KRAFT KLEBER

Sie ziehen ordentlich am Kabel und sparen nicht am Reifen? Dann aufgepasst, denn PS testete die 2014er-Straßensportreifen im Nassen, Trockenen und im 4000-km-Landstraßen-Marathon.

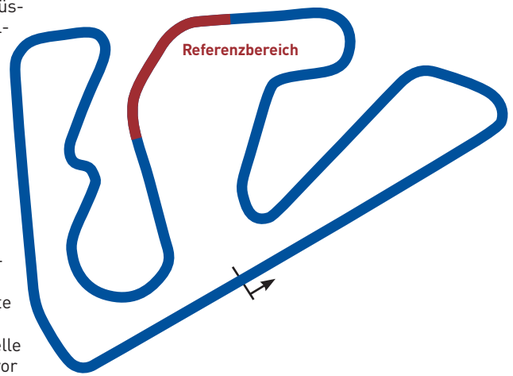
Text: Robert Glück; Fotos: Markus Jahn (6), jkuenstle.de (10)

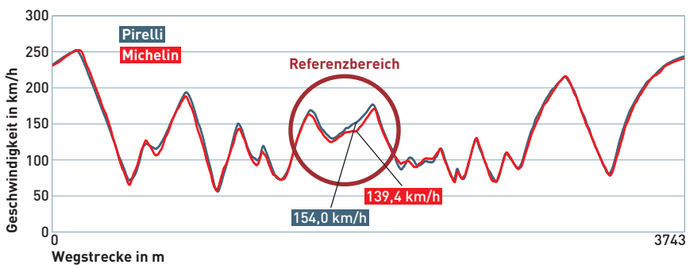
Ja ja, Reifen sind schwarz, rund und viel zu teuer... Diesen Spruch kennt jeder – und einige Ahnungslose glauben ihn sogar. Allen anderen hängt er zum Hals heraus, denn die Mehrheit weiß um die Bedeutung der richtigen Gummis beim Motorradfahren. Immerhin stellen sie nicht nur sicher, dass wir da hinkommen, wo wir wollen, sondern sie haben auch einen relativ großen Einfluss auf das Fahrverhalten unserer Untersätze und damit auf unser subjektives Fahrgefühl. Unter widrigen Bedingungen, also bei Nässe, Kälte oder der fiesen Kombination dieser beiden Wettersituationen, entscheiden sie sogar über Lust und Frust im Sattel, über blank liegende Nerven oder Vertrauen und Fahrspaß.

Es gibt also Gründe genug, sich das mit mehreren Neuheiten aufgefrischte Segment der Straßensportreifen genau anzusehen und die Pellen nicht nur unter die Lupe, sondern unter das Mikroskop zu spannen. Getestet haben wir die bei starken Motorrädern immer gängiger werdende Dimension 120/70 ZR 17 am Vorderrad in Verbindung mit einem 190/55 ZR 17-Hinterrad. Immerhin sind damit nicht mehr nur Superbikes unterwegs, sondern auch die Bestseller der Szene, die mächtigen Naked Bikes der Sorte Aprilia Tuono V4 R, KTM 1290 Super Duke R oder BMW S 1000 R. In einer späteren PS-

ALCARRÀS/SPANIEN

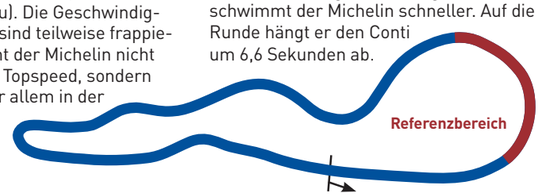
Auf der spanischen Rennstrecke in Alcarràs nahe Lleida fuhr PS bei diesem Sportreifentest die Trockenwertung aus. Traditionell zogen wir dabei sehr stramm am Kabel, um die Pellen an ihr Limit zu bringen und Rückschlüsse über ihr Fahrverhalten bei zornigen Landstraßen-Schlachten zu ziehen. Die 3743 Meter lange Berg- und Talbahn bietet dafür ein perfektes Testgelände, da sie zwar griffigen, aber auch sehr welligen Asphalt besitzt. Dies stellt hohe Anforderungen an die Reifen. Der eingezeichnete Referenzbereich zum Beispiel ist eine schnelle Bergab-Passage, wo vor allem Stabilität gefragt ist. Hier nimmt der Semi-Rennreifen Pirelli Diablo Rosso Corsa (Vmax 154 km/h) dem instabileren Michelin Pilot Power 3 (Vmax 139,4 km/h) richtig Meter ab.

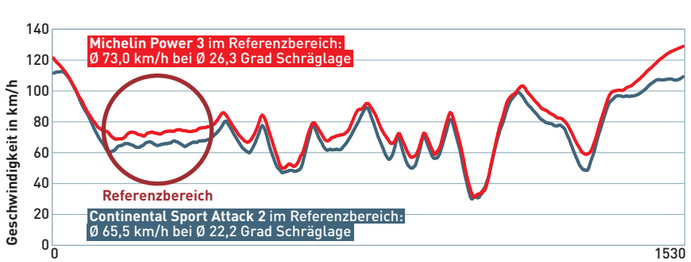




ROM/ITALIEN

Der 1530 Meter lange Nässeparcours liegt auf dem Testgelände von Bridgestone nahe Rom. Die Datarecording-Aufzeichnung zeigt die schnellste Nässe-Pelle (Michelin Pilot Power 3, rot) im Vergleich zur langsamsten (Continental Sport Attack 2, blau). Die Geschwindigkeitsunterschiede sind teilweise frappierend. So ermöglicht der Michelin nicht nur einen höheren Topspeed, sondern fährt dem Conti vor allem in der langen Linkskurve (Referenzbereich) um die Ohren. Während der Michelin mit 73,0 km/h durch den Radius donnert, ist der Conti bei 65,5 km/h am Limit. Dabei erreicht der Power 3 maximal 26,3 Grad Schräglage, der Sport Attack 2 nur 22,2 Grad. Auch das anschließende lange Geschlängel durchschwimmt der Michelin schneller. Auf die Runde hängt er den Conti um 6,6 Sekunden ab.





01 Das Haftpotenzial der modernen Straßensportreifen lässt sich nur auf der Rennstrecke einigermaßen gefahrlos ausloten **02** Nur weil die Buchse voll ist, ist das Limit noch lange nicht erreicht. Der Nasstest trennt die Spreu vom Weizen

Ausgabe folgt dann der große Vergleichstest der Tourensportreifen in den Dimensionen 120/70 ZR 17 vorne und 180/55 ZR 17 hinten. Doch zurück zum aktuellen Thema, dem Sportreifentest 2014.

Das Testfeld

Das Who is who der Sportpellen besteht dieses Jahr aus drei etablierten Größen, einem überarbeiteten Reifen und zwei kompletten Neuentwicklungen. Der erste Newcomer (und bereits seit vier Monaten im Handel) ist der Dunlop Sportsmart 2. Die Verbesserung des Nassgrips, ein schnelleres Aufwärmen und ein geschmeidigeres Abrollen zur Erhöhung des Fahrkomforts hatten sich die Entwickler ins Lastenheft geschrieben. Metzeler löst mit dem M7-RR den in die Jahre gekommenen Sportec M5 Interact ab und will diesen in allen Belangen toppen. Leicht überarbeitet geht der Sieger des letzten Tests an den Start, der Bridgestone S20 Evo. Eine härtere Mischung im mittleren Streifen der Hinterradlauffläche soll ihm bessere Haltbarkeit bescheren, ohne die restlichen Qualitäten negativ zu beeinflussen. Etabliert und unverändert gehen der Continental SportAttack 2 und der Pirelli Diablo Rosso Corsa an den Start. Und mit ihnen zwei ausgewiesene Trockenspezialisten, die sich gegen die vier erstgenannten „Allrounder“ stellen.

Das Testprozedere: nass, trocken, 4000-km-Dauerlauf

Dieses Jahr erfolgten Nass- und Trockentest an zwei verschiedenen Örtlichkeiten. Der erste Testteil, der Nasstest, wurde wie 2012 auf der permanent bewässerten Teststrecke des europäischen Entwicklungszentrums von Bridgestone in Nettuno, nahe Rom, durchgeführt. Dort stieß auch die „Verschleiß-Mannschaft“ hinzu, die einen zweiten Satz der sechs Testkandidaten über 4000 Kilometer im öffentlichen Straßenverkehr bewegte. Und zwar unter kontrollierten, praxisnahen Bedingungen. Gefahren wurde auf fünf BMW S 1000 RR und einer BMW HP4. Die gefahrene Strecke entsprach einem aktiven Motorrad-Urlaub und führte von Stuttgart über Genua nach Sardinien, und nach mehreren Tagen auf der Insel von dort über Rom zurück nach Stuttgart. Während des Trips wechselten die Fahrer in einem rotierenden System die Bikes, um Einflüsse des persönlichen Fahrstils auf den Verschleiß auszuschließen. Gefahren wurde sportlich flott, aber nie zu weit außerhalb der StVO-Grenzen. Außerdem wurde ein runder, weicher Fahrstil gepflegt und auf den ausländischen Autobahnen das Tempolimit nur innerhalb der Messtoleranz überschritten. Die Verschleißmessungen selbst wurden mehrmals täglich an vorher markierten Punkten rund um die Reifen gemessen und protokolliert. Ein zeitaufwendiges, aber um so wichtigeres Prozedere.

Der Trockentest erfolgte eine Woche nach dem Nasstest auf der spanischen Rennstrecke von Alcarràs, nahe Lleida. Sowohl in Alcarràs als auch beim Nasstest in Nettuno erfolgte die Beurteilung der Reifen nach einheitlichem Prozedere. Nachdem sich die beiden Testpiloten eingefahren hatten, stand eine Out-Lap und zwei zügige Runden zur Beurteilung von Handling, Lenkpräzision, Aufstellmoment und Zielgenauigkeit an. Darauf folgten zwei „Vollgas-Runden“ zur Ermittlung von Haftung, Feedback und dem Verhalten im Grenzbereich. Der erste Reifen jeder Testreihe wurde zum Schluss noch mal gefahren, um einen „Lern-Effekt“ auszuschließen.

Während in Nettuno und auf der Landstraße der von BMW empfohlene Reifendruck von 2,5 bar vorne und 2,9 bar hinten (kalt gemessen) verwendet wurde, benutzten wir auf der Rennstrecke die von den Reifenherstellern für die Rennstreckennutzung empfohlenen Luftdrücke (kalt gemessen vorne/hinten: Bridgestone: 2,2/1,9 bar; Continental: 2,2/1,8 bar; Dunlop: 2,1/1,9 bar; Metzeler: 2,5/2,7 bar; Michelin: 2,1/1,9 bar; Pirelli: 2,3/2,3 bar).

Beim Testmotorrad BMW HP4 wurde das Fahrwerks-Setting in der Standard-Einstellung belassen und der Slick-Modus verwendet. Im Nassen mit einer Traktionskontrollen-Korrektur von „plus 7“, im Trockenen von „minus 4“. Die Ermittlung des Bremswegs erfolgte durch zwei Vollbremsungen beider

01 Ohne Helfer geht beim Reifentest gar nichts. Hier Jörg beim Erfassen der Reifengewichte **02** Der zuverlässige Kollege Dell, der die Aufzeichnungen des unbestechlichen 2D-Datarecordings sichtbar macht **03** Lucca hilft bei der Reifenmontage im spanischen Alcarràs **04** Tonio montiert in Nettuno die Pellen. Ihnen allen gilt unser Dank. Ebenso BMW, die uns die Test-HP4 überließen

Piloten, deren Messwerte anschließend gemittelt wurden.

Bei den Reifentests der letzten Jahre bestellte PS die Testgummis direkt bei den Herstellern mit dem Verwendungszweck „Reifentest". Um Manipulationen an den Reifen auszuschließen, tauschten wir alle gelieferten Reifen gegen solche aus, die bei Händlern unseres Vertrauens bereits im Regal lagerten. Dieses Jahr mussten wir auf das bewährte Vorgehen verzichten, da Bridgestone und Metzeler ihre Neuheiten erst zwei Tage vor Testbeginn in die Redaktion liefern konnten. Besteht also die Gefahr, besonders „gute" Testreifen bekommen zu haben? Theoretisch schon, doch beide Hersteller wissen, dass sich weder der Kunde noch die Presse ewig täuschen lässt.

Ergebnis und Bewertung

Wie bereits erwähnt, besteht das Testfeld aus zwei Trockenspezialisten und

SO TESTET PS

Der aktuelle Reifentest wurde auf einer BMW HP4 gefahren. Der Funktionstest bei Nässe auf einer dauerbewässerten Teststrecke von Bridgestone, der Trockentest auf der spanischen Rennstrecke von Alcarràs. Dort wurde in sportlich-ambitioniertem Tempo das Limit der Pellen ausgelotet. Beurteilt wurde Folgendes:

KALTLAUFVERHALTEN Wie lange benötigt ein Reifen, bis er auf Betriebstemperatur ist, wie fühlt er sich beim Aufwärmen an?

HANDLING Welche Lenkkraft wird benötigt, um das Bike in Schräglage zu bringen oder es in langsamen/schnellen Wechselkurven auf Linie zu halten?

ZIELGENAUIGKEIT* Sie wird in unterschiedlich schnellen Passagen mit verschiedenen Kurvenradien ermittelt und gibt darüber Auskunft, wie das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, oder ob deutliche Linienkorrekturen erforderlich sind.

KURVENSTABILITÄT Wie stabil fährt das Motorrad in (Wechsel-)Kurven, über Bodenwellen und beim Beschleunigen in Schräglage? Sie wird in unterschiedlichen Geschwindigkeitsbereichen in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet, in der sich Reifen aufschaukeln können.

GRIP* Ist die Summe der Gesamthaftung eines Reifens. Beinhaltet die Seitenhaftung, also die Seitenführung in maximaler Schräglage auf nassem und trockenem Asphalt, und die Haftung beim Beschleunigen auf der Geraden. Eine Gratwanderung, die nur auf abgesperrter Strecke möglich ist.

VERHALTEN IM GRENZBEREICH* Beherrschbarkeit des Reifens im Grenzbereich der Haftung. Der Test wird im Nassen und Trockenen durchgeführt.

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

FEEDBACK Welche Rückmeldung liefert ein Reifen an den Piloten? Je klarer das Feedback, desto einfacher kann im Grenzbereich gefahren werden.

*Die mit Stern gekennzeichneten Kapitel sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die BMW HP 4 besitzen

vier Allwetter-Reifen. Ist das von vornherein ungerecht? Nein, denn Continental hat keinen anderen Straßensportreifen im Programm, und Pirelli schickt absichtlich den sehr haftfreudigen Diablo Rosso Corsa. Außerdem hat jeder Käufer eines Reifens seine Vorlieben und kennt sein eigenes „Bewegungs-Profil“ am besten. Wenn man also so gut wie nie im Regen fährt, warum also nicht bewusst auf Nasshaftung verzichten? Oder anders herum: Warum Extra-Grip kaufen, wenn die Pelle eh nie auf der Rennstrecke ran muss? PS als Magazin für sportliche Motorradfahrer legt großen Wert auf Grip. Und da wir nicht immer nur im Trockenen unterwegs sein können, bewerten wir dieses Kriterium sowohl im Trockenen als auch im Nassen sehr hoch. Obwohl die Haftung aller sechs Kandidaten sogar für einen Ausflug auf die Rennstrecke reicht, sollte ein Auftritt auf dieser Bühne den echten Rennreifen überlassen werden. Doch auch heftige Ritte auf der Landstraße können die Sportreifen an ihr Limit bringen. Wenn sie sich zu stark erwärmen, was bei Motorrädern mit über 150 PS schon mal passieren kann, büsen sie Stabili-

01 Szenen eines Reifentests: die Piloten bei der Übergabe **02** Nach den Testfahrten mit jedem Reifen wurde die HP4 wieder vollgetankt, um gleiche Bedingungen zu haben

BRIDGESTONE

PS TESTSIEGER

S20 EVO

	max. Punkte	Punkte
TROCKENTEST		
Rundenzeit trocken: 1.48,7 min		
Kaltlaufverhalten	10	9
Handling	30	26
Zielgenauigkeit	30	26
Stabilität	30	26
Grip	40	35
Verh. im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
Feedback	30	27
Ergebnis Trockentest	**200**	**176**
NÄSSETEST		
Rundenzeit nass: 1.14,3 min		
Handling	10	9
Zielgenauigkeit	10	9
Grip	30	29
Verh. im Grenzbereich	20	18
Feedback	20	18
Bremsweg*: 42,9 m	10	9
Ergebnis Nässetest	**100**	**92**
GESAMTSUMME	300	**268**

FAZIT Die Evo-Variante des S20 zeichnet sich durch einen härteren Laufstreifen in der Mitte des Hinterreifens aus, der die Haltbarkeit verbessern soll. Ansonsten blieb der S20 Evo unverändert, was sich nach wie vor in seiner Ausgewogenheit niederschlägt. Unauffällig punktet er im Trockenen auf Landstraße und Rennstrecke, im Nassen schlägt er dann richtig zu. Nur der Michelin ist etwas haftfreudiger bei Nässe. Insgesamt leistet sich der S 20 Evo keine großen Schwächen, weswegen er am Ende die meisten Punkte sammelt und zum PS-Gesamtsieger wird.

*aus 100 km/h

CONTINENTAL

PS LANDSTRASSEN TIPP

SPORT ATTACK 2

	max. Punkte	Punkte
TROCKENTEST		
Rundenzeit trocken: 1.47,9 min		
Kaltlaufverhalten	10	10
Handling	30	29
Zielgenauigkeit	30	29
Stabilität	30	26
Grip	40	36
Verh. im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
Feedback	30	27
Ergebnis Trockentest	**200**	**184**
NÄSSETEST		
Rundenzeit nass: 1.20,4 min		
Handling	10	10
Zielgenauigkeit	10	8
Grip	30	19
Verh. im Grenzbereich	20	14
Feedback	20	16
Bremsweg*: 50,1 m	10	7
Ergebnis Nässetest	**100**	**74**
GESAMTSUMME	300	**258**

FAZIT Contis Sport Attack 2 ist die absolute Empfehlung für alle, die bei Trockenheit zum Brennen auf die Landstraße gehen. Der Conti springt sehr schnell an und vermittelt ein klasse Fahrgefühl ab dem ersten Meter. Zudem winkelt er präzise und sehr neutral ab, was ihn zum Kurvenjäger der Güteklasse A macht. Allerdings kann er bei Nässe nach wie vor nicht mit den Großen der Branche mitspielen. Der Trockenspezialist muss sich mangels Haftung und engem Grenzbereich im Regen abhängen lassen. Auch der längste Bremsweg kostet Punkte.

*aus 100 km/h

DUNLOP

SPORTSMART 2

	max. Punkte	Punkte
TROCKENTEST		
Rundenzeit trocken: 1.47,6 min		
Kaltlaufverhalten	10	8
Handling	30	24
Zielgenauigkeit	30	26
Stabilität	30	25
Grip	40	36
Verh. im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment beim Bremsen	10	8
Feedback	30	25
Ergebnis Trockentest	**200**	**170**
NÄSSETEST		
Rundenzeit nass: 1.15,0 min		
Handling	10	8
Zielgenauigkeit	10	7
Grip	30	28
Verh. im Grenzbereich	20	18
Feedback	20	18
Bremsweg*: 43,3 m	10	9
Ergebnis Nässetest	**100**	**88**
GESAMTSUMME	300	**258**

FAZIT Große Erwartungen waren nach dem Vorabtest mit dem neuen Sportsmart 2 verknüpft. Leider wurden sie nicht erfüllt, da er nach wie vor Zeit braucht, bis er auf Temperatur kommt. Auch sein Handling ist träger als das der Mitbewerber. Im harten Einsatz lässt er die früher zementierte Stabilität vermissen. Bei Nässe punktet er mit schnellen Rundenzeiten, und sein Bremsweg ist auf dem Niveau des Michelin – seine Zielgenauigkeit aber nicht. Insgesamt kommt der Sportsmart 2 zu unharmonisch rüber, was eine Top-Platzierung verhindert.

*aus 100 km/h

METZELER

SPORTEC M7-RR

	max. Punkte	Punkte
TROCKENTEST		
Rundenzeit trocken: 1.47,3 min		
Kaltlaufverhalten	10	10
Handling	30	27
Zielgenauigkeit	30	27
Stabilität	30	27
Grip	40	37
Verh. im Grenzbereich	20	19
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
Feedback	30	25
Ergebnis Trockentest	**200**	**181**
NÄSSETEST		
Rundenzeit nass: 1.15,9 min		
Handling	10	9
Zielgenauigkeit	10	8
Grip	30	26
Verh. im Grenzbereich	20	18
Feedback	20	16
Bremsweg*: 47,0 m	10	8
Ergebnis Nässetest	**100**	**85**
GESAMTSUMME	300	**266**

FAZIT Der M7-RR ist wie der Conti ein Schnellstarter, der innerhalb kürzester Zeit eine gutes Fahrgefühl vermittelt, obwohl er keine glasklare Rückmeldung liefert. Sein Grip-Niveau ist bei Nässe wie Trockenheit auf Augenhöhe mit den Besten im Test. Bei forcierter Fahrweise macht der Metzeler sogar richtig Spaß, auch wenn ihm die Agilität eines Continental oder eines Pirelli abgeht. Wie der Bridgestone ist der M7-RR ein Freund für alle Fälle, der einen nie im Stich lässt. Grundsolide, harmonisch und berechenbar sammelt er haufenweise Punkte ein.

*aus 100 km/h

MICHELIN

PS TESTSIEGER NASS

PILOT POWER 3

	max. Punkte	Punkte
TROCKENTEST		
Rundenzeit trocken: 1.48,7 min		
Kaltlaufverhalten	10	9
Handling	30	28
Zielgenauigkeit	30	26
Stabilität	30	24
Grip	40	35
Verh. im Grenzbereich	20	16
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
Feedback	30	26
Ergebnis Trockentest	**200**	**173**
NÄSSETEST		
Rundenzeit nass: 1.13,8 min		
Handling	10	9
Zielgenauigkeit	10	9
Grip	30	30
Verh. im Grenzbereich	20	18
Feedback	20	18
Bremsweg*: 43,3 m	10	9
Ergebnis Nässetest	**100**	**93**
GESAMTSUMME	300	**266**

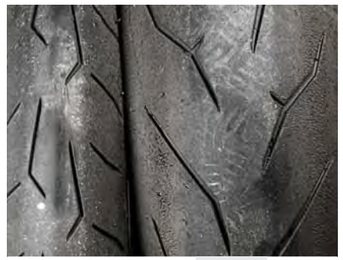
FAZIT Bereits letztes Jahr kürte sich der Pilot Power 3 zum Regengott. Daran hat sich 2014 nichts geändert. Kein Reifen fährt im Nassen schräger, keiner schneller. Allerdings schwächelt der Michelin dafür im Trockenen, wenn es richtig zur Sache geht. Bekommt er zu viel Temperatur in den Gummi, wird er knautschig, das Fahrgefühl wird unangenehm und seine Zielgenauigkeit verschlechtert sich. Zudem beginnt das Hinterrad zu schmieren, wenn der Grip zeitig nachlässt. Dennoch sammelt der Regenspezialist genug Punkte für einen Podestplatz.

*aus 100 km/h

PIRELLI

PS RENNSTRECKEN TIPP

DIABLO ROSSO CORSA



	max. Punkte	Punkte
TROCKENTEST		
Rundenzeit trocken: 1.46,6 min		
Kaltlaufverhalten	10	7
Handling	30	27
Zielgenauigkeit	30	28
Stabilität	30	29
Grip	40	39
Verh. im Grenzbereich	20	19
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
Feedback	30	29
Ergebnis Trockentest	**200**	**187**
NÄSSETEST		
Rundenzeit nass: 1.19,2 min		
Handling	10	8
Zielgenauigkeit	10	7
Grip	30	21
Verh. im Grenzbereich	20	14
Feedback	20	16
Bremsweg*: 47,0 m	10	8
Ergebnis Nässetest	**100**	**74**
GESAMTSUMME	300	**261**

FAZIT Mit dem Pirelli Diablo Rosso Corsa stellt sich ein weiterer Spezialist dem Test. Der kompromisslose Sportreifen verträgt Einsätze auf dem Rundkurs am besten und funktioniert auch, nach einiger Aufwärmzeit, auf der Landstraße klasse. Ähnlich dem Continental muss er bei Nässe allerdings Federn lassen. Zu wenig Grip lassen die Rundenzeit in den Keller purzeln, der enge Grenzbereich ist unangenehm. Auch sein Nass-Bremsweg ist nicht berühmt. Wir empfehlen den Pirelli all jenen, die ab und an auf die Renne gehen und bei Regen daheim bleiben.

*aus 100 km/h

tät und damit Zielgenauigkeit ein. Allerdings wirklich erst bei hochsommerlichen Temperaturen und Geschwindigkeiten außerhalb der StVO.

Viel größere Unterschiede offenbaren sich bei Nässe. Hier hauen Michelin und Bridgestone echte Pflöcke rein, schwimmen sogar den Neuen von Dunlop und Metzeler davon. Dabei vermitteln sie ein so souveränes und vertrauengewinnendes Fahrgefühl, dass einem das Herz aufgeht. Und das Nasshaftung nicht per se auf die Haltbarkeit gehen muss, beweisen Dunlop und Michelin. Im Verschleißtest brillieren gerade diese beiden Gummis, während der Bridgestone trotz seiner Evolution und dem zäheren, mittleren Gummi in der hinteren Lauffläche recht heftig Federn lässt. Während der neue Metzeler sich in dieser Kategorie noch ordentlich aus der Affäre zieht, schlagen sich Continental und Pirelli in die Ecke des Bridgestone, verschleißen ebenfalls recht kräftig.

Rat und Tat

Wie nun also den nächsten Reifen für das eigene Motorrad auswählen? Am besten erst einmal in Ruhe hinsetzen und sich intensiv Gedanken über die eigenen Fahrgewohnheiten und Vorlieben machen. Aus dieser Analyse ergibt sich automatisch das eigene Bewegungs-Profil. Mit diesem im Hinterkopf schließlich die Punktewertung oder Punktewertung und Verschleißtabelle ins Visier nehmen und den potenziellen Lieblingsgummi aussuchen. Freigaben, beziehungsweise Unbedenklichkeitsbescheinigungen von den Neuheiten liegen bereits auf den Homepages der Hersteller für sehr viele Motorräder vor. Schlussendlich muss dann nur noch beim Reifenhändler des Vertrauens angerufen werden. Und ganz egal, welchen Reifen Sie wählen – so gut wie dieser Jahrgang war noch keiner. ■

REIFENVERSCHLEISS

Der Aufwand eines Verschleißtests ist enorm. Jede Reifenpaarung muss auf ein Motorrad des selben Modells. Diese müssen dann zeitgleich auf der gleichen Strecke unter den gleichen Bedingungen bei gleichen Tempo gefahren werden. Um Unterschiede im Fahrstil auszugleichen, rotieren die sechs Piloten zwischen den Motorrädern. Dies führt zu einer Gruppenreise wie der unsrigen, bei der fünf BMW S 1000 RR und eine BMW HP4 von sechs Piloten in gepflegtem, aber nicht zu heißblütigem Tempo bewegt wurden. Die 4000 Testkilometer wurden im Drittelmix von Autobahn, gut ausgebauter Landstraße und engen Nebensträßchen runtergeschrubbt. Wer härter am Kabel zieht oder oft mit Vollgas über die Autobahn brennt, wird die Laufleistung der Pellen dramatisch verkürzen. Wer zu 90 Prozent innerhalb der StVO und nur ab und zu mal darüber unterwegs ist, sollte die von uns ermittelte Laufleistung ebenfalls erreichen.

	Restprofil vorne in %	Restprofil hinten in %	theoretische Haltbarkeit*
BRIDGESTONE S20 EVO	41	19	4930 km
CONTINENTAL SPORT ATTACK 2	30	21	5070 km
DUNLOP SPORTSMART 2	46	39	6560 km
METZELER SPORTEC M7 -RR	54	33	6000 km
MICHELIN PILOT POWER 3	58	46	7400 km
PIRELLI DIABLO ROSSO CORSA	32	24	5280 km

*bis der erste Reifen auf das gesetzliche Minimum abgefahren ist

BEWERTUNG

	max. Punkte	PS TESTSIEGER BRIDGE-STONE S20 EVO	PS LANDSTRASSEN TIPP CONTINEN-TAL SPORT ATTACK 2	DUNLOP SPORTSMART 2	METZELER SPORTEC M7-RR	PS TESTSIEGER NASS MICHELIN PILOT POWER 3	PS RENNSTRECKEN TIPP PIRELLI DIABLO ROS-SO CORSA
TROCKENTEST							
Kaltlaufverhalten	10	9	10	8	10	9	7
Handling	30	26	29	24	27	28	27
Zielgenauigkeit	30	26	29	26	27	26	28
Stabilität	30	26	26	25	27	24	29
Grip	40	35	36	36	37	35	39
Verh. im Grenzbereich	20	18	18	18	19	16	19
Aufstellmoment b. Bremsen	10	9	9	8	9	9	9
Feedback	30	27	27	25	25	26	29
Ergebnis Trockentest	**200**	**176**	**184**	**170**	**181**	**173**	**187**
NÄSSETEST							
Handling	10	9	10	8	9	9	8
Zielgenauigkeit	10	9	8	7	8	9	7
Grip	30	29	19	28	26	30	21
Verh. im Grenzbereich	20	18	14	18	18	18	14
Feedback	20	18	16	18	16	18	16
Bremsverzögerung	10	9	7	9	8	9	8
Ergebnis Nässetest	**100**	**92**	**74**	**88**	**85**	**93**	**74**
GESAMTSUMME	300	**268**	**258**	**258**	**266**	**266**	**261**
PLATZIERUNG		**1.**	**5.**	**5.**	**2.**	**2.**	**4.**