Enduroreifen 110/80 R 19, 150/70 R 17

GRIPPARADE

ABS und Traktionskontrolle sind unverzichtbar, um Reiseenduros wie die BMW R 1200 GS sicher über nasses Terrain zu bewegen. Echte Vorteile bringt aber das richtige Gummi auf der Felge. Fünf Enduroreifen müssen zeigen, wer nicht nur bei Regen die besten Haftreserven zu bieten hat.

Von Jörg Lohse und Karsten Schwers; Fotos: Markus Jahn

MOTORRAD REIFENTEST 2015

In MOTORRAD 12/2015: Sechs Tourenreifen im großen Langstreckentest – einmal Korsika und zurück

In diesem Heft: Fünf Enduroreifen im Funktionstest auf trockenem und nassem Asphalt

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

Zeitenfeilen beim MOTORRAD-Reifentest. Auch beim Boxenstopp geht es um Sekunden: Datarecording auslesen, Radwechsel vorbereiten

Die Enduroreifen auf Landstraßen und Autobahnen

Grob geschnitzt, aber glatt gebügelt

Mittlerweile ist die Standardbereifung, mit der moderne Reiseenduros ab Werk ausgeliefert werden, genau den Ansprüchen der Fahrer gefolgt. Was bedeutet, dass kernig aussehende Grobstollen-Gummis im Regelfall nicht auf die Felgen gezogen werden. Das Profilbild der aktuellen Enduroreifen-Generation ist zwar noch etwas gröber geschnitzt, doch im Wesentlichen sind die Reifen auf den regulären Straßeneinsatz abgestimmt. Wie viel Offroadperformance tatsächlich noch in den Enduropellen steckt, wird übrigens ausführlich der dritte Teil unseres Reifentests in MOTORRAD 14/2015 klären.

Zunächst ging es aber für diesen Test mit insgesamt sechs Reifenpaarungen auf eine abwechslungsreiche Landstraßenpartie ins Jagsttal – die Region zwischen Würzburg und Heilbronn gilt als Geheimtipp für kurvensüchtige Motorradfahrer! Moment, sechs Reifenmodelle im Test, aber nur fünf in der Tabelle? Ja, denn leider schaffte es Bridgestone nicht, den A40 als dritte Neuerscheinung in diesem Segment fristgerecht zu liefern. Weshalb wir den Reifen nicht auf unserer Nass-Teststrecke einsetzen konnten. Von daher bleibt es bei einem reinen Fahreindruck unter Idealbedingungen auf trockener Straße. Klar, dass das nicht reicht, um in die Wertung mit aufgenommen zu werden. Zu einem ersten Eindruck reicht es aber: siehe Seite 68.

Neben der Landstraßenperformance wurde auf der nahe gelegenen A81 die Hochgeschwindigkeitsstabilität überprüft. Denn auch unsere Dauertest-KTM 1190 Adventure hat wieder gezeigt, wie neuralgisch Hochbeingefährte auf Topspeed reagieren. Deshalb die spannende Frage: Mit welchen Reifen bolzt die GS wie auf Schienen über die Bahn?

Landstraße/ Autobahn im Neuzustand	Maximale Punktzahl	Continental Trail Attack 2	Dunlop Trailsmart	Metzeler Tourance Next	Michelin Anakee III	Pirelli Scorpion Trail II
Handlichkeit	30	28	27	26	25	27
Lenkpräzision	30	26	26	26	25	27
Kurvenstabilität	20	18	18	18	17	19
Haftung in Schräglage	10	9	9	9	8	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	8	9
Geradeauslauf mit Beladung	10	7	7	8	10	8
Fahrverhalten mit Sozius	20	16	17	17	16	17
Grenzbereichverhalten	10	8	9	8	7	9
Aufstellmoment	10	8	8	8	7	8
Gesamt	150	129	130	129	123	133
Platzierung		**3.**	**2.**	**3.**	**5.**	**1.**

Fazit Ein Blick auf die Platzierung, und es ist klar, welches Gummi als Nächstes über die Felgen von GS und Co. gestreift wird? Halt, über die Punktevergabe in den Einzelkapiteln lässt sich die Wunschbereifung noch eindeutiger rausfiltern. Klar ist, dass bedenkenlos zu den beiden Erstplatzierten gegriffen werden kann. Wer dagegen auf extreme Agilität im Landstraßenmodus Wert legt, auf maximale Stabilität aber verzichten kann, sollte auch den Conti Trail Attack 2 ins Auge fassen. Wer dagegen eher einen ausgewogenen Mix aus allem sucht, wird mit dem Metzeler Tourance Next glücklich werden.

Enduroreifen-Test

Wie kann man eigentlich einen Universalkünstler wie die „alte" luftgekühlte BMW R 1200 GS noch besser machen? Einfachste, aber effektivste Maßnahme: Man zieht einfach einen Satz neuer Reifen auf. Allerdings setzt diese Tuningmethode voraus, dass auch die Reifenindustrie entsprechend aufbereitetes Material aus den Backformen schält. Das wiederum steht und fällt mit den Absatzzahlen in dieser Reifengattung. Wo aber nur wenig verkauft wird, lohnt sich keine kostenintensive Entwicklungsarbeit. Schließlich muss man als Wirtschaftsunternehmen auch den „Return on Investment" kalkulieren. Natürlich sind Motorräder wie die R 1200 GS – altes wie neues Modell – seit Jahren die Topseller. Was heißt, dass daher mit wachsendem Bestand auch der Reifenabsatz gesichert sein wird. Zumal der Reiseendurist im Regelfall über entsprechenden Kilometerhunger verfügt und dank hoher Laufleistung schließlich öfter mal zum Reifenwechsel anrückt.

Haken wir unter dem Stichwort „Laufleistung" gleich einmal den wunden Punkt dieses Tests ab. Denn Verschleißwerte werden Sie auf den folgenden Seiten leider vergeblich suchen. Der Test der Tourenreifen in der letzten MOTORRAD-Ausgabe hat möglicherweise einen kleinen Eindruck vermitteln können, wie aufwendig die Laufleistungsanalyse von Motorradreifen ist. Vor allem wenn sie nicht nur praxisnah, sondern auch vergleichbar sein soll.

2015 wäre eigentlich ein prima Jahr gewesen, um die Enduroreifen auch unter diesem Aspekt wieder unter die Lupe zu nehmen. Schließlich treten von den sechs Premiummarken gleich drei Anbieter mit neuen Profilen an. Allerdings hat Bridgestone den neuen A40 als Nachfolger des stark angegrauten Battle Wings zeitlich so knapp kalkuliert, dass selbst zu Testbeginn Mitte April noch keine Reifen aus Japan zur Verfügung standen. Weshalb der A40 schließlich nur als Randbemerkung in diesem Vergleich auftaucht. Denn erst lange nach Testbeginn konnte noch ein Exemplar des A40 gegen seine fünf Mitbewerber gefahren werden. Da aber die wichtigen Nass-Testergebnisse zu dem Zeitpunkt schon unter Dach und Fach waren, blieb es lediglich beim Eindruck unter Idealbedingungen (sonnig, warm und trocken) auf der Landstraße und Autobahn. Diese sind kurz und knapp auf der letzten Seite dieses Tests zusammengefasst.

Edelschrauber Schmidt am Vorderrad. Nach zwei Tagen war die Buxe erstaunlicherweise immer noch weiß

Alle anderen ließen sich dagegen deutlich intensiver unter die Lupe nehmen. Und da der letzte Verschleißtest für diese Reifengattung gar nicht mal so lange her ist (Ausgabe 11/2013, gefahren auf der Triumph Tiger Explorer), lassen sich daher auch Querverweise zu den Laufleistungserwartungen ziehen.

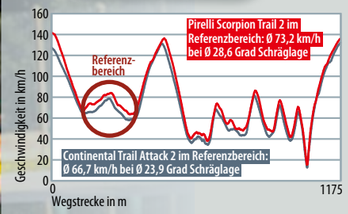
In alphabetischer Sortierung steht an erster Stelle mit dem Conti Trail Attack 2 ein

Digital hilft, analog bringt die Entscheidung

Staubige Pisten, magisch glitzernde Küstenstraßen oder majestätische Alpenpässe. Natürlich denkt man auf einer GS, Varadero, V-Strom oder Super Ténéré genau über solche Destinationen nach und nicht über ein glitschig verregnetes und zudem noch bitumenübersätes Asphaltflickwerk. Wenn der Pilot aber tatsächlich auf so einem Streckenabschnitt unterwegs ist, denkt er mit Schweißperlen auf der Stirn über die Auswahl seiner aktuellen Bereifung nach.

Bitte dazu noch einmal kurz die Tabelle der Landstraßen/Autobahn-Wertung ins Gedächtnis rufen. Erst- und Letztplatzierten trennen gerade einmal zehn Punkte – bei 150 möglichen. Das sind keine sieben Prozent. Die Tabelle unserer Nasstest-Wertung zeigt hingegen, dass die Unterschiede auf verregneten Straßen deutlich gravierender sind. Ganze 20 Punkte trennen Platz eins und fünf – bei 100 möglichen. Und das, obwohl die R 1200 GS mit ABS und Traktionskontrolle schon einmal bestens für den Einsatz bei widrigen Straßenbedingungen gerüstet ist. Besonders die Zeile mit den Bremswegen spricht Bände. Während der Boxer mit den besten Reifen auf dem nassen Untergrund nach rund 55 Metern steht, rauscht er mit dem Conti oder Michelin im ungünstigsten Fall ein bis zwei Autolängen weiter. Keine angenehme Vorstellung, oder?

Nass-Teststrecke



Die Datarecording-Aufzeichnung von der Michelin-Teststrecke in Frankreich beweist, wie der Gripvorteil des Pirelli in Zahlen zu fassen ist

Fazit Mit ganzen sechs Punkten Vorsprung weist der neue Pirelli die beiden gar nicht mal schlechten Regenreifen von Dunlop und Metzeler in die Schranken. Ein Wahnsinnsreifen bei Nässe, Conti und Michelin sind dagegen nur noch zweite Liga

Fahrverhalten bei Nässe

	Maximale Punktzahl	Continental Trail Attack 2	Dunlop Trailsmart	Metzeler Tourance Next	Michelin Anakee III	Pirelli Scorpion Trail II
Handlichkeit	10	9	9	9	8	10
Lenkpräzision	20	17	18	18	16	19
Haftung Kurven	20	15	19	19	17	20
Haftung Beschleunigung	20	16	19	19	16	20
Grenzbereich	20	14	19	18	16	20
Bremsverzögerung	10	7	8	9	7	9
Bremsweg aus 100 km/h (m)		63,2	55,9	54,3	61,2	55,1
Geschwindigkeit im Omega (km/h)		66,7	69,9	67,4	68,3	73,2
Rundenzeiten (min)		1.08,84	1.06,43	1.06,46	1.07,75	1.03,02
Gesamt	100	78	92	92	80	98
Platzierung		**5.**	**2.**	**2.**	**4.**	**1.**

Akkordarbeit für den Michelin-Mann. Beim Nasstest rollt die GS alle 30 Minuten mit einem anderen Reifensatz aus

Enduroreifen-Test

alter Bekannter. In unseren Tests fallen die Reifen der Hannoveraner Reifenbäcker immer wieder durch Sportlichkeit und Agilität auf. Der TA2 mit dem Vorderreifen in Z-Spezifikation macht auf unserer Test-GS keine Ausnahme. Zumal er sich auf der BMW noch wohler fühlt als auf der hart abgestimmten Triumph vor zwei Jahren. Trübte dort noch ausgeprägtes Shimmy den Fahrkomfort, war in diesem Jahr auf der GS nichts mehr davon zu spüren. Einzig beim Thema Geradeauslauf schwächeln die hyperaktiven Contis in unseren Tests traditionell. Highspeed auf schnurgeraden Pisten ist auch nicht die Stärke des TA2 – er giert dagegen förmlich nach Kurven aller Art. Welcher Enduropilot ebenso veranlagt ist, wird mit dem Conti eine glückliche Beziehung eingehen. In der es aber besser nicht regnen sollte, denn nasse Straßen mag der Conti nicht wirklich. Wobei man den letzten Tabellenplatz in diesem Jahr etwas relativieren muss. Beim Test vor zwei Jahren hat der TA2 gezeigt, dass er sich im Regen deutlich besser fahren lässt als der Vorgänger. In diesem Jahr wird ihm allerdings zum Verhängnis, dass die zwei aktuellen Neuerscheinungen kräftig vorangeprescht sind. Kommen wir zu D wie Dunlop und damit zum ersten Newcomer im Vergleich.

Mit Erstaunen mussten wir zunächst zur Kenntnis nehmen, dass Dunlop den 2011 erfolgreich gestarteten Trailmax TR91 schon wieder vom Markt genommen hat. Er wird jetzt komplett durch den Trailsmart ersetzt und leider auch nicht als günstiger Budgetreifen weiterlaufen. Natürlich spürt man beim Nachfolger eindeutig die Gene des TR91 durchschimmern. Bereits dieser wusste auf der Landstraße zu überzeugen, und der Trailsmart bleibt diesem Charakter erfolgreich treu.

Das gleiche Bild zeigt sich bei Nässe, wo der Trailsmart dem Piloten ein sicheres Gefühl vermittelt. Das Problem des TR91 war sein hoher Verschleiß, was Dunlop jetzt beim Trailsmart mit einer neuen Mischung, verbessertem Silica und neuem Profildesign besser in den Griff bekommen möchte. Ob das tatsächlich geklappt hat? Wir müssen diese Frage leider um ein Jahr vertagen …

Bei den nächsten beiden Reifen in der Sortierung lässt sich diese Frage dagegen

WER WILL DIE GS?

Woher nur eine alte GS als Reifentest-Motorrad bekommen? Gut, dass MOTORRAD auf Karl Maier vertrauen kann. Denn bei dem BMW-Händler aus Neufinsing stand noch das Sondermodell „Triple Black“ im Fuhrpark. Und jetzt steht sie dort zum Verkauf: 1. Hand, EZ 5/13, Safety- und Touring-Paket, 12 900 km, 13 500 Euro, Kontakt: Tel. 0 81 21/8 15 15, www.motorrad-kmaier.de

CONTINENTAL
TRAIL ATTACK 2

GEWICHT: vorne 4,9 kg, hinten 7,1 kg
SPEZIFIKATION: vorne „Z"
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (129 Punkte, **PLATZ 3)**
Conti-Reifen sind in der Regel echte Landstraßenjäger – da macht auch dieses Enduroformat keine Ausnahme. In unserem Landstraßentest überzeugt der Trail Attack 2 mit der besten Handlichkeit gegenüber seiner Konkurrenz. Dazu besticht er auf der R 1200 GS durch seine Neutralität über den gesamten Schräglagenbereich, gefällt durch seine klare Rückmeldung und vermittelt ein gutes Gefühl für seine Haftreserven. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist noch tolerierbar, doch das Thema „Stabilität" ist ein wunder Punkt beim Conti: etwas nervös beim Geradeauslauf auf der Autobahn, vor allem in voller Beladung, dazu leichte Unruhen in schnellen Kurven.

Nasstest: (78 Punkte, **PLATZ 5)**
Auf dem permanent bewässerten Testkurs kommen dem Conti zwar seine gute Handlichkeit und Lenkpräzision entgegen, weshalb er noch gut zum Michelin auf Platz vier aufschließen kann. Insgesamt überwiegen bei Regen aber Defizite. Schmaler Grenzbereich, spontane Rutscher und dazu noch lange Bremswege: Wenn der Metzeler steht, hat der Conti noch ganze 37 km/h drauf!

FAZIT

Conti baut auch im Endurosegment mit dem Trail Attack 2 einen tollen Landstraßenreifen. Bei schnellen Reiseetappen mangelt es aber an Stabilität, bei Regen fehlt Grip und damit Vertrauen.

MOTORRAD Urteil: Platz 4 207 Punkte

DUNLOP
TRAILSMART

GEWICHT: vorne 5,2 kg, hinten 7,6 kg
HERSTELLUNGSLAND: Frankreich
INFOS/FREIGABEN: Goodyear Dunlop Tires Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (130 Punkte, **PLATZ 2)**
Schon der Dunlop TR91 wusste in diesem Testkapitel zu glänzen, und der brandneue Trailsmart macht dem Vorgängermodell alle Ehre. Schon nach wenigen Metern hat sich dank guter Rückmeldung ein angenehmes Gefühl für die vorhandenen Haftreserven eingestellt. In Kurven gefällt der Dunlop durch seine Neutralität und Handlichkeit. Mit seiner hohen Lenkpräzision animiert der Trailsmart regelrecht zu einer besonders sportlichen Fahrweise. Sollte der Reifen nicht äußerst penibel gewuchtet sein, könnte ein kleiner Shimmy-Effekt sowohl bei Geradeausfahrt als auch in Kurven spürbar sein. Die leichte Pendelneigung der voll beladenen R 1200 GS bei Topspeed auf der Autobahn ist tolerierbar.

Nasstest: (92 Punkte, **PLATZ 2)**
Auch hier schließt der Trailsmart mit einer überzeugenden Vorstellung auf nassem Parkett an die Qualitäten des Vorgängers TR91 an. Das Messprotokoll spuckt eindeutige Werte aus: Kurventempo und Rundenzeit nur knapp hinter dem erstplatzierten Pirelli Scorpion Trail II, dazu eine tadellose Bremsleistung aus 100 km/h. Breiter Grenzbereich und starke Haftung vermitteln bei Regen ein sicheres Fahrgefühl.

FAZIT

Der Newcomer von Dunlop startet mit tollen Fahrleistungen in seine erste Saison. Auf Landstraßen überzeugen die sportlichen Qualitäten des Trailsmart, bei Regen sein starker Grip.

MOTORRAD Urteil: Platz 2 222 Punkte

METZELER
TOURANCE NEXT

GEWICHT: vorne 5,1 kg, hinten 7,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (129 Punkte, **PLATZ 3)**
Die reine Sportlichkeit überlässt der Reifen mit dem Elefanten im Logo seinen Konkurrenten von Conti, Dunlop oder – aus gleichem Haus – von Pirelli. Der Tourance Next kann eher durch seine hervorragende Ausgewogenheit glänzen. In Schräglagen bleibt er neutral und lässt sich mit einer tollen Lenkpräzision ums Eck zirkeln. Geht es nur stumpf geradeaus auf der Autobahn, weiß er in unserem Test mit vertrauenerweckender Stabilität zu überzeugen, egal ob die 1200er-GS solo oder voll besetzt und sogar mit Gepäck auf Topspeed beschleunigt wird. Dafür muss sich der Tourance Next allerdings auf kurvenreichen Landstraßen den agileren Modellen wie Trail Attack 2, Trailsmart oder Scorpion Trail II beugen.

Nasstest: (92 Punkte, **PLATZ 2)**
In der Punktebilanz steht der Metzeler auf gleicher Höhe wie der Dunlop, doch vom Reifencharakter her gibt es spürbare Unterschiede. In Schräglage hat der Trailsmart durch bessere Haftreserven die Nase vorn, dafür brilliert der Tourance Next mit hervorragenden Nassgripwerten beim Beschleunigen und auf der Bremse. Auf die Runde gerechnet ergibt das eine Pattsituation und für zwei Reifen einen guten zweiten Platz.

FAZIT

Der Metzeler ist und bleibt der Allrounder unter den Endoreifen. Wer auf absolute Neutralität, hohe Stabilität und solide Regentauglichkeit steht, greift zum Tourance Next der Münchner Marke.

MOTORRAD Urteil: Platz 3 221 Punkte

MICHELIN
ANAKEE III

GEWICHT: vorne 5,6 kg, hinten 6,9 kg
HERSTELLUNGSLAND: Thailand
INFOS/FREIGABEN: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (123 Punkte, **PLATZ 5)**
Auch wenn das Profil mit den breiten Kerben eher den Geländeeinsatz suggeriert – der Anakee setzt sich in diesem Test vor allem auf der Autobahn in Szene. Eine seiner Stärken ist der unerschütterliche Geradeauslauf. Selbst über 200 km/h bleibt der Michelin stabil in seiner Spur, egal ob man solo oder in voller Besatzung mit reichlich Gepäck auf der GS hockt. Ein Reifen also für die Fast-Forward-Tourer. Abseits der Bahn auf schmalen Landstraßen muss man mit dem Anakee III dagegen deutlich ackern. Mit seinem trägen Einlenkverhalten findet er kaum Anschluss an die Konkurrenz. Auch will sich kein Gefühl für die tatsächlich vorhandenen Haftreserven einstellen. Die Eigendämpfung fällt geringer als bei der Konkurrenz aus, und beim Bremsen in Schräglage ist ein starkes Aufstellmoment zu spüren.

Nasstest: (80 Punkte, **PLATZ 4)**
Anders als seine Schwestermodelle aus anderen Reifengattungen zeichnet sich der Anakee III nicht durch die von Michelin bekannten, also überragenden Regenqualitäten aus. Früher als bei der Konkurrenz sind die Haftreserven bei Regen ausgeschöpft, und auch auf der Bremse fällt der Franzose deutlich vom Spitzentrio ab.

FAZIT

Fahren wie auf Schienen. Wer seine Reiseenduro im ICE-Tempo durchs Land treibt, kann mit dem Michelin glücklich werden. Kurven, noch dazu verregnete, sollte man vom Fahrplan streichen.

MOTORRAD Urteil: Platz 5 203 Punkte

PIRELLI
SCORPION TRAIL II

MOTORRAD testsieger

GEWICHT: vorne 5,3 kg, hinten 7,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland, Tel. 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (133 Punkte, **PLATZ 1)**
Pirelli bleibt auch beim brandneuen Enduroreifen seiner Maxime treu und schickt mit dem Scorpion Trail II eine erstklassige Sportbesohlung für die GS-Klasse auf die Piste. In den Fahrtests überzeugt der Italoreifen aus deutscher Herstellung mit der besten Lenkpräzision. Genauso überragend verhält es sich mit seiner hohen Kurvenstabilität, die förmlich zu einer extrem sportlichen Fahrweise animiert. Glasklar auch die Rückmeldung für die vorhandenen Haftreserven, weshalb man die GS voller Vertrauen bis in hohe Schräglagen hinein abwinkelt. Der Conti gibt sich zwar noch eine kleine Spur handlicher, doch dafür ist der Pirelli auch bei Autobahntempo nicht aus der Ruhe zu bringen und bolzt – ob solo oder mit Passagier und Beladung – bei Topspeed stabil über Highways.

Nasstest: (98 Punkte, **PLATZ 1)**
Ähm, der Punktestand sagt wohl alles. Nur zwei Zähler fehlen zum Optimum. Die „verliert" der Scorpion Trail II ausgerechnet gegen die Konzernschwester Tourance Next auf der Bremse, wo Metzeler minimal schneller steht. Ansonsten brilliert der Pirelli auf nasser Strecke wie kein Zweiter. Die Gripleistung ist phänomenal, der Abstand zu den Zweitplatzierten beträchtlich.

FAZIT

Wow, dieser Einstand ist gelungen. Pirellis nagelneue Sohle für die GS-Klasse kann im Dynamikmodus nicht besser sein. Top-Landstraßenperformance und dazu diese irre Show im Regen. Salute!

MOTORRAD Urteil: Platz 1 231 Punkte

So testet MOTORRAD

Gummis im Grenzbereich

Noch immer gehören die Reifendimensionen 110/80 R 19 und 150/70 R 17 zu den Verkaufsschlagern, weshalb wir als Basismotorrad für den Test nicht die BMW R 1200 GS mit Wasserboxer, sondern „die Alte" mit luftgekühltem Motor ausgewählt haben. Der Nasstest fand auf dem Michelin-Testgelände in Fontagne (Salon-sur-Provence/Frankreich) statt. Im Dynamik-Test geht es vor allem um diese Eigenschaften:

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
2,2 bar vorn, 2,5 bar hinten.

*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die abgebildete BMW R 1200 GS besitzen.

Enduroreifen-Test

eindeutiger beantworten. Denn sowohl Metzelers Tourance Next wie auch Michelins Anakee III sind bereits vor zwei Jahren beim Enduroreifen-Test angetreten und haben sich auf der Triumph Tiger Explorer ihre 4000 Kilometer lange Abreibung geholt.

Allerdings hat der Metzeler diese Laufleistung erstaunlich gut weggesteckt. Das Ergebnis nach der damaligen Verschleißfahrt über die gripintensiven Landstraßen der Cevennen war ein starker zweiter Platz: „Ein Pluspunkt in Sachen Wirtschaftlichkeit", hieß es im 2013er-Testprotokoll. Noch besser schnitt Michelins Anakee III ab. Er belegte

Die Kuh mal richtig fliegen lassen: Mit den Pirellis läuft die GS nicht nur bei Nässe zur Bestform auf. Der Trail II ist der Newcomer des Jahres

Enduroreifen-Test

im Verschleiß Platz eins. Fazit im damaligen Testabschnitt: „Das Profil wirkt nicht nur äußerst robust, es lässt sich auch auf der 4000-Kilometer-Runde wenig beeindrucken."

Diese Ergebnisse lassen sich nun vortrefflich mit den Dynamik-Erkenntnissen auf der R 1200 GS aus diesem Jahr kombinieren. Bei denen wiederum distanziert sich der Tourance Next allerdings klar vom Anakee III. Denn Michelins Enduroreifen kann sich in der reinen Funktionsprüfung auf trockenen und nassen Straßen nicht wirklich in Szene setzen. Auf Landstraßen bleibt er zu träge, bei Nässe vermisst man das Gefühl für mehr Sicherheit. Ganz anders dagegen der Metzeler. Sein großer Pluspunkt ist die Ausgewogenheit, die Landstraßenfahrer sehr schätzen werden. Auch bei Nässe stimmt das Bild. Ebenfalls positiv: die hervorragende Geradeauslaufstabilität auf der Autobahn. Zusammen mit den Erfahrungen aus dem Verschleiß klingt das beim Metzeler doch fast schon nach einer unschlagbaren Kombination.

Der nächste große Reifentest in dieser Gattung verspricht jedenfalls sehr spannend zu werden. Denn in puncto Dynamik legt der brandneue Pirelli Scorpion Trail II die Messlatte verdammt hoch. Für die R 1200 GS jedenfalls ist dieser Reifen eine der besten Tuningmaßnahmen. Behäbigkeit war zwar noch nie Thema beim Geländeboxer, aber nach der Umbereifung auf den Scorpion Trail II könnte man es glatt meinen. Und bei Nässe fährt die Pirelli-GS Kreise um das Verfolgerfeld. Schatten kennt der Sieger im 2015er-Enduroreifen-Test noch keine. Aber: Sein Vorgänger war Letzter im Verschleiß. Doch das will Trail Nr. 2 besser können. Unsere Erfahrungen sagen jedenfalls: So viel Performance kostet. Meist auch viel Profil. Wie viel, bleibt abzuwarten. Nach dem Test ist vor dem Test. ■

www.motorradonline.de/reifentest

Kurztest: Bridgestone A40

Made in Japan für die GS

Die Wachablösung war überfällig. Seit Jahren rangierte der Bridgestone Battle Wing in unseren Tests unter „ferner liefen". Tragisch nun, dass der neue A40 nicht rechtzeitig kam. Es reichte nur für einen kurzen Abgleich gegen die Konkurrenz auf trockener Straße. Seine Stärken dort: Stabilität, Neutralität und gute Rückmeldung. In puncto Handlichkeit haben aber Conti, Dunlop und Pirelli die Nase vorn.

Endwertung

	Landstraße/ Autobahn	Nasstest	Summe	Platzierung
PIRELLI SCORPION TRAIL II	133	98	231	1.
DUNLOP TRAILSMART	130	92	222	2.
METZELER TOURANCE NEXT	129	92	221	3.
CONTINENTAL TRAIL ATTACK 2	129	78	207	4.
MICHELIN ANAKEE III	123	80	203	5.

FAZIT

Eine Abschlusstabelle, wie sie im Reifentest schon lange nicht mehr zu sehen war. Mit einem krassen Vorsprung entscheidet der nagelneue Pirelli Scorpion Trail II diesen Enduroreifen-Test auf der alten R 1200 GS für sich. Der zweite Newcomer der Saison, Dunlops Trailsmart, kann sich zwar gut platzieren, nicht aber entscheidend vom Metzeler Tourance Next absetzen, der vor zwei Jahren Testsieger wurde. Damals punktete dieser auch noch mit sehr guten Verschleißwerten.

MOTORRAD REIFENTEST

Teil 3 in MOTORRAD 14/2015

Großer Konzeptvergleich für Reiseenduristen: Was leistet der Klassiker Conti TKC 80, was sind moderne Alternativen? Fünf Reifentypen im Test