PRODUKTTEST
Tourenreifen 120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17

# ABGELAUFEN

**Fast-Forward-Tourer wie die Yamaha FJR 1300 A sind wie geschaffen für eine wochenlange Europatournee. Was aber passiert, wenn man die dazu passende Gattung der Tourenreifen für eine kompakte Korsika-Rundfahrt einsetzt? Bereits drei Tage reichen, um so manches Gummi ins Jenseits seiner Mindesthaltbarkeit zu befördern. Sechs Tourenreifen im 4000-Kilometer-Test.**

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

MOTORRAD REIFENTEST 2015

**In diesem Heft:** Sechs Tourenreifen im großen Langstreckentest – einmal Korsika und zurück

In MOTORRAD 13/2015: Fünf Enduroreifen im Funktionstest auf trockenem und nassem Asphalt

In MOTORRAD 14/2015: Grobe Stolle oder feine Rille? Reifen-Konzeptvergleich für die GS-Klasse

50 Zweitausender prägen die viertgrößte Insel im Mittelmeer. Korsika ist ein Traum zum Motorradfahren

## Tourenreifen-Test

Neunzig. Auf unseren Landstraßen dürft ihr maximal 90 km/h fahren. Habt ihr das verstanden?" Der korsische Motorradcop guckt böse durch seine Sonnenbrille. Arnold Schwarzenegger hätte es nicht cooler rüberbringen können. Wir senken schuldbewusst die Blicke. Jetzt nur keine Widerworte und so einen saftigen Strafzettel für uns riskieren. Unter uns tickern sechs dicke Yamahas, mit denen wir gerade den Tourenreifen-Test auf Korsika abspulen.

Die Strecke zwischen Bonifacio und Porto-Vecchio, an der uns die zwei berittenen Gendarmen auf ihren leichten Enduros abfangen, ist zwar bestens geeignet, um die 146 Pferde der FJR 1300 A endlich mal frei losgaloppieren zu lassen. Aber andererseits auch wie geschaffen für die Ordnungsmacht, Temposünder wie reife Kastanien aufzusammeln.

Dieses Mal geht es zum Glück gut aus. Das Handzeichen des Flics ist international klar verständlich: Passt bloß auf, wir haben euch im Blick. Und zack, sind sie schon wieder im Dickicht der Insel verschwunden.

Puh, machen wir es doch genauso. Ab ins Hinterland, hinein in die immergrüne Macchia, die schon zu Asterix' Zeiten Wildschweinen sowie wilden Gesellen und heutzutage auch allzu wilden Motorradfahrern beste Deckung bietet. Doch Moment, wirklich wild kann man es auf den mikroskopisch kleinen Sträßchen, die sich kreuz und quer über die Insel ziehen, nicht angehen lassen. Hier auf 90 km/h zu kommen, ist schon amtlich, Monseigneur Flic! Denn das Revier abseits der breiten Highways gehört nicht gerade zur Paradedisziplin unseres diesjährigen Reifentest-Untersatzes.

Yamahas Reise-Flaggschiff FJR 1300 A ist doch eher dazu geeignet, als Fast-Forward-Beamer auf Autobahnen oder gut ausgebauten Landstraßen Kilometer aufzusaugen. Auf den kaum handtuchbreiten Singletracks im korsischen Hinterland hingegen, wo eine Kurve die nächste jagt, spüren die Piloten schon nach wenigen Kilometern jedes einzelne der insgesamt 290 Kilogramm. Doch wir sind ja nicht zum Vergnügen hier, sondern wollen unseren

Tourentipp Korsika

# Daumen hoch im Mittelmeer

**HOTEL-TIPP:** Wer bereits früh im Jahr nach Korsika reist, sollte sich rechtzeitig um eine Unterkunft bemühen. Saisonstart ist normalerweise Ende April/Anfang Mai. Basislager für die MOTORRAD-Reifentest-Crew: das Hotel „Bella Vista" von Frédéric Colonna (Bildmitte) in der Hafenstadt Porto. Große Zimmer, reichhaltiges Frühstück, abgeschlossene Garage, DZ ab 70 Euro. Buchung: www.hotel-corse.com

Die französische Mittelmeerinsel ist ein Paradies für Motorradfahrer und damit auch ideal zum Reifentesten: extrem griffiger Asphalt, Kurven bis zum Abwinken, eine Landschaft, wie sie abwechslungsreicher nicht sein kann. Kein Wunder, schließlich ragen auf Korsika genau 50 Zweitausender in den Himmel, der höchste (Monte Cino, 2706 Meter) ist gerade einmal 24 Kilometer von der Küstenlinie entfernt. Zweiradtouristen haben also die Wahl: Schwungvoll mit fantastischen Ausblicken aufs Meer die Insel umrunden oder auf zum Teil tricky zu fahrenden Pässen unendlich viele Höhenmeter sammeln. Dank kompakter Ausmaße der „Daumen-hoch-Insel" (rund 180 Kilometer in der Nord-Süd-Achse, rund 80 Kilometer von Ost nach West) stehen einem bei geschickter Auswahl eines Basislagers jeden Tag neue Möglichkeiten offen. Wie zum Beispiel Porto an der Westküste. Direkt in der Nähe die Calanche, ein „Wald aus purpurnem Granit: Spitzen, Säulen, Türmchen, überraschende Figuren, von der Zeit, vom nagenden Wind und von Meeresnebeln modelliert" (Guy de Maupassant). Besonders eindrucksvoll ist die Fahrt, wenn die Steilküste von der Abendsonne in feuerrotes Licht getaucht wird. Ganz und gar grün wird Korsika, sobald die Inselmitte unter die Räder genommen wird. Bis weit über 1000 Höhenmeter hinauf überzieht die Macchia, ein knochiges, dorniges Buschwerk, den felsigen Boden. Zahlreiche Passhöhen bieten immer wieder den Ausblick zu schneebedeckten Gipfeln und in schroff abfallende Schluchten (Tag 2 auf der Karte). Ebenso imposant: die Fahrt durch die mächtigen Kastanienwälder im Osten Korsikas (Tag 4). Die Castagniccia gilt auch als Zentrum der korsischen Unabhängigkeitsbewegung, die bis heute auf zerschossenen oder übersprühten Wegweisern und Ortsschildern ihren Fingerabdruck hinterlässt.

# Gummiräubern auf Korsika

**Sechs tupfengleiche Motorräder, sechs unterschiedliche Reifenpaare, sechs verwegene Typen. Alles bereit für den MOTORRAD-Reifentest 2015? Leinen los: mit Karsterix und Frobelix auf Korsika …**

Würden Sie diesen Herren ihre Motorräder anvertrauen? Yamaha zuckte nur kurz …

… dann standen sechs FJR 1300 A bereit, mit denen es im Eiltempo nach Toulon ging

Dort geriet diese Flagge ins Visier. Rüber zur Pirateninsel – Parole: Gummi räubern

Während die 1300er unsere Geldbörsen räuberten: 1632 Liter sprudelten in die Tanks

Auch wenn die Schilder anderes vermuten lassen: Wir wurden freundlich empfangen

Die Tourenreifen auf Landstraßen und Autobahnen

# Mit Schweißperlen auf der Stirn

Enduro, Crosser, leichtes Naked Bike … Auf Anhieb fallen einem viele Motorräder ein, die auf der kurvengespickten Mittelmeerinsel Korsika mehr Spaß machen würden, als eine Wuchtbrumme mit 290 Kilo und 146 PS starkem Vierzylinder. Aber der Weg ist das Ziel, und für die Anreise zum südfranzösischen Fährhafen Toulon müssen zunächst mehr als 1000 Kilometer über deutsche und französische Autobahnen stumpf niedergewalzt werden. Die sitzt dann wiederum ein Yamaha FJR 1300-Fahrer auf der linken Pobacke ab. Vorausgesetzt, die Reifen harmonieren mit der beladenen Fuhre (Pilot inklusive Zehn-Kilo-Ausrüstung plus 20-Kilo-Packsack auf dem Soziusplatz). Die Konstellation des diesjährigen Reifentests hat manchem Hersteller Schweißperlen auf die Stirn getrieben. Denn die schweren Tourenkräder vom Schlag einer FJR stellen die Gummis auf den Felgen noch einmal vor ganz andere Herausforderungen. Wie zum Beispiel nervige Shimmy-Neigungen (Lenkerflattern bei 60 bis 80 km/h) oder gefährliches Hochgeschwindigkeitspendeln bei Topspeed auf der Autobahn. Auf der anderen Seite können durch eine zweite Karkasslage entsprechend verstärkte Reifen den schwungvollen Kurvenbetrieb, der für Korsika im Lastenheft stand, zu nerviger Schwerstarbeit ausarten lassen. Yamaha selbst gibt für die FJR 1300 keine Reifenbindung vor. Sprich: Alles, was in Dimension und Geschwindigkeitsindex den Fahrzeugdaten entspricht, kann aufbereift werden. Was wir schließlich auch gemacht haben. Unabhängig, welche Bedenken uns die Reifenindustrie mit auf den Weg gegeben hat.

| Landstraße/ Autobahn im Neuzustand | Maximale Punktzahl | Bridgestone T 30 Evo | Continental Road Attack 2 GT | Dunlop Roadsmart II | Metzeler Z8 Interact M/O | Michelin Pilot Road 4 GT | Pirelli Angel GT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Handlichkeit | 30 | 26 | 27 | 24 | 26 | 26 | 26 |
| Lenkpräzision | 30 | 25 | 27 | 24 | 26 | 25 | 26 |
| Kurvenstabilität | 20 | 18 | 18 | 17 | 18 | 17 | 18 |
| Haftung in Schräglage | 10 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Haftung beim Beschleunigen | 10 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Geradeauslauf mit Beladung | 10 | 9 | 8 | 10 | 9 | 8 | 9 |
| Fahrverhalten mit Sozius | 20 | 18 | 19 | 16 | 18 | 17 | 18 |
| Grenzbereichverhalten | 10 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 9 |
| Aufstellmoment | 10 | 8 | 9 | 7 | 8 | 8 | 8 |
| Gesamt | 150 | 131 | 135 | 124 | 132 | 127 | 132 |
| Platzierung | | 4. | 1. | 6. | 2. | 5. | 2. |

**Fazit: Entgegen aller anfangs vorgebrachten Bedenken – grundsätzlich funktionieren alle Reifen in diesem Test auf der Yamaha FJR 1300 durch die Bank gut. Und der Blick auf den Punktestand zeigt, dass das Feld erstaunlich geschlossen ist. Nur elf Zähler trennen Erst- und Letztplatzierten. Spitzenreiter Conti hat auch die GT-Ausführung des Road Attack 2 einwandfrei auf die Landstraße abgestimmt. Auf dem gripstarken, extrem verwinkelten Straßengeflecht Korsikas kann sich die Conti-FJR am besten in Szene setzen. Und auch um eine ausreichende Stabilität bei Highspeed muss man sich in diesem Test keine Sorgen machen.**

Im Frühjahr lässt sich die spektakuläre Westküste noch gut befahren. Im Sommer ist es hier übervoll

## Tourenreifen-Test

Reifen, von denen auf jeder der sechs FJRs ein anderes Pärchen steckt, das Maximum abverlangen. Und die werden in dieser Kombination aus bärenstarkem Motorrad mit sattem Drehmomentpunch und hohem Gewicht auf dem extrem griffigen Asphalt der Insel mächtig geschlaucht. Die Hände und Füße der Piloten stehen kaum eine Sekunde still: herausbeschleunigen aus der Kurve, hochschalten, bremsen, runterschalten und schon wieder rein mit Schmackes in die nächste Kurve. Im Geiste hört man die Gummis unter sich förmlich um Gnade winseln, doch beim Reifentest gibt es kein Erbarmen. Das Profil muss runter, auf Teufel komm raus!

Ob die Reifenhersteller das geahnt und deshalb so gezaudert haben, als wir bei der Zusammenstellung des Testfelds um eine Empfehlung nach passenden Tourenreifen baten? Anders als in den Jahren zuvor tritt mit der 1300er-Yamaha endlich mal ein potentes Dickschiff in den Ring, das Leistung hat und auch entsprechend Leistung fordert. Der Hersteller selbst gibt für die FJR keine Reifenbindung vor. Erlaubt ist, was gefällt, heißt es frei nach Goethe für den potenten Vierzylinder – Hauptsache Dimension und Geschwindigkeitsindex stimmen.

Interessanterweise winkten aber einige Reifenmarken bei unserer Testanfrage vorschnell ab: Für die FJR 1300 habe man gerade nicht den richtigen Reifen im Programm, hieß es zum Beispiel bei Conti und Dunlop. Wie bitte? Es handelt sich hier um ein klassisches Reisemotorrad mit großer Verbreitung und um die Reifendimension 120/70 und 180/55 im 17-Zoll-Format. Einfacher geht es doch eigentlich gar nicht. Auf Nachfrage die Erklärung: Conti hat zwar einen speziellen Gran Turismo-Reifen im

Frage des Trupps: Wo fahren wir überhaupt hin? Anführer Karsterix: Na überallhin!

Wetten, dass vier der sechs Fahrer jetzt Appetit auf Salade chèvre chaud bekamen?

Thrombosegefahr durch zu langes Sitzen im Sattel? Wir hätten da einen Vorschlag …

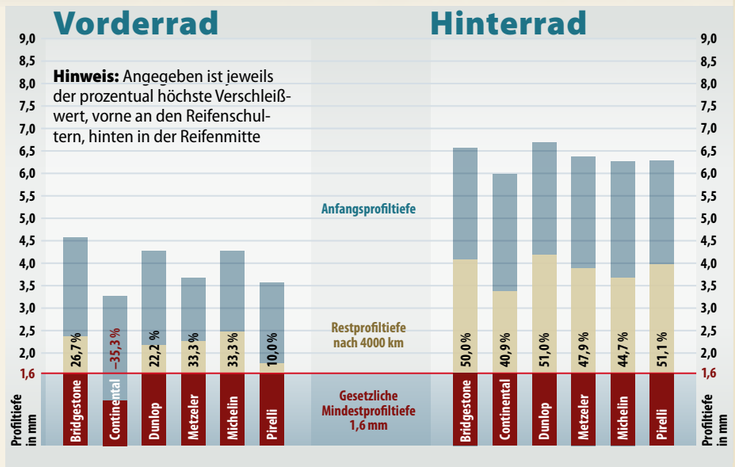
Wussten Sie, dass der Cousin des Louis-Hausdesigners Spediteur auf Korsika ist?

Bei dem Mann ist nie die Luft raus: Frobelix muss als Kind in einen Topf mit …

Die Tourenreifen in der Verschleißwertung

# Gefangen im Kurvendschungel auf Korsika

Natürlich werden auch nach diesem Reifentest wieder Leserzuschriften folgen. Meist verbunden mit dem Hinweis, dass man selbst mit der Reifenpaarung XY auf eine ganz andere Kilometerleistung gekommen ist. Und natürlich haben diese Einwände ihre Berechtigung. Einen normierten Abriebtest gibt es bei Motorradreifen nicht. Bei Auto- oder Lkw-Reifen können die Hersteller das Verschleißverhalten auf speziellen Trommelprüfständen beurteilen. Würde man einen Motorradreifen entsprechend belasten, kämen natürlich ganz andere Werte als die hier rechts aufgeführten heraus. Und diese würden auch nicht mit denen der meisten MOTORRAD-Leser übereinstimmen. Oberste Prämisse unserer Verschleißmessung ist natürlich, dass die Abriebwerte aller sechs Reifenpaarungen miteinander vergleichbar sind. Weshalb dieser in der Praxis (Autobahn, Landstraße) ausgefahrene Vergleichstest mit erheblichem Logistikaufwand verbunden ist und einem strikten Schema folgen muss: sechs tupfengleiche Motorräder, sechs Fahrer, die in Kolonne fahren. Dazu der permanente Tausch der Fahrzeuge nach einem festen Muster, um auch minimalste Unterschiede der Fahrgewohnheiten auszutauschen. Damit ist schon einmal die Basis geschaffen, um alle sechs Tourenreifen miteinander in Bezug setzen zu können. Weiterhin ist natürlich entscheidend, welche Strecken gefahren werden. Wer die meisten Kilometer stumpf auf der Autobahn abspult, wird mit nahezu jedem Reifen locker auf eine fünfstellige Laufleistung kommen. Wer aber in der Hauptsache auf kurvenreichen Strecken mit einem extrem griffigen Belag unterwegs ist, der wird so manchen Vorderreifen bereits nach gerade einmal 2000 Kilometern austauschen müssen.




## Verschleißwertung

| | Maximale Punktzahl | Bridgestone T 30 Evo | Continental Road Attack 2 GT | Dunlop Roadsmart II | Metzeler Z8 Interact M/O | Michelin Pilot Road 4 GT | Pirelli Angel GT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vorderrad | 50 | 38 | 17 | 36 | 40 | 40 | 32 |
| Hinterrad | 50 | 45 | 42 | 46 | 45 | 44 | 46 |
| Summe | 100 | 83 | 59 | 82 | 85 | 84 | 78 |
| Platzierung | | 3. | 6. | 4. | 1. | 2. | 5. |

**Fazit: Die 2000 Kilometer An- und Abreise auf der Autobahn stellen einen modernen Tourenreifen kaum vor große Probleme. Wohl aber die 2000 Kilometer im Kurvendschungel auf Korsika. Vor allem aber setzt das kräftige Reinbremsen mit der 290-Kilo-Fuhre in Kurven den Profilen zu. Weshalb der Conti bereits lange vor der Schlussetappe am gesetzlichen Limit (1,6 mm) angekommen ist. Metzeler, Michelin, Bridgestone und Dunlop zeigen dagegen gute Werte.**

## Tourenreifen-Test

Programm, doch der Road Attack 2 GT basiert auf einer nicht mehr ganz taufrischen Gummimischung. Und der moderne Nachfolger Road Attack 2 Evo in stabiler C-Spezifikation sei zum Testzeitpunkt noch nicht marktreif. Dunlop selbst gibt für die FJR von sich aus nur den Roadsmart I frei, den Roadsmart II will man aufgrund von intern festgestellten Shimmy-Problemen nicht für die 1300er-Yamaha empfehlen.

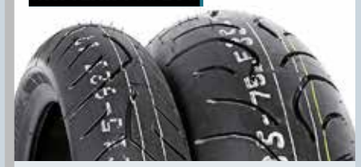
Wir beschließen, das mögliche Lenkerflattern selbst unter die Lupe zu nehmen, und wollen natürlich im Test auch auf „Deutsche Technik seit 1871“ (O-Ton Conti) nicht verzichten.

Die Anreise nach Korsika ist prädestiniert, um eventuellen Stabilitätsproblemen auf den Grund zu gehen. Ort des Geschehens: die A 81 südlich von Stuttgart. Im Abschnitt Neckarburg herrscht kaum Verkehr, die topfebene Asphaltdecke sorgt für perfekte Testbedingungen. Nacheinander geht eine FJR nach der anderen im voll beladenen Zustand mit Sozius auf die Strecke, um Shimmy oder Hochgeschwindigkeitspendeln zu beurteilen. Fazit am ersten Fahrvormittag: keine Bedenken. Selbst wenn der Gashahn am Anschlag steht und der Tacho sich bei rund 245 km/h einpendelt, bleibt es vertrauenerweckend stabil an Bord aller sechs Yamahas. Nach dieser kleinen, aber nicht unwichtigen Messaktion bleibt als Fazit: Schnellfahrer können sich für jedes dieser sechs Reifenpaare im Neuzustand entscheiden. Die anfangs vorgebrachten Bedenken seitens Dunlop sind nicht nachvollziehbar. Im Gegenteil: Der Roadsmart II glänzt nahezu in diesem Teil der Reifenprüfung. Ob der Einser tatsächlich da noch einen drauf-

**Abgeraucht: Der Korse als solcher entsorgt seine alten Kisten meist sehr unkonventionell**

**Angefüttert: Die wilden Hausschweine sehen possierlich aus, schmecken aber leider auch sehr lecker. Zum Beispiel im Restaurant „Le Moulin“ in Porto**

## BRIDGESTONE
### BATTLAX T 30 EVO



**GEWICHT:** vorne 4,3 kg, hinten 6,7 kg
**HERSTELLUNGSLAND:** Japan
**INFOS/FREIGABEN:** Bridgestone Deutschland, Tel. 0 61 72/40 81 73, www.bridgestone-mc.de

**BEWERTUNG**

**Landstraße/Autobahn:** (neu: 131 Punkte, **PLATZ 4;** nach 4000 km: 127 Punkte, **PLATZ 3)**
Wie schon der Vorgänger glänzt auch der T 30 Evo durch seine Ausgewogenheit und Neutralität und hat nun auch noch an Handlichkeit gewonnen. Dank der guten Rückmeldung stellt sich schnell Vertrauen ein. Auf kurvigen Landstraßen vermissen sportliche Fahrer ein wenig Agilität, hier bleibt der Evo im direkten Vergleich zur Konkurrenz zu unauffällig. Dafür überzeugt seine hohe Geradeauslaufstabilität auf der Autobahn – ob solo oder mit Gepäck. Durch den geringen und gleichmäßigen Verschleiß haben sich seine Eigenschaften nach 4000 Kilometern nur minimal verschlechtert, sodass er sogar noch einen Platz gutmacht.

**Nasstest:** (80 Punkte, **PLATZ 4)**
Auf nassen Straßen ist der T 30 Evo zwar kein echter Überflieger, aber das Potenzial ist durchaus okay. Im Vergleich zum Spitzentrio (Michelin, Metzeler, Pirelli) kann er aber in puncto Haftung beim Beschleunigen und in Schräglage nicht mithalten.

**Verschleiß:** (83 Punkte, **PLATZ 3)**
Vorder- und Hinterreifen haben nach der Kurvenorgie auf Korsika sowie den langen Autobahnetappen noch genügend Restprofil.

**FAZIT**

**Bridgestones T 30 Evo ist ein unauffälliger Allrounder zum Kilometerfressen. Dazu passt seine erstklassige Stabilität bei voller Beladung. In Sachen Agilität und Nassperformance eher zweite Wahl.**

**MOTORRAD Urteil: Platz 4 421 Punkte**

## CONTINENTAL
### ROAD ATTACK 2 GT

**GEWICHT:** vorne 4,3 kg, hinten 7,0 kg
**HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland
**INFOS/FREIGABEN:** Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

**BEWERTUNG**

**Landstraße/Autobahn:** (neu: 135 Punkte, **PLATZ 1;** nach 4000 km: 128 Punkte, **PLATZ 1)**
Der Road Attack 2 war schon immer ein echter Landstraßenjäger. Das gilt auch für die GT-Ausführung, bei der der Hinterreifen für schwere Tourenbikes wie unsere Test-FJR mit einer zweiten Karkasslage ausgestattet ist. Besonders überzeugt der agile Tourenreifen durch sein leichtes Einlenkverhalten, die hohe Lenkpräzision und eine satte Haftung in Schräglage, verbunden mit einwandfreier Rückmeldung vom ersten Meter an. Auf der Verschleißrunde baut der Conti allerdings vorne spürbar ab. Zwar bleibt der Fahrspaß auf der Landstraße weitgehend erhalten, doch spürbares Shimmy, Einbußen beim Geradeauslauf und Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage trüben das Gesamtbild.

**Nasstest:** (73 Punkte, **PLATZ 6)**
Die Gummimischung des GT-Reifens ist nicht auf dem aktuellsten Stand (besser: Road Attack 2 Evo), von daher kämpfen Conti-Piloten bereits frühzeitig mit abrupten Rutschern und einem durchdrehenden Hinterrad.

**Verschleiß:** (59 Punkte, **PLATZ 6)**
Leistung kostet. In diesem Fall Profil. Nach dieser Verschleißfahrt ist das Vorderrad nahezu blank.

**FAZIT**

**Auch die GT-Version des Conti Road Attack 2 zaubert sportlichen Tourenfahrern ein breites Grinsen ins Gesicht. Auf nasser Straße gehen die Mundwinkel dafür aber mächtig nach unten.**

**MOTORRAD Urteil: Platz 6 395 Punkte**

## DUNLOP
### ROADSMART II

**GEWICHT:** vorne 4,4 kg, hinten 7,1 kg
**HERSTELLUNGSLAND:** Frankreich
**INFOS/FREIGABEN:** Goodyear Dunlop Tires Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

**BEWERTUNG**

**Landstraße/Autobahn:** (neu: 124 Punkte, **PLATZ 6;** nach 4000 km: 119 Punkte, **PLATZ 6)**
Dunlop selbst gibt den Roadsmart II für die FJR nicht frei. Doch das hat reinen Empfehlungscharakter, da die Yamaha an keine Reifen gebunden ist und folglich auch keine Freigaben nötig sind. Offiziell begründet Dunlop diesen Schritt mit möglichen Shimmy-Problemen, die in unserem Test aber nicht aufgetreten sind. Ganz im Gegenteil: Selbst mit Gepäck und Sozius meistert der Roadsmart II diesen Testabschnitt nahezu vorbildlich. Dagegen fällt der Dunlop durch seine ausgeprägte Trägheit auf. Er zeigt sich unhandlicher als die Konkurrenz und muss in Schräglage immer wieder korrigiert werden. Während der Verschleißfahrt nehmen diese Eigenschaften spürbar zu.

**Nasstest:** (78 Punkte, **PLATZ 5)**
Unterm Strich ist der Roadsmart II kein schlechter Reifen im Regen, aber die Konkurrenz zeigt, dass bei Nässe mittlerweile mehr möglich ist. Der Grenzbereich kündigt das Ende der Haftreserven rechtzeitig an, aber das träge Einlenkverhalten kostet auch auf nasser Piste einiges an Punkten.

**Verschleiß:** (82 Punkte, **PLATZ 4)**
Das Podium knapp verfehlt, aber die Verschleißwerte sind knapp am Spitzentrio dran.

**FAZIT**

**Vollgasjunkies, die ihr schweres Tourenkrad mit voller Beladung über die Autobahn steuern, werden mit dem Roadsmart II zufrieden sein. Für knackigen Landstraßenspaß gibt es Bessere.**

**MOTORRAD Urteil: Platz 5 403 Punkte**

MOTORRAD testsieger

## METZELER
### ROADTEC Z8 INTERACT

**GEWICHT:** vorne 4,4 kg, hinten 7,2 kg
**SPEZIFIKATIONEN:** vorne „M", hinten „O"
**HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland
**INFOS/FREIGABEN:** Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

**BEWERTUNG**

**Landstraße/Autobahn:** (neu: 132 Punkte, **PLATZ 2;** nach 4000 km: 128 Punkte, **PLATZ 1)**
In den letzten Reifentests glänzte der Z8 Interact durch seine Ausgewogenheit. Nur die Spezifikation M/M (gefahren im 2014er-Reifentest auf einer leichten Honda CB 1000 R) wollte nicht wirklich überzeugen. Auf der schweren FJR tritt der Metzeler in der M/O-Ausführung (hinten eine Karkasslage mehr) an und stellt das Ergebnis des Vorjahres auf den Kopf. Mit seiner überzeugenden Rückmeldung, der neutralen Handlichkeit und seiner beeindruckenden Lenkpräzision macht der Z8 bei sportlicher Fahrt auf der Landstraße enorm viel Spaß. Und dies über lange Zeit. Nach 4000 Kilometern kann der Metzeler sogar noch einen Platz nach vorne rücken.

**Nasstest:** (87 Punkte, **PLATZ 2)**
Ein breiter Grenzbereich hilft, den Metzeler bei Nässe gut kontrollieren zu können. Dazu punktet der Interact durch satten Grip – sowohl beim Beschleunigen wie auch beim Bremsen.

**Verschleiß:** (85 Punkte, **PLATZ 1)**
Unglaublich, aber die superben Ergebnisse auf trockener und nasser Fahrbahn gehen nicht aufs Profil! Geringer und gleichmäßiger Abrieb.

**FAZIT**

**Die Metzeler-Mischung macht's möglich. Top-Performance auf der Landstraße, dazu klasse Fahreigenschaften bei Regen, gekrönt vom geringsten Verschleiß im Test. So sehen Sieger aus.**

**MOTORRAD Urteil: Platz 1 432 Punkte**

## MICHELIN
### PILOT ROAD 4 GT

**GEWICHT:** vorne 4,3 kg, hinten 6,5 kg
**HERSTELLUNGSLAND:** Spanien
**INFOS/FREIGABEN:** Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

**BEWERTUNG**

**Landstraße/Autobahn:** (neu: 127 Punkte, **PLATZ 5;** nach 4000 km: 122 Punkte, **PLATZ 5)**
Während andere Hersteller ihre Hinterreifen mit einer zweiten Karkasslage auf schwere Motorräder abstimmen, kombiniert Michelin für die GT-Version des Pilot Road 4 Radial- und Diagonalbauweise für eine höhere Stabilität. Das funktioniert bei flotter Autobahnfahrt ganz gut, doch auf der Landstraße bleibt ein indifferentes Bild. Anfangs wirkt der GT-Reifen sehr träge, erst bei strammen Schräglagen gewinnt er an Leichtfüßigkeit, die man vom Basismodell Road 4 kennt. Auch in puncto Lenkpräzision und Neutralität müssen Abstriche gemacht werden. So muss z. B. beim Einlenken immer wieder gegengelenkt und die Linie korrigiert werden. Nach 4000 Kilometern ist leichtes Shimmy zu spüren.

**Nasstest:** (91 Punkte, **PLATZ 1)**
Einmal bitte nach links und rechts in die Spalte spickeln und feststellen: Der Michelin kann sich nochmals deutlich von den beiden Zweitplatzierten auf regennasser Fahrbahn absetzen. Bestwerte beim Beschleunigen, Bremsen und in Kurven!

**Verschleiß:** (84 Punkte, **PLATZ 2)**
Geringer Verschleiß vorne, etwas mehr hinten. In der Summe sehr gute Dauerlaufqualitäten.

**FAZIT**

**In der Summe schafft es Michelins GT-Version des Road 4 auf Platz zwei. Doch Landstraßenfans wird der GT-Reifen nicht überzeugen. Eher Allwetterfahrer, die auch auf Laufleistung Wert legen.**

**MOTORRAD Urteil: Platz 2 424 Punkte**

## PIRELLI
### ANGEL GT

**GEWICHT:** vorne 4,2 kg, hinten 7,2 kg
**SPEZIFIKATION:** hinten „A"
**HERSTELLUNGSLAND:** Deutschland
**INFOS/FREIGABEN:** Pirelli Deutschland, Tel. 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

**BEWERTUNG**

**Landstraße/Autobahn:** (neu: 132 Punkte, **PLATZ 2;** nach 4000 km: 127 Punkte, **PLATZ 3)**
Nicht irritieren lassen: Pirellis Angel GT ist kein klassischer GT-Reifen, er heißt einfach so. Soll er auf schweren Tourenkrädern funktionieren, wird er entsprechend verstärkt – in diesem Fall in Spezifikation A am Hinderrad durch eine zweite Karkasslage. In vorangegangenen Tests hat der Angel GT durch seine sportliche Gangart beeindruckt, und auch in der verstärkten A-Ausführung bleibt der Pirelli ein äußerst agiler Reifen, der sich durch ein leichtes, neutrales Einlenkverhalten sowie eine hohe Lenkpräzision auszeichnet. Im Laufe einiger Tausend Kilometer nervt aber zunehmend ein leichtes Shimmy, vor allem beim Hineinbremsen in Bergabkehren.

**Nasstest:** (87 Punkte, **PLATZ 2)**
Satte Gripreserven sowie ein breit gestalteter Grenzbereich nehmen Fahrten bei Regen den Schrecken. Der Angel GT bewegt sich auf vergleichbarem Niveau wie der Z8 Interact, der ihn aber auf der Bremse schlägt.

**Verschleiß:** (78 Punkte, **PLATZ 5)**
Hinten hält der Pirelli gut durch, vorne wird er dagegen ordentlich gerupft.

**FAZIT**

**2-3-2-5 macht in Summe dieser Testkonstellation Platz zwei für den Pirelli Angel GT. Eine erstklassige Wahl für sportliche Tourenfans, denen der Reifenverschleiß relativ schnuppe ist.**

**MOTORRAD Urteil: Platz 2 424 Punkte**

**So testet MOTORRAD**

## Die Gummiparagrafen

Basismotorrad für den diesjährigen Tourenreifen-Test in 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 war die Yamaha FJR 1300 A, von der uns sechs Exemplare von Yamaha Deutschland für den 4000-Kilometer-Verschleißtest zur Verfügung wurden. Der Nasstest fand auf dem Testgelände von Michelin in Fontagne (Salon-sur-Provence/Frankreich) statt. Und um diese speziellen Eigenschaften geht es im Dynamik-Test:

**Handlichkeit …**
… ist die Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen und sie in Wechselkurven auf Linie zu halten.

**Haftung/Beschleunigen …***
… bezeichnet die Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven (Nass/Trocken).

**Lenkpräzision …***
… 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.

**Grenzbereichverhalten …***
… steht für die Beherrschbarkeit des Reifens im Limit. Test auf nasser und trockener Fahrbahn.

**Kurvenstabilität …**
… testet das Aufschaukeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozius) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

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

**Geradeauslaufstabilität …**
… wird bei Highspeed getestet. Bleibt das Motorrad stabil auf Kurs, oder stört Pendeln die Fahrt?

**Aufstellmoment …**
… bezeichnet das Aufrichten beim Bremsen in Schräglage. Diese Reaktion muss mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

**Fülldruck im Test**
2,5 bar vorne, 2,9 bar hinten.

*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Yamaha FJR 1300 A besitzen.

### Tourenreifen-Test

gesetzt hätte? Wir glauben es nicht. Allerdings wird sich diese Messprozedur nochmals am Ende unserer Verschleißfahrt wiederholen, wenn weitere 3900 Kilometer an den Gummis geknabbert haben. Noch sollte man das Kapitel „Stabilität" also ergebnisoffen betrachten.

Ein weiteres entscheidendes Kriterium ist die Nassperformance. Wer, wenn nicht die Tourenfahrer, sind meist das ganze Jahr bei Wind und Wetter unterwegs und wollen einem Reifen vertrauen, der nicht nur auf eitel Sonnenschein ausgelegt ist? Regen kommt natürlich nicht auf Bestellung. Und ob der Vergleichbarkeit muss dieser Test auf einer speziell präparierten Strecke stattfinden, wo – in diesem Fall – konstante Schlechtwetterbedingungen herrschen. Auf der Fahrt in den Süden Frankreichs biegen wir deshalb in Höhe Salon-sur-Provence kurz in Richtung Westen ab, wo der Reifenhersteller Michelin ein entsprechend ausgestattetes Testareal unterhält.

Wieder geht es jeder Reifenpaarung einzeln an den Kragen, diesmal auf einem permanent bewässerten Rundkurs (Streckenprofil siehe Kasten S. 82). Die Übung liest sich im Testhandbuch denkbar einfach. Fahren auf nasser Strecke, Beurteilung des

Grenzbereichs, Ausloten des Haftvermögens durch Beschleunigungs- und Bremsversuche. In der Praxis natürlich ein heikles Unterfangen. Denn wenn die massige Fuhre tatsächlich in Schräglage ins Rutschen kommt, heißt es, ziemlich abgebrüht am Gasgriff zu jonglieren – 290 Kilo Lebendgewicht der Yamaha machen die Sache nicht wirklich leicht!

Ideal ist es also, wenn die Reifenkonstrukteure den Grenzbereich der Gummis entsprechend gestaltet haben. Entscheidende Grundregel: hinten vor vorne. Denn wenn einem in der Kurve die Front als Erstes entgleitet, wird es natürlich bedeutend schwerer, das Motorrad sicher wieder aufzufangen. Bei unseren sechs Testkandidaten gibt es in dieser Hinsicht kein Gemecker. Alle künden das Ende der Fahnenstange zunächst an der Hinterhand an – für den geübten Fahrer bleibt also genügend Zeit, das Motorrad wieder in ruhigeres Fahrwasser zu steuern.

Doch abgesehen von dieser Basisübung spreizt sich das Testfeld bei genauerer Betrachtung dann doch gewaltig auf. Fangen wir ganz vorne an. Denn eigentlich ist es keine Überraschung, welcher Tourenreifen auf dem verregneten Podest ganz oben steht: Es ist ein Michelin. Wie schon der Road 4 im Jahr zuvor kann auch die verstärkte GT-Version auf nasser Fahrbahn das Feld kräftig aufmischen. Und zwar mit deutlichem Vorsprung. Auf der Messstrecke fährt er mit Bestwerten beim Beschleunigen, Bremsen und in Schräglage selbst den beiden Zweitplatzierten noch um die Ohren. Dank seines breiten Grenzbereichs bleibt er dazu in allen Lebenslagen sicher kontrollierbar. Und deshalb kann bereits an dieser Stelle die Empfehlung ausgesprochen werden: Wer den ultimativen Regenreifen für sein Motorrad sucht, greift zum Michelin – Punkt.

Auf sehr gutem Niveau reihen sich dahinter die beiden Konzernschwestern ein. Metzeler Z8 Interact und Pirelli Angel GT teilen sich den zweiten Platz. In Nuancen unterscheiden sie sich zwar etwas (der Z8

Preisfrage: Wessen Tankrucksack ist das? Vorschläge an reifentest@motorradonline.de

## Die Ausrüstung im Reifentest

# Eine ganze Saison im Zeitraffer

Wenn einer eine Reise tut, dann kann er … auch viel testen. Schon immer hat sich die Verschleißrunde beim MOTORRAD-Reifentest angeboten, neben den unterschiedlichen Gummipaarungen auf den Felgen auch Ausrüstungsgegenstände für die Fahrer oder die Bikes kritisch unter die Lupe zu nehmen. Schließlich werden hier im Zeitraffer weniger Tage und vieler Tausend Kilometer die Anforderungen einer ganzen Saison simuliert. Wie zum Beispiel bei der Gepäckunterbringung an Bord der Yamaha FJR 1300 A, für die Weichtaschen von Polo eingesetzt wurden. Um Unterschiede in den individuellen Fahrgewohnheiten auszugleichen, werden die Motorräder nach einem festen Schema durchgetauscht. Jeder Pilot nimmt dabei den Tankrucksack mit persönlichen Gegenständen mit. Bewährt haben sich Systeme mit Schnellverschluss, die binnen Sekunden wieder arretiert sind und (anders als Magnethalter) den Lack schonen. In diesem Jahr kam ein Givi-System mit zwei unterschiedlichen Tankrucksack-Modellen zum Einsatz.

**Givi-Haltesystem „Tanklock“: Top-Arretierung über einen fest verschraubten Ring (ab 12,90 Euro)**

**Givi 3D604: mit stabilem Deckel, in dem ein Sichtfenster fürs Smartphone eingelassen ist und wahlweise eine Tablethülle (passend für ein Mini-iPad) fixiert werden kann. Die 15 Liter Stauraum bauen schmal auf, sodass man gut zum Lenker greifen kann. Preis: 107,90 Euro**

**MOTORRAD Urteil: sehr gut**

**Givi XS 307: Der 15 Liter fassende Tankrucksack baut für die FJR etwas breit, was bei engen Wendemanövern stört. Die Verarbeitung ist wie beim Schwestermodell hochwertig, Pluspunkte sind ein großes Kartenfach, extra Tablethalter und seitliche Einstecktaschen. Preis: 113,90 Euro**

**MOTORRAD Urteil: gut**

Da strahlen Männer und Taschen um die Wette. Letztere gibt es bei Polo aber auch dezenter in Silber/Schwarz. Das Modell „Yellow Line“ (49,95 Euro) überzeugt durch 65 Liter wasserdichten Stauraum, stabil verschweißte Nähte und kräftige Griffe. Optimal verzurrt mit Gurten von Rok-Straps (16,95 Euro/Zweierset bei Polo)

**MOTORRAD Urteil: sehr gut**

## Die Tourenreifen nach 4000 Kilometern

# Auf zum großen Stühlerücken

Natürlich kennt jeder den Aha-Effekt neuer Reifen. Wenn die beste Pelle einmal abgefahren ist, nehmen plötzlich auch die einst superben Fahreigenschaften dramatisch ab. Wer mit diesen letzten Eindrücken im Kopf umbereift, wird selbst einen störrischen Holzreifen plötzlich als Wohltat empfinden. Doch das ist ein Aha-Erlebnis, welches sich wirklich schnell wieder relativiert hat … Weltweit einmalig ist nun das Messverfahren im MOTORRAD-Reifentest, bei dem die Reifenpaarungen nicht nur im Neuzustand, sondern auch im zunehmend abgefahrenen Zustand beurteilt werden. Grundsätzlich ändert sich am generellen Haftvermögen der Reifen nichts, selbst wenn sie nahe an der Verschleißgrenze angekommen sind oder sogar das gesetzlich vorgeschriebene Mindestprofil unterschreiten. Gleiches gilt für das Verhalten im Grenzbereich oder die Kurvenstabilität. Auch hier behalten die Reifen ihren ursprünglichen Charakter. Je nach Reifenmodell knabbert die Laufleistung vor allem an den Punkten Handlichkeit, Lenkpräzision, Geradeauslauf oder Aufstellmoment. Das allerdings in unterschiedlicher Ausprägung, weshalb in diesem Kapitel auch einige Plätze getauscht werden.

**Fazit: Conti kann sich trotz seines starken Profilverlusts nach 4000 Kilometern gerade noch auf dem ersten Platz der Landstraßenwertung behaupten. Allerdings muss er sich das oberste Treppchen nun mit Metzeler teilen. Der Z8 Interact hat deutlich weniger von seinen guten Fahreigenschaften abgegeben. Der Angel GT muss ebenfalls durch ein spürbares Shimmy etwas mehr Federn lassen. Bridgestones T 30 Evo hat der Verschleiß dagegen kaum beeindruckt. Er baut vergleichsweise moderat ab und zieht nun in der Abschlusstabelle mit dem Angel GT gleich.**

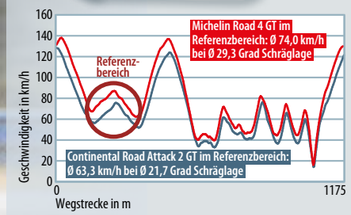
| Landstraße/ Autobahn nach 4000 km | Maximale Punktzahl | Bridgestone T 30 Evo | Continental Road Attack 2 GT | Dunlop Roadsmart II | Metzeler Z 8 Interact M/O | Michelin Pilot Road 4 GT | Pirelli Angel GT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Handlichkeit | 30 | 25 | 26 | 23 | 25 | 25 | 25 |
| Lenkpräzision | 30 | 24 | 25 | 22 | 25 | 23 | 24 |
| Kurvenstabilität | 20 | 18 | 18 | 17 | 18 | 17 | 18 |
| Haftung in Schräglage | 10 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Haftung beim Beschleunigen | 10 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Geradeauslauf mit Beladung | 10 | 9 | 8 | 10 | 9 | 8 | 9 |
| Fahrverhalten mit Sozius | 20 | 17 | 17 | 15 | 17 | 16 | 17 |
| Grenzbereichverhalten | 10 | 9 | 9 | 8 | 9 | 8 | 9 |
| Aufstellmoment | 10 | 7 | 7 | 6 | 7 | 7 | 7 |
| Gesamt | 150 | 127 | 128 | 119 | 128 | 122 | 127 |
| Platzierung | | 3. | 1. | 6. | 1. | 5. | 3. |

Die Tourenreifen bei Nässe

# Probier es mal mit Geschmeidigkeit

Für einen modernen Tourenreifen sind gute Fahreigenschaften bei Nässe unverzichtbar. Denn wer – wenn nicht die Fahrer von FJR & Co. – sind bei Wind und Wetter auf ihren Fernreiseboliden unterwegs? Für die Reifenkonstrukteure stellt die Gattung der Tourenreifen eine besondere Herausforderung dar. Denn im Prinzip ist gerade hier die Eier legende Wollmilchsau gefragt: knackiger Fahrspaß auf der Landstraße, Haltbarkeit für die Tour zum Nordkap und zurück – und eben ein exzellenter Grip bei Nässe. Um aber Letzteres möglich zu machen, müssen meist woanders Einbußen hingenommen werden. Zum Beispiel stehen hohe Laufleistung und gute Nasshaftung meist im krassen Gegensatz zueinander. Als ein Wundermittel im modernen Reifenbau hat sich Silica behauptet. Es ersetzt Ruß in der Gummimischung und sorgt für mehr Geschmeidigkeit gerade bei niedrigen Temperaturen. Und genau die herrschen nämlich bei Fahrten auf nasser Fahrbahn. Heizen sich die Gummis bei idealen Bedingungen (trockene Fahrbahn im Sommer) auf 40 bis 60 Grad auf, erreichen sie bei Nässe gerade einmal die Hälfte. Weiterhin wichtig bei der Reifenkonstruktion ist die Gestaltung des Grenzbereichs: Rutscher sollten sich kontrollierbar (und vor allem zuerst hinten!) ankündigen, damit der Fahrer rechtzeitig reagieren kann.

## Nass-Teststrecke




**Die Werte oben sind eindeutig. Und noch etwas: Wenn die Michelin-FJR nach einer Vollbremsung steht, hat das Conti-Bike noch 35 km/h drauf**

**Fazit: Was Bayern München in der Bundesliga ist Michelin in der Abschlusstabelle des Nässetests: einsame Spitze! Metzeler und Pirelli können noch einigermaßen mithalten, doch Bridgestone, Dunlop und vor allem Conti fallen deutlich ab.**

| Fahrverhalten bei Nässe | Maximale Punkzahl | Bridgestone T 30 Evo | Continental Road Attack 2 GT | Dunlop Roadsmart II | Metzeler Z8 Interact M/O | Michelin Pilot Road 4 GT | Pirelli Angel GT |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Handlichkeit** | **10** | 8 | 9 | 7 | 8 | 8 | 8 |
| **Lenkpräzision** | **20** | 16 | 17 | 15 | 17 | 17 | 17 |
| **Haftung Kurven** | **20** | 16 | 13 | 15 | 17 | 18 | 18 |
| **Haftung Beschleunigung** | **20** | 15 | 13 | 16 | 18 | 19 | 18 |
| **Grenzbereich** | **20** | 17 | 14 | 17 | 18 | 19 | 18 |
| **Bremsverzögerung** | **10** | 8 | 7 | 8 | 9 | 10 | 8 |
| **Bremsweg** (m) aus 100 km/h | | 63,2 | 67,7 | 64,3 | 62,2 | 59,4 | 64,3 |
| **Geschwindigkeit** (km/h) im Omega | | 69,6 | 63,3 | 65,9 | 71,8 | 74,0 | 73,7 |
| **Rundenzeiten** (sek) | | 1:09;71 | 1:13,59 | 1:10,52 | 1:05,61 | 1:04,17 | 1:05,32 |
| **Gesamt** | **100** | **80** | **73** | **78** | **87** | **91** | **87** |
| **Platzierung** | | **4.** | **6.** | **5.** | **2.** | **1.** | **2.** |

**Mare e monti aus dem Bilderbuch: Auf der D 80 unterhalb vom Cap Corse reiht sich eine Kurve an die andere**

### Tourenreifen-Test

bremst und beschleunigt besser, während der Angel GT schräger kann und in Kurven schneller ist), aber insgesamt zeigt sich während des Tests, dass beide aus einer Entwicklungsabteilung stammen. Auch diese beiden Modelle können bedenkenlos einem Fahrer empfohlen werden, der bei seiner Bike-Besohlung auf hohen Nässeschutz Wert legt.

Erst dann folgen mit nochmals deutlichem Abstand die übrigen drei Kandidaten. Bridgestone schlägt sich wacker, könnte aber insgesamt noch eine Schippe drauflegen. Die Rutschgrenze ist bei dem Japaner jedenfalls relativ früh erreicht. Dunlops Roadsmart II zeigt sich griptechnisch auf ähnlichem Niveau, gibt sich in Kurven aber spürbar träger als der T 30 Evo.

Kaum mithalten kann in diesem Wertungskapitel jedoch der Conti Road Attack 2 GT. Auf dem bewässerten Rundkurs zeigt er durch frühzeitige und zudem sehr abrupte Rutscher, dass er in dieser Leistungsklasse nicht mehr „up to date" ist. Wie bereits gesagt: Conti hat den GT nur mit Bauchschmerzen ins Rennen geschickt – jetzt zeigt sich: leider berechtigterweise!

Allerdings hätte der Nachfolger Road Attack 2 Evo das Wertungskapitel wahrscheinlich nicht komplett auf den Kopf gestellt. 2014 präsentierte sich dieser Reifen in der Standardausführung beim Tourenreifen-Test mit der Honda CB 1000 R auf dem

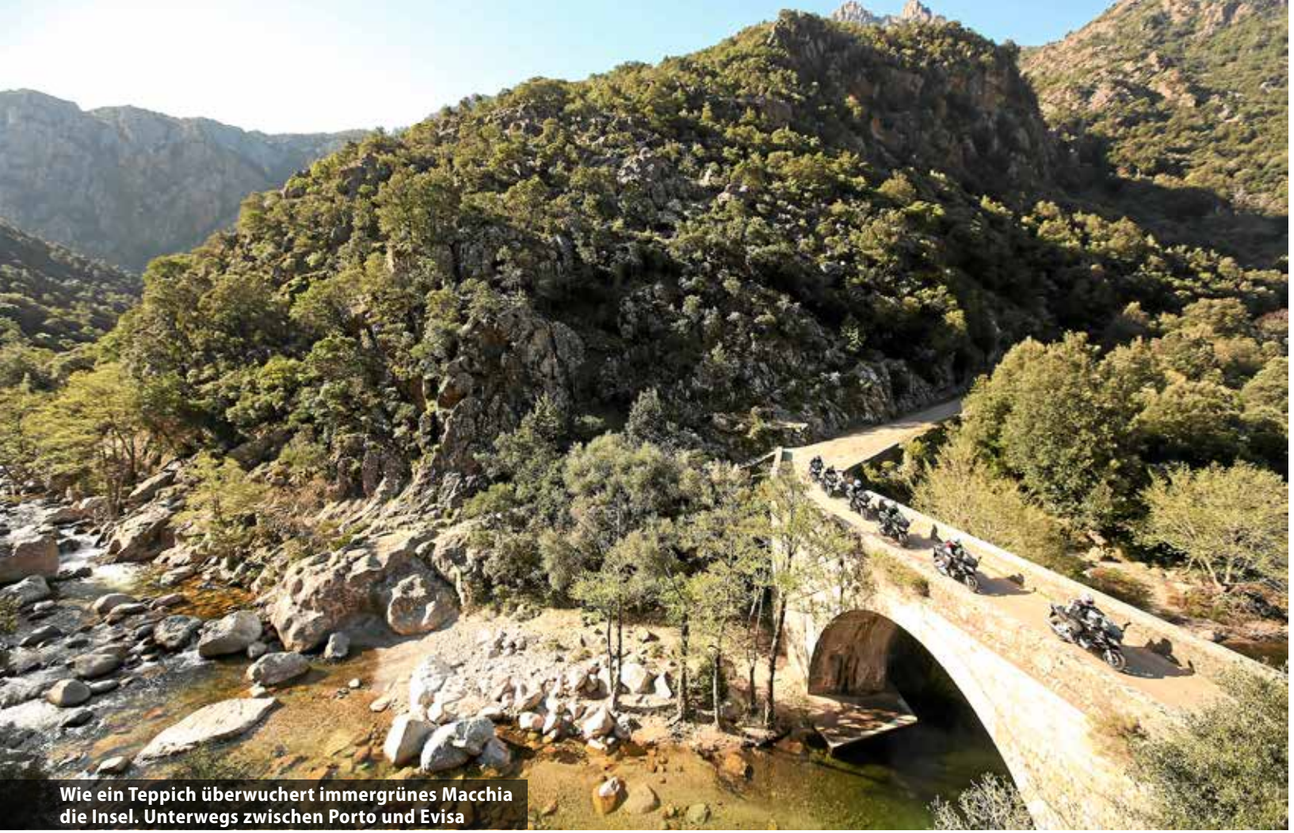
**Es gab tatsächlich eine Kurve, in der auch Top-Tester Schwers echt ins Rutschen kam**

**Merke: voller Magen gleich mehr Abrieb. Und schon verrutscht beim Team nix mehr**

**Gummiverschleiß, Teil 2: Auch der Durchsatz von Haribo & Co. war rekordverdächtig**

**Feierabend, wie das duftet. Auf Korsika eindeutig nach Kastanien. Auch das lokale Bier**

**Warum grinst der Knipser diesmal nur so? Weil er auch mal Motorradeln durfte!**



Wie ein Teppich überwuchert immergrünes Macchia die Insel. Unterwegs zwischen Porto und Evisa

## Tourenreifen-Test

Niveau von Bridgestones T 30 (dem Vorgänger vom Evo) und Dunlops Roadsmart II. Da der T 30 Evo nun noch etwas zugelegt hat, würde unserer Einschätzung nach der demnächst erhältliche Conti Road Attack 2 Evo in verstärkter C-Spezifikation maximal zum Dunlop aufschließen – gegebenenfalls würden die beiden die hinteren Plätze tauschen. Mehr aber auch nicht. Bevor man jetzt aber am Stammsitz in Hannover theatralisch zum Taschentuch greift: Kommen wir nun mit unserem Testtrupp endlich auf Korsika an und stürzen uns in die Paradedisziplin von Motorradreifen – unterwegs auf kurvenreichen Landstraßen!

Und hier ist der Road Attack 2 GT das Zugpferd schlechthin. Vergessen ist die mäßige Nassperformance, auf den gripintensiven Departement-Sträßchen will die FJR mit den Conti-Sohlen förmlich Kreise um das restliche Testfeld fahren.

Nahezu gierig stürzt sich Bike Nr. 2 von einer Kurve in die nächste, brilliert mit höchster Lenkpräzision und einem fantastischen Grip in allen Lebenslagen. Immer wieder muss man sich in Erinnerung rufen, dass man hier ein üppiges Tourenbike durch die Gegend wuchtet und kein leichtes Naked oder Sportbike. Das schlägt sich nicht nur in der Punkteverteilung nieder, wo der Conti dieses Testkapitel klar für sich behauptet. Auch in der subjektiven Fahrerwertung fährt sich der Conti auf Anhieb in die Herzen der Reifentest-Crew. Gäbe es keinen festen Verteilerschlüssel für den stetigen Fahrzeugwechsel – die Burschen würden nach jedem Stopp vor dem Conti-Bike Schlange stehen. Klarer Fall also für eine Kaufempfehlung? Hmm, ein schwieriger Fall. Denn je mehr Kilometer wir abspulen, desto bedrohlicher fällt der Profilzustand des Road Attack 2 GT ins Auge.

Fakt ist: Nach 2000 Insel-Kilometern ist der Conti vorne austauschreif. Und mit dem abgerubbelten Profil müssen nun auch einige Mankos in Kauf genommen werden. Die einstige Kurvenfreude hat durch ein spürbares Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage einen kleinen Dämpfer erhalten. Jetzt schlägt die große Stunde des Metzeler Z8 Interact, den der Raspelbelag von Korsika relativ unbeeindruckt gelassen hat. Von Anfang an wusste er auf der FJR durch seine Neutralität zu beeindrucken. Nach inzwischen 3000 Kilometern Laufleistung zeigt er sich immer noch taufrisch, als die Rasten für eine finale Testrunde oberhalb von Bastia über den Asphalt kratzen. Hoppla, hier komme ich, tönt es frech aus München. Und schwupp, muss sich der Conti doch noch den Sieg im zweiten Landstraßenkapitel mit dem Metzeler teilen. Über dem Mittelmeer geht gerade die Sonne unter, als die sechs FJRs tief im leuchtgelben Schiffsbauch der Corsica Ferries verschwinden.

24 Stunden später steht wieder ein roter Feuerball am Himmel. Diesmal nicht Insel-, sondern Fernfahrerromantik am Rasthof Neckarburg an der A 81. Letzter Stopp kurz vor Stuttgart. 1000 Kilometer Autobahn sind nach der Rückkehr aus Korsika noch einmal auf die Gummis aufgespult worden. Spannende Frage zum Schluss: Hat nun die Stabilität merklich nachgelassen? Wieder geht es auf jedem Bike im Zweipersonenbetrieb mit Gasgriff am Anschlag auf Entdeckertour. Das Ergebnis: weiterhin harmlos. Selbst die stark verschlissenen Gummis von Conti und Pirelli halten bei Highspeed noch wacker durch. Aber wer braucht das schon? Denn Korsika hat uns auch gezeigt, dass bereits 90 km/h reichen, um unendlich viel Spaß zu haben. Vorausgesetzt, die Bereifung stimmt. ■

**www.motorradonline.de/reifentest**

Wir hatten euch stets im Blick. Fotofinale mit den Flics auf dem Col de Vergio (1477 Meter)

Wir befinden uns im Jahre 2015 n. Chr. Ganz Korsika ist von Reifentestern besetzt. Und, Karsterix, war es schön da unten? Ja, Frobelix. Da gibt es einfach alles …

### Die Favoriten der Fahrer

## …und das sind die Sieger der Herzen

An dieser Stelle schieben wir mal alle Fakten, Messwerte, Datarecording-Kurven und Testaufzeichnungen zur Seite und schalten komplett auf das Popometer um. Nach 4000 Kilometern dürfen nun die Fahrer selbst ihre persönlichen Favoriten küren. Diese rein subjektive Siegerehrung stand natürlich ganz im Zeichen der gefühlt zwei Millionen korsischen Kurven, die unter Idealbedingungen (kein Regen, sonnig und sommerlich warm) abgefräst wurden. Und keiner der Testfahrer konnte vor seinem Votum in die offizielle Endwertung spickeln! Folgt nun die Überraschung?

**Sebastian Schmidt (34), Aushilfe & Grillmeister,** lässt nur auf seiner Triumph Sprint ST nicht abreißen

**1. Metzeler** Z8 Interact
**2. Conti** Road Attack 2 GT
**6. Dunlop** Roadsmart II

**Jörg Lohse (45), MOTORRAD-Servicechef,** weckt sein Viertel am liebsten mit der Panigale auf

**1. Metzeler** Z8 Interact
**2. Pirelli** Angel GT
**6. Dunlop** Roadsmart II

**Gabriel Winter (50), Lebenskünstler,** liebt italienische Youngtimer à la 916 und SB 2

**1. Conti** Road Attack 2 GT
**2. Pirelli** Angel GT
**6. Dunlop** Roadsmart II

**Karsten Schwers (43), MOTORRAD-Top-Tester,** muss alles fahren und steigt deshalb abends auf sein MTB

**1. Pirelli** Angel GT
**2. Michelin** Pilot Road 4 GT
**6. Dunlop** Roadsmart II

**Timo Morbitzer (25), Werksstudent,** mag seine vier Räder: GSX-R 1000 (K5) und EXC 525 SM

**1. Conti** Road Attack 2 GT
**2. Pirelli** Angel GT
**6. Dunlop** Roadsmart II

**Rainer Froberg (52), MOTORRAD-Fuhrparkchef,** Herr über das Dauertest-Schlüsselbrett, fährt also alles

**1. Conti** Road Attack 2 GT
**2. Metzeler** Z8 Interact
**6. Dunlop** Roadsmart II

## Endwertung

| | Landstraße/ Autobahn neu | Funktion nach 4000 km | Nasstest | Verschleiß | Summe | Platzierung |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Metzeler Z8 Interact | 132 | 128 | 87 | 85 | 432 | 1. |
| Michelin Pilot Road 4 GT | 127 | 122 | 91 | 84 | 424 | 2. |
| Pirelli Angel GT | 132 | 127 | 87 | 78 | 424 | 2. |
| Bridgestone T 30 Evo | 131 | 127 | 80 | 83 | 421 | 4. |
| Dunlop Roadsmart II | 124 | 119 | 78 | 82 | 403 | 5. |
| Continental Road Attack 2 GT | 135 | 128 | 73 | 59 | 395 | 6. |

## FAZIT

**Fakten, Fakten, Fakten. Und schon rutschen manche Sieger der Herzen tief in den Tabellenkeller. Andere gewinnen doppelt. Überzeugen emotional und durch nackte Zahlen! Wie Metzelers Z8 Interact, der keine echte Schwäche zeigt. Michelin wandert durch die extrem gute Nassperformance weit nach oben, Conti wird die Regenprüfung zum Verhängnis.**

**MOTORRAD REIFENTEST**

**Teil 2 in MOTORRAD 13/2015**

Endureifen für eines der beliebtesten Motorräder Deutschlands. Die Dimension 110/80 R 19 und 150/70 R 17, getestet auf der „alten" BMW R 1200 GS.