte, **PLATZ 2)**
Auch bei den Tourenreifen kann (und will) Pirelli seine bekannt sportlichen Gene nicht verleugnen. Der Angel GT überzeugt selbst bei flottem Tempo über seine auffällig hohe Kurvenstabilität. Auch wenn er im kalten Zustand noch nicht die Rückmeldung für seine Haftreserven wie zum Beispiel der Road 4 bietet, wandelt sich das Bild deutlich, wenn der Angel GT auf Betriebstemperatur gebracht ist. Selbst bei hohen Schräglagen bietet er ein überzeugendes Gripniveau, liefert stets ein hohes Feedback und zeigt sich darüber hinaus bestechend stabil. Conti und Michelin geben sich zwar eine Spur handlicher, aber dafür punktet der Pirelli durch seine beeindruckende Stabilität. Das minimale Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage fällt fast gar nicht ins Gewicht.

Nasstest: (89 Punkte, **PLATZ 2)**
Der Angel GT zeigt eindrucksvoll, dass ein sportlicher Tourenreifen auch im Regen sehr gut mithalten kann. Mit satten Haftreserven lässt er sich schnell über die Nass-Teststrecke steuern und ist dem Besten im Feld (Road 4) dicht auf den Fersen – selbst auf der Bremse. Durch seinen breiten Grenzbereich bleibt der Angel GT auf nassem Asphalt zudem sehr gut einschätzbar.

➔FAZIT

Wer einen Tourenreifen mit ausgesprochen sportlichem Charakter mag, zieht den Angel GT auf die Felgen. Und auch bei Regen verliert der Pirelli mit seinen hohen Haftreserven kaum an Dynamik.

MOTORRAD
Urteil: Platz 2 220 Punkte

Auf nasser Strecke beherzt in die Eisen greifen. Dank ABS eine sichere Sache. Trotzdem treten bei den Bremswegen erstaunliche Unterschiede auf

Endwertung	Landstraße/ Autobahn	Nasstest	Summe	Platzierung
Maximale Punktzahl	150	100	**250**	
MICHELIN PILOT ROAD 4	**131**	**94**	**225**	**1.**
CONTINENTAL ROAD ATTACK 2 EVO	**136**	**84**	**220**	**2.**
PIRELLI ANGEL GT	**131**	**89**	**220**	**2.**
BRIDGESTONE T30	**130**	**84**	**214**	**4.**
DUNLOP ROADSMART 2	**128**	**86**	**214**	**4.**
METZELER ROADTEC Z8 INTERACT	**128**	**84**	**212**	**6.**
AVON STORM ULTRA 3D X-M	**124**	**64**	**188**	**7.**

FAZIT

Unterm Strich ist es ein klarer Sieg, den Michelin mit dem neuen Pilot Road 4 herausfahren kann. Vor allem, weil die Franzosen ihren Tourenreifen entscheidend verbessert haben: Die vom Vorgänger bekannte Nervosität in hohen Schräglagen ist weg, bei Nässe bleibt ein deutlicher Vorsprung. Aber auch die beiden Zweitplatzierten empfehlen sich: Der neue Road Attack 2 Evo von Conti punktet mit toller Landstraßenperformance, der Pirelli Angel GT gefällt durch seine sportliche DNA.

Tourenreifen-Test

Dunlops Roadsmart 2 erreicht zwar die gleiche Gesamtpunktzahl wie der T30, ist aber vom Charakter her ein komplett anderer Reifen. Er setzt mehr auf Stabilität denn Handlichkeit. Bis sich der Pilot wirklich wohlfühlt, muss er den Roadsmart 2 förmlich durchkneten. Erst dann biegt er mit Schmackes und hohem Grip ums Eck. Im Nassen kann der Roadsmart 2 dem T30 mit besser nutzbaren Haftreserven etwas davonfahren, und auf der Bremse zeigt er eine ähnlich gute Performance. Rücken wir damit aufs Podium vor. Platz drei bleibt unbesetzt, weil sich berechtigterweise weder Pirelli noch Conti von Platz zwei verdrängen lassen wollen.

Pirellis Angel GT hat seinen Einstand bei den Tourenreifen 2013 gleich mit einem Testsieg gekrönt. Der Nachfolger des Angel ST zeigt klipp und klar, dass die Italo-Marke mit ihrem starken sportlichen Flair auch alltagstaugliche Tugenden hat. Vor allem aber spricht der Angel GT sportliche Fahrer an, die auch bei Schlechtwetter nicht auf eine hohe Performance verzichten wollen. Mit dieser Einstellung ist der Angel in Sachen Ausgewogenheit nahe am Optimum. Der neue Conti Road Attack 2 Evo ist trotz gleicher Punktzahl dagegen spürbar spitzer konfiguriert. Wie auch schon sein Vorgänger Road Attack 2 setzt der Evo auf absoluten Kurvenspaß: Agilität, Agilität und nochmals Agilität! Das tut besonders von Haus aus eher trägen Bikes spürbar gut. Und auch bei Nässe kann der Evo mit besserer Haftung nun deutlich weiter vorne ankern.

Doch noch lange nicht so weit vorne wie es Michelin wieder geschafft hat. Deren brandneuer Pilot Road 4 setzt Bestmarken im Regen. Und fährt sich nun deutlich souveräner als der etwas nervöse Vorgänger Road 3. Jetzt sind Sie gefragt. Greifen Sie zu. Am besten da, wo es Ihnen wirklich schmeckt!

www.motorradonline.de/reifen

MOTORRAD REIFENTEST

Teil 3 in MOTORRAD 12/2014

Noch strahlt unser engagiertes Reifentest-Team. In diesem Fall, weil man vielleicht ein veritables Schnäppchen gemacht hat: fünf Sätze Reifen für gerade einmal 800 Euro, das sind im Schnitt 80 Euro pro Gummi. Nicht im kleinen Format, sondern in der durchaus erwachsenen Dimension 120/70 und 180/55 ZR 17. Allerdings tragen sie dafür Namen auf der Seitenwand, die kaum geläufig sind. Auf zum spannenden Finale im 2014er-Reifentest mit Shinko, Nankang & Co.