

PRODUKTTTEST

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

ALLE WET



TER

Spätestens der kühle, verregnete Saison-auftritt hat wieder klargemacht: Ein Reifen muss auch bei widrigen Umständen Höchstleistung zeigen. Sechs aktuelle Tourenreifen im Test auf nasser und trockener Piste.

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

MOTORRAD REIFENTEST 2013



In MOTORRAD 11/2013: sechs Enduroreifen im Landstraßen-, Nässe- und Verschleißtest



In diesem Heft: sechs Tourenreifen im Funktions-test auf trockenem und nassem Asphalt



In MOTORRAD 13/2013: sechs Sportreifen für große Superbikes im Rennstrecken- und Nässe-test



Gleiche Bedingungen für alle: Beim Test steht alle 30 Minuten ein Reifenwechsel an

Tourenreifen im Test

Wohin geht denn nun die Reise? In den letzten Jahren hat der klassische Tourenreifen deutlich an Dynamik gewonnen, was sich schließlich auch in den Produktbeschreibungen der Hersteller niedergeschlagen hat. Kaum einer wollte seinen Reifen als reinen Tourenreifen verstanden wissen, das Attribut „sportlich“ trat an vielen Stellen deutlich zutage. Und tatsächlich: Bei unserem großen Reifentest im letzten Jahr,

als wir auf der Triumph Street Triple die damals aktuelle Tourenreifen-Generation mit den sportlichen Schwestermodellen verglichen haben (MOTORRAD 13/2012), wollte sich bei der knackigen Ausfahrt über kurvenreiche Pyrenäenstraßen keine Lücke auftun. Ganz im Gegenteil: Gerade bei frühmorgendlicher Kälte oder auf nassen Passabschnitten hatten die Tourenmumis einen nahezu uneinholbaren Vorteil herausfahren können. Und haben dazu nochmals deutlich unterstrichen, dass sie selbst auf Motorrädern mit durchaus sportlichem

Design sehr gut funktionieren. Selbst wenn die meist extrem sportliche Erstbereifung ab Werk zunächst den Schluss nahelegt, dass nur eine gänzlich andere Gattung zielführend ist. So heißt es denn beim Umbereifen: mutig sein und souverän über der Seitenwandwertung am Treff stehen!

Allein der Blick auf das bundesdeutsche Klima unterstreicht den Gedanken, beim Reifenkauf eher Wert auf allwettertaugliche Allround-Eigenschaften zu legen. Selbst mitten in der Motorradsaison (Juni, Juli, August) beträgt der prozentuale Anteil der Sonnenstunden tagsüber zum Teil deutlich weniger als 40 Prozent. Die Niederschlagsmenge ist mit über 80 Millimetern pro Monat ebenfalls beachtlich. Zum Vergleich: Spanien bringt es im Schnitt tagsüber auf 60 Prozent Sonnenstunden, und der Niederschlag pro Monat beträgt dort im Mittel nur rund 40 Millimeter. Über die durchschnittlichen Tageshöchsttemperaturen wollen wir an dieser Stelle lieber erst gar nicht schreiben.

Rein rational betrachtet könnten also selbst Fahrer einer Fireblade oder GSX-R 1000, sofern sie nicht eine Dauerkarte auf der Nordschleife gebucht haben oder Stammgäste beim MOTORRAD action team sind, für die klassische Motorradsaison von Ostern bis Oktober eher einen klassi-

Trägerfahrzeug für die aktuelle Tourenreifen-Generation: Suzuki Bandit 1250 S



Die Tourenreifen im Trockentest Auf schneller Linie durchs Revier



Nachdem beim Reifentest im letzten Jahr mit der Triumph Street Triple ein vergleichsweise leichtes, extrem handliches Motorrad als Versuchsträger für unsere Testreifen diente, fiel die Wahl in diesem Jahr auf einen klassischen Kandidaten für Tourenreifen. Suzukis Bandit 1250, von Haus aus eher träge, kann durch eine Umbereifung auf diese Reifengattung durchaus an Dynamik gewinnen. Bleibt nur die Frage, in welchem Umfang das gewünscht ist. Dies ist stark davon abhängig, welche Präferenzen der Fahrer setzt beziehungsweise wie es um seine alltäglichen Fahrgewohnheiten bestellt ist. Schauen wir uns dazu die Tabelle im Detail an: Jemand, der ausschließlich hohen Wert

auf maximalen Kurvenspaß legt, wird sich die Bewertung der Reifen vor allem unter dem Gesichtspunkt der Handlichkeit anschauen. Hier sind die Tourenummis von Conti und Michelin auf nahezu gleichem Niveau. Wer die 1250er auf schnellen, engen Linien durchs kurvenreiche Revier steuern will, ist damit gut bedient. Allerdings muss sich der Pilot beim Road 3 bei knackigen Schräglagen auf ein leichtes Einkippen einstellen. Wer sich darauf einschließen kann, wird das nicht als Manko empfinden, doch diese Nervösität ist nicht jedermanns Sache. Davon zeugen auch die deutlichen Abzüge bei der Lenkpräzision und vor allem bei der Kurvenstabilität Sport. Der Conti bleibt dagegen auf hohem Niveau.

Landstraße/ Autobahn

im Neuzustand

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T30	Continental Road Attack 2	Dunlop Roadsmart 2	Metzeler Roadtec Z8 M/0	Michelin Pilot Road 3	Pirelli Angel GT
Handlichkeit	30	26	28	25	25	27	26
Lenkpräzision	30	26	27	25	25	23	26
Kurvenstabilität	20	17	18	17	17	16	17
Kurvenstabilität Sport	20	17	18	17	17	15	18
Haftung in Schräglage	10	9	9	9	9	9	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	9	9	9
Geradauslaufstabilität	10	9	8	9	9	8	9
Grenzbereichverhalten	10	9	9	9	9	7	9
Aufstellmoment	10	8	8	7	7	7	8
Gesamt	150	130	134	127	127	121	131
Platzierung		3.	1.	4.	4.	6.	2.

Fazit: Schwere Tourer wie Suzukis Bandit 1250 profitieren von dem überaus handlichen Conti Road Attack 2, mit dem das Motorrad deutlich an Agilität gewinnt, ohne nervös zu werden. Wie schnell die Handlichkeit

in Unruhe umschlagen kann, zeigt der Michelin Pilot Road 3 in diesem Kapitel. Wer mehr Wert auf Ausgewogenheit legt, wird mit den neuen Tourenreifen von Bridgestone und Pirelli verlässliche Partner finden.



STREET Tankrucksackserie



NEU!

MagnetSystem
LockCit
FIDLOCK® patented
Tankring

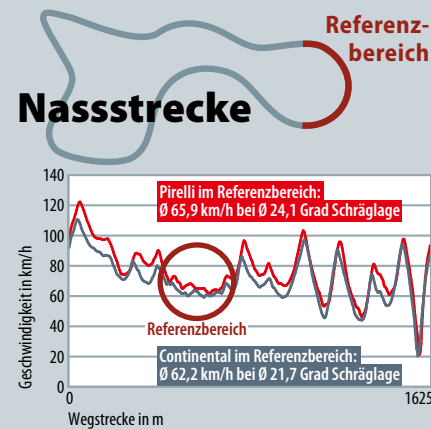
einzigartige patentierte Befestigung



D-66955 Pirmasens Tel: 06331-1453100
vertrieb@hepco-becker.de

www.hepco-becker.de
www.shop-krauser.de

Die Tourenreifen bei Nässe Schlechtwetterfront? Egal...



Schmaler Grenzbereich, spontane Rutscher, geringe Haftreserven: Der Conti Road Attack 2 hat bei Nässe deutlich das Nachsehen

Nachdem Michelin über viele Jahre auf der regennassen Fahrbahn die Konkurrenz mit klarem Abstand in die Schranken wies, hat sich das Bild gerade in den letzten zwei Jahren deutlich gewandelt. Vor allem im Pirelli-Konzern, zu dem auch die Reifenmarke Metzeler gehört, hat man das Lastenheft un-

übersehbar zugunsten einer möglichst hohen Regenperformance abgestimmt. 2012 schaffte es der bereits bekannte Metzeler Z8 Interact, durch ein Update bei der Gummimischung – erkennbar an der Spezifikation M (vorn) bzw. O (hinten) – den Michelin Pilot Road 3 beim Nass-test zu überholen. In die gleiche Kerbe schlägt

MOTORRAD HELDEN Clubmitglieder können sich nach dem Einloggen im Portal unter www.motorrad-helden.de alle Data-recording-Kurven herunterladen.

Fahrverhalten Nassstrecke

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T30	Continental Road Attack 2	Dunlop Roadsmart 2	Metzeler Roadtec Z8 M/O	Michelin Pilot Road 3	Pirelli Angel GT
Handlichkeit	10	8	10	8	8	9	9
Lenkpräzision	20	16	17	16	16	18	17
Haftung Kurven	20	17	14	17	18	19	19
Haftung Beschleunigung	20	17	15	18	19	19	19
Grenzbereich	20	18	14	17	18	18	18
Bremsverzögerung	10	9	8	9	9	8	9
Bremsweg (m) aus 100 km/h		45	46,5	45	45	46	44,8
Geschwindigkeit (km/h) im Omega		62,4	62,2	65,1	65,4	65,6	65,9
Rundenzeiten		1:23,02	1:26,9	1:23,17	1:21,79	1:20,59	1:20,07
Gesamt	100	85	78	85	88	91	91
Platzierung		4.	6.	4.	3.	1.	1.

nun die „Stiefschwester“ des Z8, Pirellis neuer Angel GT. Sein Erbe wog besonders schwer. Auf nasser Piste konnte sich der Vorgänger Angel ST nicht wirklich in Szene setzen. Vor allem bei langen Bremswegen wollte sich kein Gefühl von Sicherheit einstellen. Beim GT ist dagegen ein deutlicher Entwicklungsschritt zu spüren, und sogar auf der Bremse ist der Pirelli nun top!

Fazit: Die Luft für Michelin wird dünner, die Konkurrenz rückt dem einstigen Regengott immer dichter auf die Pelle. Metzeler und Pirelli lassen sich bei Nässe auf gleichem Niveau bewegen, auch Bridgestone und Dunlop gefallen noch. Nur Conti muss nun dringend aufholen.

Tourenreifen im Test

schen Touren- als reinrassigen Sportreifen aufziehen. Über mangelnden Schräglagen-genuss wird man sich durch diese Reifenwahl selbst bei ausgiebigen Ausfahrten durch kurvenreiche Regionen jedenfalls nicht beklagen können.

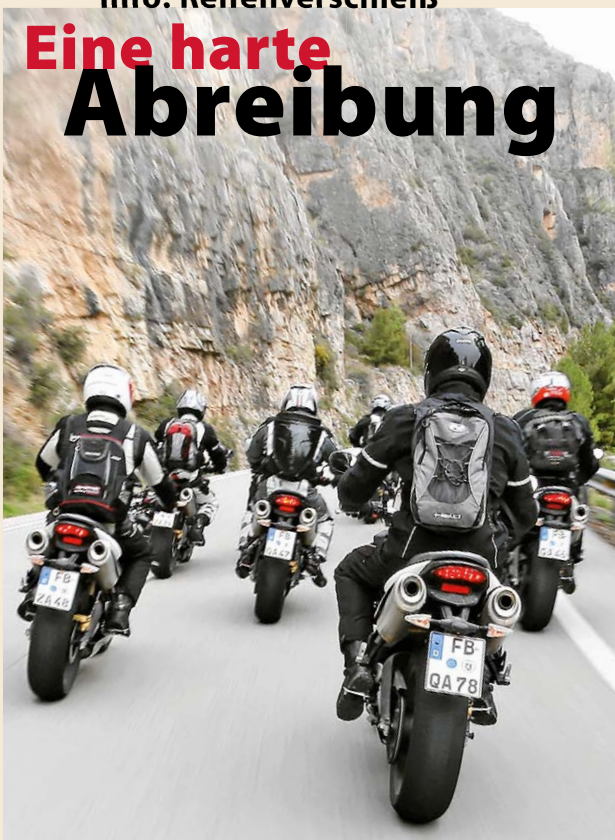
Ohnehin werden bei der Entwicklung neuer Tourenreifen mittlerweile ähnlich hohe Ansprüche formuliert wie bei den eigentlichen Prestigeobjekten – zum Beispiel reinrassigen Rennreifen –, die auch von Profis in offiziellen Rennserien bewegt werden. So heißt es bei Bridgestone, dass für die Entwicklung der Gummimischung

Auf dem 18 Grad warmen Wasserfilm kommen Reifen bei Nässe nicht auf Temperatur



Info: Reifenverschleiß

Eine harte Abreibung



Ohne großen Aufwand lässt sich die Laufleistung von Motorradreifen nicht seriös bewerten: Pro Reifenpaarung muss ein Bike auf die Strecke geschickt werden, nur durch das Fahren in einer geschlossenen Gruppe stehen schließlich tatsächlich vergleichbare Werte auf dem Papier. Das volle Programm wurde in diesem Jahr den Enduroreifen spendiert (siehe Teil 1 in der letzten Ausgabe von MOTORRAD). Da die Anzahl der Neuerscheinungen bei den Tourenreifen aber überschaubar ist, hat die Tabelle unten durchaus noch Aussagekraft. 2012 wurden die sechs Tourenreifen-Modelle auf sechs Triumph Street Triple insgesamt 4000 Kilometer durch Europa geschleucht, im Drittel-Mix auf Autobahnen, gut ausgebauten Landstraßen und kurvenreichen Pyrenäenpässen. Insgesamt lag der Abrieb des gesamten Testfelds sehr eng beisammen, die besten Werte konnte schließlich der Bridgestone BT 023 einfahren. Ob das Nachfolgemodell T 30 dieses Niveau halten kann, bleibt abzuwarten. Gegenüber dem Vorgänger hat der T 30 durch seine Geschmeidigkeit auf der Landstraße und bei Nässe an Fahrdynamik gewonnen. Nach unseren Erfahrungen geht ein Ausbau dieser Qualitäten aber meist zulasten der Laufleistung. Gleiches gilt für den Pirelli Angel GT als Nachfolger des ST, obwohl dieser laut Herstelleraussage auf seine Laufleistung hin optimiert wurde.

Verschleißwerte 2012

siehe MOTORRAD 11/2012

	Restprofil vorne (%)	Restprofil hinten (%)	Platzierung
Bridgestone BT 023*	80,0	70,5	1.
Dunlop Roadsmart 2	76,0	68,0	2.
Metzeler Z8 Interact M/O	76,0	68,9	2.
Pirelli Angel ST*	76,9	66,7	4.
Michelin Pilot Road 3	69,6	68,1	5.
Continental Road Attack 2	70,8	62,2	6.

*In diesem Jahr durch das Nachfolgemodell im aktuellen Test ersetzt

www.motorradonline.de



FLAT IS BORING®
#CHANGEYOURATTITUDE



Original BUFF®
Stylisches Schlauchtuch – extrem elastisch und atmungsaktiv.

Jordi Viladoms trägt es: Zweitplatzierter der Rally Cross-Country World Championship 2012, einer der besten Rally-Dakar Teilnehmer 2013 und BUFF® Botschafter.



www.buff.de

Für weitere Informationen: Buff GmbH
info@buff.de - Tel. +49/89/427176-0 - Fax +49/89/427176-66



BRIDGESTONE

T 30



GEWICHT: vorn 4,4 kg, hinten 6,4 kg
HERSTELLUNGSLAND: Japan
INFOS/FREIGABEN: Bridgestone Deutschland,
Tel. 0 61 72/4 08 01, www.bridgestone-mc.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (130 Punkte, **PLATZ 3**)

Ein wesentlicher Schwachpunkt beim Vorgänger BT 023 waren die mäßige Handlichkeit und Lenkpräzision, und auch auf der Bremse in Schräglage stellte sich der BT 023 spürbar auf. Diese Kritikpunkte sind beim T 30 nun deutlich entschärft worden. Auch wenn er nicht an die Handlichkeit des Conti herankommt, lässt sich der neue T 30 leichtfüßig und neutral um Kurven steuern. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist tolerierbar, deutlich verbessert hat sich die Rückmeldung des Reifens in puncto Haftreserven. Die Geradeauslaufstabilität ist auch beim T 30 top.

Nasstest: (85 Punkte, **PLATZ 4**)

Im letzten Jahr teilte sich der BT 023 mit dem Road Attack 2 noch den letzten Platz auf nasser Strecke. Der T 30 hat nun einen entscheidenden Sprung getan und kann sich deutlich vom Conti absetzen, allerdings erreicht er nicht die Haftstärke eines Michelin-, Pirelli- und Metzeler-Reifens. In der Referenzkurve unserer Teststrecke rutscht der mit einem breiten Grenzbereich ausgestattete Bridgestone etwas früher als der Michelin und der Pirelli, verfügt aber vorn über deutlich mehr Haftung als hinten. Bei der Rundenzeit fehlt der Anschluss an die Spitze.

FAZIT

Der neue T 30 fährt sich auf nasser und trockener Straße spürbar besser als der Vorgänger BT 023. Vor allem gefällt der Bridgestone durch seine Handlichkeit, die Rückmeldung und Nasshaftung.

MOTORRAD

Urteil: Platz 2 215 Punkte

CONTINENTAL

ROAD ATTACK 2



GEWICHT: vorn 4,2 kg, hinten 6,3 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Continental Reifen,
Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-online.com

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (134 Punkte, **PLATZ 1**)

Der Road Attack 2 ist eine echte Empfehlung für die Landstraße. Mit sehr guter Rückmeldung vermittelt er spontan Vertrauen für seine Haftreserven in Schräglage. Besonders schwere und ab Werk eher unhandliche Motorräder profitieren von den handlichen Eigenschaften des Touren-gummis von Conti. Kein anderer Reifen aus dem Testfeld kann ihm in puncto Handlichkeit tatsächlich das Wasser reichen. Mit fast schon bravouröser Leichtfüßigkeit lässt er sich von einer Schräglage in die andere steuern. Echte Landstraßencracks werden die gestochenen scharfen Lenkpräzision zu schätzen wissen, mit der sich besonders enge Linien fahren lassen und etwaige Kurskorrekturen bereits mit geringen Lenkkräften umgesetzt sind. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist sehr gering.

Nasstest: (78 Punkte, **PLATZ 5**)

Nach der Glanzparade auf trockener Piste verliert der Conti auf nassen Straßen dramatisch an Boden. Die Haftreserven liegen sowohl in Schräglage als auch beim Beschleunigen aus Kurven hinter der Konkurrenz. Der Grenzbereich ist schmal und kündigt Rutscher sehr spät an. Da hilft auch die gute Handlichkeit nicht weiter.

FAZIT

Der agile Road Attack 2 ist durch seine überragende Handlichkeit eine echte Empfehlung für die Landstraße. Vorausgesetzt, es regnet nicht. Denn bei Nässe kann der Conti nicht überzeugen.

MOTORRAD

Urteil: Platz 4 212 Punkte

DUNLOP

ROADSMART 2



GEWICHT: vorn 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: (127 Punkte, **PLATZ 4**)

Der sportliche Roadsmart 2 überzeugt durch seine große Stabilität in Kurven. In kaltem Zustand fällt er durch eine etwas verhaltene („trockene“) Rückmeldung auf, dazu will er auch mit Nachdruck in Schräglage gebracht werden. Nach der Aufwärmrunde gefällt der Dunlop dann deutlich besser. Warm gefahren verfügt er in Schräglage über ordentliche Haftreserven, dank besserer Rückmeldung baut sich auch mehr Vertrauen zum Reifen auf. Beim Einlenken in Kurven dürfte er noch an Handlichkeit zulegen. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist deutlich zu spüren.

Nasstest: (85 Punkte, **PLATZ 4**)

Trotz guter Haftreserven landet der Roadsmart 2 bei Nässe nur auf Platz vier. Und das, obwohl sein Grenzbereich ausreichend breit gestaltet ist und die Beschleunigung auf nasser Piste durchaus überzeugt. Allerdings fährt ihm die Konkurrenz von Metzeler, Michelin und Pirelli etwas davon, da sie hinten noch mehr Grip aufbauen kann. Am Haftvermögen des Vorderreifens gibt es dagegen nichts zu mäkeln. Die Handlichkeit ist jedoch nur durchschnittlich, weshalb bei Regen weite Bögen gefahren werden müssen. Die Verzögerungswerte sind sehr gut.

FAZIT

Der Roadsmart 2 glänzt mit hoher Stabilität und neutralem Fahrverhalten, kann aber an Rückmeldung und Handlichkeit noch zulegen. Auch bei Nässe bleibt der Dunlop zu verhalten.

MOTORRAD

Urteil: Platz 4 212 Punkte

So testet MOTORRAD

Nass und trocken

Trägerfahrzeug für den Test der aktuellen Tourenreifen-Generation war eine Suzuki Bandit 1250 S. Das Fahrverhalten auf trockener und nasser Strecke wurde auf dem Testgelände von Goodyear-Dunlop bei Montpellier bewertet.

Handlichkeit

Benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder sie

in langsamen/schnellen Wechselkurven auf Linie zu halten.

Lenkpräzision*

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

Kurvenstabilität/Sozius

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

Haftung in Schräglage*

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

Haftung beim Beschleunigen*

Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven. Wird ebenfalls bei Nässe und Trockenheit getestet.

Geradeauslaufstabilität

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

Grenzbereichverhalten*

Beherrschbarkeit des Reifens im Grenzbereich der Haftung. Der

*Die mit Stern gekennzeichneten Kapitel sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Suzuki Bandit 1250/S besitzen

METZELER
ROADTEC Z8 INTERACT M/O


GEWICHT: vorn 4,3 kg, hinten 7,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland,
 Tel. 089/1490 83 02, www.metzeler.com

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (127 Punkte, **PLATZ 4**)

Auch in diesem Jahr ging wieder der in der Sonderspezifikation M/O erhältliche Z8 an den Start. Gegenüber der Standardversion überzeugt der M/O dank einer geänderten Gummimischung vor allem durch seine bessere Rückmeldung. Haftung und Kurvenstabilität sind bei dem Metzeler-Reifen auf einem sehr hohem Niveau. Positiv fällt auch die gute Geradeauslaufstabilität bei höheren Geschwindigkeiten auf. In den Kapiteln Handlichkeit und Lenkpräzision müssen dagegen Abstriche gemacht werden, hier verliert der ansonsten gut gemachte Landstraßenreifen etwas gegenüber der Konkurrenz. Beim Bremsen in Schräglage ist nur ein geringes Aufstellmoment zu spüren.

Nasstest: (88 Punkte, **PLATZ 3**)

Obacht: Die guten Haftreserven bei Nässe beziehen sich nur auf den Z8 in der Sonderspezifikation M/O. Wie im letzten Jahr überzeugt dieser mit einer geänderten Gummimischung durch sehr gute Werte bei Haftung in Schräglage und seine angenehme Rückmeldung. Im letzten Jahr konnte er sich noch knapp vor dem Michelin Road 3 platzieren. Dieses Jahr liegt er aber knapp dahinter – trotz nahezu identischer Kurvengeschwindigkeit in der Referenzkurve.

FAZIT

Bei jedem Einsatzzweck eine gute Rückmeldung und obendrein die gute Nasshaftung: Das zeichnet den Z8 in M/O-Ausführung als guten Allroundreifen aus. Nur etwas mehr Handlichkeit fehlt.

MOTORRAD

Urteil: Platz 2 215 Punkte

MICHELIN
PILOT ROAD 3


GEWICHT: vorn 4,5 kg, hinten 6,5 kg
HERSTELLUNGSLAND: Spanien
INFOS/FREIGABEN: Michelin Reifenwerke,
 Tel. 07 21/53 00, www.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (121 Punkte, **PLATZ 6**)

Der schweren Suzuki Bandit 1250, die in diesem Test als Referenzmotorrad für die Reifenbewertung eingesetzt wurde, tut der Road 3 wirklich gut, indem er sie spürbar handlicher macht. So lässt sich der Big Four aus der Neutrallage zunächst sehr leicht in Kurven einlenken. Allerdings kippt die Road-3-bereifte Bandit in sehr hohen Schräglagen, was Abzüge bei der Lenkpräzision zur Folge hat. Je nach Schräglagengrad leidet auch die Kurvenstabilität unter diesem Effekt. Vor allem ungeübte Fahrer wird diese nervöse Tendenz des Michelin zusätzlich verunsichern, genauso wie das spürbare Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage. Dagegen sind Rückmeldung und Haftreserven sehr gut.

Nasstest: (91 Punkte, **PLATZ 1**)

Bei Regen treten Michelin-Reifen traditionell sehr souverän auf, so auch der Pilot Road 3. Maximale Nasshaftung in Schräglage und beim Beschleunigen, extrem gute Handlichkeit bis in ordentliche Schräglagen im Nassen sowie überdurchschnittliche Lenkpräzision. Mit diesen hervorragenden Eigenschaften erreicht der Michelin die zweitbeste Rundenzeit auf nasser Strecke und steht neben dem Pirelli auf Platz eins.

FAZIT

Wer einen tollen Reifen für schlechtes Wetter sucht, findet im Road 3 einen verlässlichen Partner. Auf trockener Landstraße bleibt die Tendenz zur Kipeligkeit stark gewöhnungsbedürftig.

MOTORRAD

Urteil: Platz 4 212 Punkte

PIRELLI
ANGEL GT


GEWICHT: vorn 4,2 kg, hinten 7,2 kg
HERSTELLUNGSLAND: Deutschland
INFOS/FREIGABEN: Pirelli Deutschland,
 Tel. 061 63/7 10, www.pirelli.com

BEWERTUNG

Landstraße/Autobahn: (131 Punkte, **PLATZ 2**)

Auf den bereits bekannten Angel ST folgt für diese Saison der GT („Gran Turismo“), für den der Hersteller die Prämissen „mehr Laufleistung“ und „bessere Nasshaftung“ ausgegeben hat. Auf der Landstraße gefällt der GT durch gute sportliche Eigenschaften, die auch schon den ST ausgezeichnet haben. Mit großer Kurvenstabilität, satter Haftung bis in hohe Schräglagenwinkel und guter Rückmeldung gefällt er aber nicht nur bei sportlicher Fahrweise. Auch beim verhaltenen Kurvenswing fährt sich der Angel wie ein Engel, bleibt angenehm neutral über den gesamten Schräglagenbereich. Beim Bremsen in Schräglage ist nur ein geringes Aufstellmoment zu registrieren.

Nasstest: (91 Punkte, **PLATZ 1**)

Kein Zweifel, bei der Fahrt auf regennasser Fahrbahn kann der GT gegenüber dem Vorgängermodell noch mal eine ordentliche Schippe drauflegen. Mit sehr guten Haftreserven beim Beschleunigen und in Schräglage erreicht er neben dem Michelin Road 3 nicht nur die höchste Geschwindigkeit in der Referenzkurve, sondern auch die beste Rundenzeit. Bei der Vollbremsung glänzt er durch gute Verzögerungswerte. Rutscher lassen sich sehr gut kontrollieren.

FAZIT

Was für ein Einstand. Durch die verbesserte Nasshaftung setzt sich der Angel GT deutlich vom Vorgänger ST ab, ohne die sportlichen Eigenschaften auf der Landstraße zu verlieren. Ein Top-Reifen.

MOTORRAD

Urteil: Platz 1 222 Punkte

Test wird sowohl auf nasser wie auch trockener Strecke durchgeführt.

Aufstellmoment

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

Fülldruck im Test

2,5 bar vorn, 2,9 bar hinten.

Tourenreifen im Test

des neuen T 30 die gleiche Technik wie beim Bau der MotoGP-Reifen zum Einsatz kommt: „Zuerst wird das Temperaturfenster festgelegt, in dem der Reifen arbeiten muss. Dann wird die optimale Mischung für diese Temperaturen entwickelt. Und schließlich wird die Konstruktion des Reifens mit der sogenannten Finite Elements-Simulationstechnik optimiert“, erklärt Pressesprecher Tim Röthig das Verfahren.

Auch die zweite Neuerscheinung in diesem Test, Pirellis Angel GT, profitiert von der Kompetenz, die sich das italienische Reifen-

label bislang auf sportlicher Bühne erarbeitet hat. Mit einer sogenannten Bi-Compound-Mischung am Hinterrad kommt bei dem Gran-Turismo-Reifen ebenfalls eine aus dem Sportsegment abgeleitete Technik zum Einsatz: Mittels einer härteren Gummimischung in der Laufflächenmitte soll die Lebensdauer durch geringeren Verschleiß erhöht werden, eine weichere Mischung in der Schulterpartie soll in Verbindung mit einem hohen Silica-Anteil den Grip bei hohen Schräglagen, vor allem auch bei Nässe, erhöhen. Mit dieser Technik sei der Angel GT laut Pirelli nicht nur ideal für lange Touren mit Sozia und Gepäck, sondern auch für Supersportler zu empfehlen. Für andere



Während das Datarecording noch ausgelesen wird, stecken schon wieder neue Reifen auf dem Motorrad

Endwertung	Landstraße/ Autobahn	Nasstest	Summe	Platzierung	FAZIT Wer die Marke Pirelli bislang mit sportlich zugespitzten Schönwetterreifen in Verbindung gebracht hat, muss umdenken. Mit dem Angel GT haben die Italiener einen echten All-rounder konzipiert, der nicht nur im sportlichen Einsatz auf der Landstraße gefällt, sondern auch mit tollen Eigenschaften bei Nässe glänzt. Bridgestones neuer T 30 kann auf trockener Piste noch gut mithalten, kommt aber bei Regen nicht an die Qualitäten des Pirelli heran. Bei Conti und Michelin fehlt es an Ausgewogenheit.
PIRELLI ANGEL GT	131	91	222	1.	
BRIDGESTONE T 30	130	85	215	2.	
METZELER ROADTEC Z8 M/O	127	88	215	2.	
CONTINENTAL ROAD ATTACK 2	134	78	212	4.	
DUNLOP ROADSMART 2	127	85	212	4.	
MICHELIN PILOT ROAD 3	121	91	212	4.	

tinuous Compound“, durch die eine widerstandsfähige Laufflächenmitte mit gripstarken Außenflächen kombiniert wird.

Allerdings zeigt der Blick auf das Testergebnis gerade bei den Probanden von Conti und Michelin, dass allein der Einsatz dieser Mehr- oder Multizonentechnik nicht automatisch Garant für ein optimales Abschneiden in dem einen oder anderen Testfeld ist. Oder dass extreme Vorteile in einem Segment mit massiven Nachteilen an anderer Stelle erkauft werden.

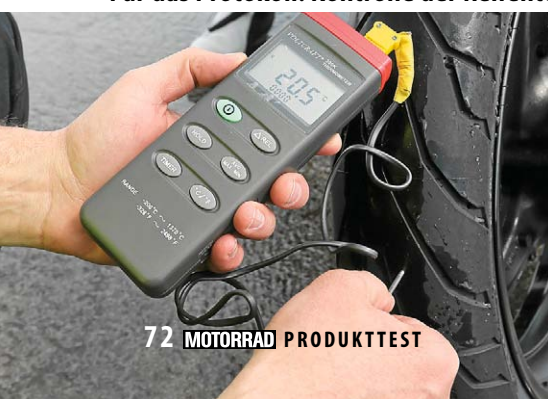
www.motorradonline.de/reifen

Tourenreifen im Test

Hersteller ist der Einsatz dieser Mehrzonen-Gummimischung bei Tourenreifen schon länger ein Thema. So hatte Michelin bereits den Vorgänger des aktuellen Pilot Road 3

mit der sogenannten 2CT-Ausführung in unterschiedlichen Mischungen vorne wie hinten konstruiert. Auch Dunlops Roadsmart 2 ist mit härterer Mischung in der Mitte und weicheren Schultern ausgestattet. Bei Continental heißt die Technik „Con-

Für das Protokoll: Kontrolle der Reifentemperatur, Gewichtserfassung aller Reifen



MOTORRAD REIFENTEST

Teil 3 in
MOTORRAD 13/2013



Auf zum Reifentest-Finale in 14 Tagen: Sechs aktuelle Sportreifen im 120/190er-Format müssen auf der BMW HP4 zeigen, was auf der Rennstrecke geht, selbst wenn hier mal „Land unter“ herrscht.

MOTORRAD ABO

Europas größte Motorradzeitschrift

NÜTZLICHES FÜR MENSCH UND MASCHINE.

Ein ganzes Jahr lang MOTORRAD lesen.
Dazu GRATIS ein Geschenk Ihrer Wahl.

ERLEBEN SIE
MOTORRAD JETZT
AUCH AUF DEM IPAD!

Für nur **99 ct** pro Ausgabe
zum bestehenden Heftabo.

Abo erweitern unter:
WWW.MOTORRADONLINE.DE/DIGITAL

1. DVD MOTORRAD FAHREN – GUT UND SICHER

120 Minuten Unterhaltung und Expertenwissen rund ums Bike: Vom richtigen Motorrad bis zur passenden Bekleidung, Fahrzeugoptimierung und Beladung, Sicherheit im Verkehr, Wind und Wetter, Routenplanung u.v.m.



2. PROCHARGER BATTERIELADEGERÄT

Batterielade-/Diagnose- und Testgerät für Motorrad-Starterbatterien. Mit Mehrstufen-Ladekennlinie, automatischem Batteriepflegemodus, Erhaltungsladen sowie Be- und Entladefunktion, Akkutestfunktion und Defekterkennung, manuell umschaltbar auf 6V und 12V.



3. LOUIS GESCHENK-KARTE 25 EURO

Attraktiv einkaufen: in allen LOUIS Filialen, online oder telefonisch.

Der MOTORRAD-HELDEN-Club –

für alle Abonnenten kostenlos.

MOTORRAD
Classic

Außergewöhnliche Aktionen mit den Redaktionen und Hintergrundinformationen aus dem Redaktionsalltag

MOTORRAD
Classic

Rabatte auf ausgewählte Shopartikel

MOTORRAD
action team

Rabatte auf ausgewählte Reisen und Trainings

Attraktive Angebote und Vorteile unserer Partner:



- » 5% Preisvorteil im Abo gegenüber Einzelkauf
- » Alle Ausgaben pünktlich und druckfrisch frei Haus
- » GRATIS-Ausgabe bei Bankeinzug
- » 2 GRATIS-Downloads pro Monat
- » Kundenservice schnell und einfach online
- » Jederzeit aktuelle Infos, Newsletter und Vorteile unter www.motorrad-helden.de



Ja, ich möchte MOTORRAD lesen

Best.-Nr. 964725

Bitte senden Sie mir MOTORRAD mindestens 1 Jahr (26 Ausgaben) zum Vorzugspreis mit mehr als 5% Preisvorteil für z. Zt. nur 95,90 € (A: 109,- €; CH: 192,- SFr., weitere Auslandspreise auf Anfrage). GRATIS erhalte ich nach Zahlung der Abogebühr das Geschenk meiner Wahl wie angekreuzt und werde Mitglied im MOTORRAD-HELDEN-Club. Bei Bezahlung per Bankeinzug erhalte ich ein zusätzliches Gratisheft. Nach Ablauf des Bezugszeitraums kann ich jederzeit kündigen.

Meine persönlichen Angaben: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

Geburtsdatum 1 9 Telefon _____

E-Mail _____

☐ Ja, ich bin damit einverstanden, dass MOTORRAD und die Motor Presse Stuttgart mich künftig per Telefon oder E-Mail über interessante Angebote informieren.

Ich bezahle bequem per Bankeinzug und erhalte eine zusätzliche GRATIS-Ausgabe

BLZ Konto-Nr.

Geldinstitut

☐ Ich zahle per Rechnung

Als Zugabe wähle ich: (bitte nur 1 Kreuz machen)

- ☐ 1. DVD Motorrad fahren – gut und sicher
- ☐ 2. PROCHARGER Batterieladegerät
- ☐ 3. LOUIS Geschenkkarte, Wert: 25,- €

Verlagsgarantie: Ihre Bestellung kann innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen in Textform widerrufen werden bei MOTORRAD Aboservice, 70138 Stuttgart. Kosten entstehen Ihnen im Fall des Widerrufs nicht. Lieferung solange Vorrat reicht. Ersatzlieferung vorbehalten.

Datum/Unterschrift zur Bestellbestätigung

X

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart. Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer: Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Dr. Olaf Conrad, Heino Dührkop, Lars-Henning Patzke, Dr. Michael Rathje, Düsterstraße 1, 20355 Hamburg. Handelsregister AG Hamburg, HRB 95752.

GEWINNCHANCE 2013!

JEDEN MONAT EIN
IPAD 4 GEWINNEN + CHANCE AUF
EINE TRAUMREISE
WWW.MOTORRADONLINE.DE/VERLOSUNG



**GLEICH AUSFÜLLEN
UND BESTELLEN**

MOTORRAD Aboservice,
70138 Stuttgart
www.motorradonline.de/abo2013
motorrad@dpv.de

Tel. +49 (0)1805 354050-2570*
Fax +49 (0)1805 354050-2550*

* 14 ct./min. aus dem deutschen Festnetz, max. 42 ct./min. aus dem deutschen Mobilfunk