



Am 15.10.2010 trafen sich 12 unerschrockene Motorradfahrer, um zusammen mit **www.mopedreifen.de** aktuelle Tourensportreifen und Sportreifen zu testen.

Die 12 Motorradfahrer hatten sich auf einen Aufruf von mopedreifen.de, in diversen Motorradforen, gemeldet. Aus über 200 Anmeldungen wurden die 12 teilnehmenden Testfahrer ausgewählt.

Bei den 12 Testern handelt es sich um sehr erfahrene Motorradfahrer, die zusammen mehr als 2 Millionen Motorradkilometer abgespult haben. Alle Tester haben bereits abseits der Straße, auf Rennstrecken, Erfahrungen gesammelt und sollten die Testreifen auch auf dem GP-Kurs in Mugello im Grenzbereich bewegen.

Die SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE GMBH stellte für dieses Vorhaben acht aktuelle GSX1250FA und vier aktuelle GSX-R 1000 zur Verfügung.



Nach einer ausführlichen Fahrzeugeinweisung durch die Techniker der SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE GMBH machten sich die Testfahrer auf den Weg über die Autobahn A5 und Bundesstraßen in die Schweiz zum ersten Nachtbiwak.

Alle 100 km wurde auf der gesamten Testtour angehalten, die Fahrzeuge untereinander getauscht und ein Bewertungsbogen mit 16 Kriterien von jedem Fahrer ausgefüllt.

Der Bewertungsbogen enthält 15 Einzelkriterien und eine Gesamtnote, die jeweils in Schulnotenformat zu vergeben waren:





Motorrad-NR:

Start-KM :

Ende-KM :

Fahrbahnbedingungen

trocken teils feucht nass Regen

Steckenanteil

Autobahn Landstrasse Pass Rundkurs
Anteil in % Anteil in % Anteil in % Anteil in %

Schulnoten 1 -6 für

(1 sehr gut...6 mangelhaft)

- Geradeauslauf
- Stabilität hohe Geschwindigkeit
- Kraftaufwand Spurwechsel
- Kraftaufwand Einlenken
- Stabilität in schnellen Kurven
- Stabilität in engen Kurven
- Aufstellen beim Kurvenbremsen
- Bremskraftübertragung
- Grip Kurve
- Grip Beschleunigen
- Grip Bremsen
- Fahrkomfort
- Geräuschbildung
- Feedback Vorderrad
- Feedback Hinterrad

Gesamt-Gefühlnote

--	--	--	--

Eigene Notizen

Nach rund 6 Stunden Fahrzeit war das erste Hotel in der Schweiz endlich erreicht. Alle Fahrer waren mehr als froh in eine warme Stube zu kommen. Die letzten Kilometer durch die verkehrsregulierte Schweiz waren, bei einsetzender Dunkelheit und zunehmender Kälte, doch recht anstrengend.

Alle Fahrer??.. Na fast alle Fahrer...bis auf einen kleinen, sympathischen Bayer auf einem Tourenbomber aus Berlin, mit Flutlicht und Heizungen aller Art..... „.....ja mei, ois i den Termin erfahn hob, bin i glei zu BMWÄ und hab do gefrogt obs ma helfn kenna....“





Samstag 16.10.2010

Am nächsten Morgen um 8 Uhr zum Frühstück war die Welt, zumindest bis zur Abfahrt, wieder in Ordnung. Der Tag würde sehr gesittet mit Standgas durch die Schweiz führen, mit Ziel Italien.

Pünktlich zur Abfahrt entschied sich Petrus die Nässetauglichkeit der Reifen und Fahrer bei überschaubaren Geschwindigkeiten für die nächsten Stunden zu testen. Glücklicherweise hatte die Fa. Rukka die Fahrer mit aktuellen warmen Motorradanzügen ausgestattet. So konnte auch der leichte Schneefall auf dem Julier- und Berninapass die Fahrer wenig beeindrucken.

Dafür waren die „Bandit-Fahrer“ von der Performance der Tourenreifen unter diesen widrigen, kalten Bedingungen angenehm überrascht

Die Supersportler drehten hingegen das Standgas nochmals zurück und eierten etwas entnervt Richtung 2. Nachtquartier.

185 PS, Null Grad Außentemperatur und Nässe gibt es sonst nur freiwillig beim Saisonauftakt bei den traditionellen 1000 km Hockenheim.



Frage: Warum haben BMW-Fahrer immer so viel KM auf dem Tacho???

Antwort: Weil das BMW-Navi immer ganz besondere Wege für den Fahrer heraussucht.

Oder anders erklärt:

Herbert Kaufmann und das Navi, eine Beziehung der besonderen Art.

Fast 1,5 h mussten die leidenden Supersportfahrer, geführt von Ex-IDM Pilot Tim Röthig auf den IDM Champion Herbert Kaufmann an einer Tanke in St.Moritz auf die Bandit-Truppe warten. „Ja mei, i bin hoid so g'fahn wia as Navi g'sagt hod...aber is ja ned so koid oder..?“





Trotz der Navi-geplanten Verzögerung erreichten alle Fahrer heil und noch vor der Dunkelheit das Hotel in Italien. Als Belohnung für die Strapazen gab es ein vorzügliches Abendessen und schnell waren die Anstrengungen vom Tag vergessen.

Die ersten Diskussionen über die Eigenschaften der einzelnen Reifen entbrannten, wobei sich bei den Tourensportreifen eine kleine Überraschung andeutete. Die Supersportfahrer hielten sich noch vornehm zurück.

Sonntag 17.10.2010

Am Sonntag ging es dann, wie nicht anders zu erwarten, bei Regen via autostrada Richtung Firenze. Am Mittags-Treffpunkt, einer Raststätte in der Nähe von Bologna, war die Stimmung der Fahrer auf dem Nullpunkt. Wettervorhersagen via iPod stimmten nicht im Geringsten mit den durchnässten Fahrerhandschuhen überein.



Gemeinsam wurden die letzten Autobahnkilometer auf der „autostrada del sol“ angegangen um möglichst schnell zum Hotel in der Nähe der Rennstrecke von Mugello zu gelangen und die nassen Klamotten loszuwerden.

Eines muss man den Nachbarn in Italien lassen, sie bauen schicke Mopeds und auch Straßennamen sind Programm.

Nach einigen Tunneln auf besagter „autostrada del sol“ riss der Himmel plötzlich komplett auf und die „sole“ schien am wolkenfreien Himmel bei über 18 Grad Außentemperatur. Die Jubelschreie der 15 Mopedfahrer waren bis in die Begleitfahrzeuge zu hören.





Schnell ab ins Hotel, diesmal ein toller alter Bauernhof in der Toskana, die Zimmer verteilt, die Lederklamotten an und ab mit Herbert Kaufmann zu einer 3 stündigen „Altherrentour“ rund um Borgo San Lorenzo.



Dass es dabei dunkel wurde und der Koch in besagtem Bauernhof schon leicht nervös auf die Fahrer wartete, zeigt welchen Spaß die Truppe bei diesem kleinen Ausflug hatte.

Das langwierige einfache Abendessen zog sich, wie in Italien üblich, bis nach Mitternacht hin, die Stimmung und Vorfreude auf den nächsten Tag war groß und alle Wetterkapriolen vergessen. (es war ein unvergesslicher Abend für alle)



Montag 18.10.2010

8 Uhr, trocken, die Lederkombi sitzt.

Alle Fahrer haben die 5 km zur Rennstrecke heil überstanden, die Hoffnung dass es die Bikes auch den Tag über schaffen, war noch da!!

Anders als erwartet, war die Anmeldung der Gruppe bei diesem Renntag in Mugello nicht italienisch, sondern absolut top vom Veranstalter organisiert.

Die ersten 2 Turns zu je 20 Minuten waren zum Kennenlernen der Strecke gedacht. Tim Röthig führte die Supersportler, Herbert Kaufmann die Bandit-Treiber.



Auch hier auf der Rennstrecke wurde nach jedem Turn das Fahrzeug untereinander getauscht und die Eindrücke festgehalten.



Bei den nächsten 2 Turns waren, wenn gewünscht (freies Fahren) oder gekonnt (Instruktor folgen) angesagt.

Was Tim auf der Bandit und Herbert auf der R1200RT auf der Rennstrecke zeigten, ließ die mit uns in der „Fortgeschrittenen-Gruppe“ anwesenden italienischen Supersportfahrer, teilweise slickbereift, etwas verzweifeln.

Der Veranstalter kam nach dem 4. Turn zu uns und bat, auf einen Wechsel der Fahrerposition auf Start und Ziel zu verzichten, damit seine Renntrainingsteilnehmer wenigstens auf der langen Geraden in Mugello überholen könnten.

Nach jedem Turn kamen einigen Italiener zu uns und betrachteten ungläubig die Tourensport- und Sportreifen unserer Motorräder.

In den letzten 2 Turns konnten alle Teilnehmer frei fahren, was zumindest zwei GSX-R 1000 nicht ganz gut bekommen ist, aber „that’s racing“.

Tim und Herbert bekamen die Aufgabe in Turn 5 mit Bandit und R1200RT einen kleinen Cup auszufahren. Der Leser wird jetzt denken, ja klar mit einer R1200RT auf der Renne, wie bescheuert ist das denn.

Den gleichen Gedanken hatten wohl rund 50% der „Fortgeschrittenen“ Renntrainingsteilnehmer, als eine 1250er Bandit außen und eine R1200RT innen, beide wild schlingernd im ABS-Regelbereich, in der Rechts Bergauf nach Start und Ziel immer rund 4-5 Teilnehmer auf schnupften und dann in der Runde fast 200 Meter abhängten.

Um die anwesenden Racer vollends zu schocken fuhren wir dann anschließend mit der R1200RT mit lauter Volksmusik einmal durchs Fahrerlager und hatten dann viele Freunde.

Im letzten Turn baten wir Herbert und Tim mit den GSX-R1000 ihren eigenen Supersportreifen mal ordentlich auf den Zahn zu fühlen. Die Mehrzahl der anderen Tester war nach dem 5. Turn bereits körperlich erledigt und verzichtete auf den letzten Turn. Sie erlebten vom Dach der Boxenanlage wie brutal schnell IDM-Piloten mit Serien-Sportreifen angasen.



Es ist müßig zu erwähnen, dass beide Piloten die Fahrer der Gruppe innerhalb der 20 Minuten teilweise 2 x überrundeten. Die komplett gleiche Linie, der runde und sauschnelle Fahrstil waren für alle Beobachter mehr als beeindruckend.

Einer der Sportreifentester, Karl Ensmann auch ein erfahrener Rundstrecken-Pilot, wollte mit den Beiden mitfahren: „Es ist unglaublich wie früh die Beiden ans Gas gehen und wie sauber die aus der Kurve rauskommen. Trotz der Wheelie-Spielereien von Tim für das Filmteam in der Schikane, habe ich keine Chance gehabt auch nur ansatzweise zu folgen..die Beiden spinnen doch komplett“



Wie unterschiedlich ein Profi und ein guter Motorradfahrer unter gleichen Bedingungen, der Profi aber erheblich schneller fahrend, einen Reifen beanspruchen, zeigen diese Bilder.

Tim war mit dem als griplos verrufenen alten BT021 auf der Bandit unterwegs, einer der Tester auf der BT023 bereiften Bandit.



IDM-Profi auf BT021R



Rennsportamateur auf BT023R

Deutlich ist auf den Bildern zu erkennen:

- der Profi fährt viel runder und gleichmäßiger und belastet den Reifen weniger. Der schnelle Hobbyfahrer versucht den Speed beim Beschleunigen herauszuholen und belastet den Reifen dadurch viel mehr.

Die Sturzgefahr steigt durch eine solche Fahrweise überproportional, Highsider sind bei Rennsportanfängern die häufigste Sturzursache.



Erledigt von der ungewohnten Anstrengung, aber glücklich, ging es am Abend zurück ins Hotel. Die Kiesbettkönige mussten sich beim Abendessen einiges anhören, aber es war für alle ein unvergessliches Erlebnis.

Alle Teilnehmer haben eine Erkenntnis mitgenommen: die heutigen Tourensport- und Sportreifen sind auf einem solch hohen Trockengripniveau, dass nur Fahrbahnverunreinigungen oder grobmotorische Gasbefehle den Grip abrupt abreißen lassen.

Dienstag 19.10.2010

Am Dienstag ging es bei schönem Wetter über kleine Landstraßen und gegen Abend via autostrada zum Gardasee. Leider verloren wir an diesem Tag die mit dem Metzeler Z8 Interact bereifte Bandit. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte der neue Metzeler Z8 von allen Fahrern durchweg sehr positive Beurteilungen bekommen. Wie sich der Reifen mit abnehmender Profiltiefe verhält und wie der Verschleiß zum Wettbewerb ausfällt, kann aufgrund der nur halb so langen Teststrecke nicht konkret ermittelt werden.

Hier dafür ein paar Fahrereindrücke bis zum Ausfall:

- kalt etwas störrisch, ist aber schnell auf Temperatur
- Reifen ist besser als ich
- unbeirrbarer Geradauslauf
- starker Impuls für Richtungsänderung notwendig
- vermittelt viel Vertrauen

Bis zum Ausfall ist leider nur der Autobahn-, Landstraßen- und Rennstreckeneinsatz vergleichbar und zwar im recht neuen, nur teilweise abgefahrenem Zustand.

Auf der Autobahn und Landstraße erhält der Z8 Interact bei Trockenheit die beste Bewertung aller Reifen. Aber wie gesagt ohne Berücksichtigung des Fahrverhaltens bei weiter abgefahrenem Zustand. Auf der Rennstrecke belegt er mit minimalem Abstand nach dem Continental Road Attack 2 und dem Pirelli Angel ST den dritten Platz.

Bei der Nässewertung findet er sich bis zum Ausfall im Mittelfeld wieder.

Am späten Nachmittag erreichten dann alle Fahrer (der unglückliche Bandit-Zerstörer als Sozius auf der BMW) das Hotel am Gardasee.





Am Abend bekamen wir Besuch vom Repräsentanten der Firma Avon-Cooper Herr Robert Rost. Das wurde natürlich gleich zum Anlass genommen den „Kosmetikvertreter“ zur Einladung auf eine Pizza zu überreden, was er auch gerne arrangierte.

Mittwoch 20.10.2010

Am nächsten Morgen fanden wir einen äußerst gut gelaunten Herrn Rost am Frühstückstisch vor. Entweder wurde am Vorabend die eine oder andere Flasche Wein vom Wirt zu wenig berechnet oder es gab andere Gründe, warum der Vertreter des britischen Underdogs so gut gelaunt war.

Aufgrund der guten Wettervorhersage für die Dolomiten und dem schrecklichen Wetter jenseits der Alpen, entschied die Gruppe kurzfristig einen Pässe-Testtag anzuhängen. Flugs wurden Kontakte ausgepackt und im österreichischen Imst ein Hotel für die ganze Gruppe gebucht.

Es folgte ein super schöner Pässetag, quer durch die Alpen Richtung Reschenpass. Alle Reifen funktionierten bei diesen Temperaturen prächtig und auch die GSX-R 1000 Fahrer hatten bei diesen Bedingungen richtig Spaß auf den Pässen rumzutoben.



Am Abend kündigte sich bereits in Schluderns, rund 100 km vor Imst das Grauen der Kaltfront in Form von sehr dunklen Wolken an. Am Reschensee wurde nochmal kurz eine kleine Pause eingelegt, um alle noch verfügbaren Kleidungsstücke anzuziehen.





Die letzten 60km ging es dann bei Dunkelheit und Schneeregen Richtung Hotel. Für den Textautor auf einer GSX-R 1000 mit schwarz getöntem Visier und Brillenträger ein unvergessliches Erlebnis.

Trotz dieser extrem widrigen Bedingungen auf den letzten Kilometern, gab es keine Rutscher oder sonstige Situationen, die auf mangelnden Grip der Bereifung zurückzuführen wären.

Der anstrengende Tag ließ das Abendessen etwas kürzer ausfallen, um 23 Uhr sanken alle Fahrer erschöpft ins Bett.

Donnerstag 21.10.2010

Am Donnerstag, unserem letzten Testtag des Reifenmasters 2010, ging es bei angenehm frischen minus 2 Grad Richtung Fernpass. Schon nach wenigen Kilometern war die Müdigkeit verflogen..., wo bitte geht es zum „Elefantentreffen“?



Ein kurzer Stopp auf dem Fernpass, über die Weicheier in ihren beheizten PKWs schmunzelnd und an vergangene Tage mit der 50er denkend, ging es noch ein paar Kilometer bis zur letzten Tankstelle auf österreichischer Seite. Dort mussten wir uns von Herbert, auf seiner Popo-beheizten BMW verabschieden.



Von nun an ging es bei abtrocknender Straße bei lauschigen einstelligen Temperaturen Richtung Bensheim. Das auf der kurzen Autobahnetappe noch 3 x getankt werden musste, lag eindeutig am starken Nord-West-Wind.



Müde und erschöpft, aber um sehr viele Erkenntnisse reicher, erreichten wir die Suzuki-Zentrale in Bensheim.

Es waren schöne Tage und die Erkenntnisse des Tests haben nicht nur die Fahrer sondern auch die Reifenhersteller etwas überrascht.

Für uns als Veranstalter dieses Reifentest, von Mopedfahrern für Mopedfahrer, war erstaunlich wie unterschiedlich Pessetester und Normalfahrer Reifen bewerten.

Teilweise waren die 12 ausgewählten Tester geprägt von Reifen-Erlebnis-Geschichten aus ihren eigenen Motorradforen und von Reifentest in Fachmagazinen.

Jetzt nach 36.000 km kommen alle zu dem Urteil, dass die aktuellen Tourensport- und Sportreifen im normalen Straßenverkehr, unter allen Witterungsbedingungen, auf einem sehr hohen Niveau sind. Überrascht waren alle Tester, wie gering die gefühlten Unterschiede, im direkten Vergleich, nach dem Umstieg vom einen und das andere Bike wirklich sind.

Das ist das Ende, aber nicht aller Tage, der Reifenmaster kommt wieder, keine Frage.



Special thanks to:

SUZUKI INTERNATIONAL EUROPE GMBH

Agents of Rukka Matthias Kroner

Herbert Kaufmann c/o Technischer Kundendienst Metzeler/Pirelli

Tim Röthig c/o Bridgestone Reifenentwicklung



Testprotokollauswertungen:

Die einzelnen detaillierten Datenblätter dieser Testbewertung finden Sie unter :

Fahreigenschaften:

<https://www.mopedreifen.de/V2/splash2/reifenmaster/Testauswertung-Fahreigenschaften.pdf>

Verschleißbewertung:

<https://www.mopedreifen.de/V2/splash2/reifenmaster/Testauswertung-Verschleiss.pdf>

Nach Auswertung von über 5400 Einzelbewertungen der Testfahrer und über 36.000 Testkilometern kommen wir zu folgenden Reifenbewertungen:

Trockenbewertung Tourensportreifen:

Wie bereits erwähnt, konnte der [Metzeler Z8 Interact](#) bis zu seinem Ausfall durch gute Trockenbewertungen glänzen.

Auch die Produkte von Michelin (Pilot Road2 und Power) waren zu Beginn des Testes sehr gut bewertet worden. Mit zunehmender Laufleistung wurde besonders am [Pilot Road 2](#) das Fahrverhalten nicht mehr ganz so gut bewertet und der Reifen wurde von Fahrerwechsel zu Fahrerwechsel abgewertet.

Konstant gut, über die gesamte Testdistanz, konnten sich der [Continental Road Attack 2](#) und der [Pirelli Angel ST](#) behaupten.

Beim [Bridgestone BT023](#) und [Dunlop Roadsmart](#) bewertete auch kein Fahrer über den gesamten Testverlauf eines der 16 Testkriterien schlechter als mit Schulnote 2- und zeigt somit, auf welchem hohen Niveau alle Tourensportreifen heute sind.

Die Überraschung des Testes, die sich bereits nach 3 Testtagen abzeichnete, lieferte der Underdog [Avon Storm 2 Ultra](#). Von allen Fahrern über die gesamte Testdistanz konstant gut bewertet, gibt der Avon auf der GSX1250FA eine sehr gute Vorstellung ab.

Endnoten Trocken auf Schulnotenbasis:

Avon Storm2 Ultra	1,90
Continental Road Attack 2	1,91
Pireli Angel ST	1,94
Michelin Pilot Power	1,98
Dunlop Roadsmart	2,07
Bridgestone BT023	2,09
Michelin Pilot Road 2	2,21
Metzeler Z8 Interact	ohne Wertung

Nässebewertung Tourensportreifen:

Viel Silikaanteil viel Nässegrip, so oder so ähnlich würden es die Reifenbauer umschreiben. Alle modernen Tourensportreifen setzen auf einen unterschiedlich hohen Anteil an Silika in ihren Laufflächenmischungen.



Michelin, Bridgestone, Dunlop und Avon vertrauen bei der Herstellung ihrer Tourensportreifen auf sogenannte Mehrmischungs-Laufflächen. Das Gummi des Laufflächenstreifens wird zur Seite hin weicher und soll so besseren Grip bei Schräglage ermöglichen.

Continental und Pirelli backen ihre Tourensportreifen mit besonderen Heizmethoden, die den gleichen Effekt haben sollen, wie die unterschiedlichen Laufflächenmischungen.

Metzeler geht einen dritten Weg und erreicht einen verbesserten Kurvengrip durch eine Karkasse die zu den Seiten hin weicher umwickelt ist (Interact) und somit eine höhere Profilaufstandsfläche erzeugt.

Welches System nun das Beste sein soll, ist zumindest aus den Nässebewertungen der Fahrer nicht zu erkennen.

Alle drei Systeme sind unterschiedlich bewertet. Zumindest scheint der Silika-Anteil, der in der Mischung vorhanden ist, einen sehr großen Anteil an der Nässeperformance zu haben.

Der Michelin [Pilot Road 2](#) ist der Regenkönig. Er kündigt seinen Grenzbereich immer verlässlich soft an und gibt dem Fahrer bei Nässe und kalter Fahrbahn ein sicheres Fahrgefühl.

Dicht gefolgt vom [Dunlop Roadsmart](#), [Continental Road Attack2](#) und dem [Avon Storm2 Ultra](#). Bei dem schlechten Wetter in England wohl kein Wunder.

Minimal schlechter sind die Ergebnisse des [Metzeler Z8 Interact](#) und des [Michelin Pilot Power](#). Da der Michelin Pilot Power bis vor 2 Jahren im seinerzeit stark reglementierten Motorrad-Seriensport (keine Reifen ohne DOT-Markierung zugelassen) als der „Regenreifen für die Dauerprüfungen“ galt, zeigt es doch, wie hoch das Niveau der aktuellen Tourensportreifen in Nässebereich bereits ist.

Etwas weiter hinten landen bei der Nässebewertung der [Bridgestone BT023](#) und der [Pirelli Angel ST](#). Der Bridgestone glänzte mit einem optimalen Feedback vom Vorderrad, nur das Hinterrad will manchmal nicht so ganz folgen, nicht kritisch aber spürbar. Beim Angel bemängelten die Tester das fehlende Feedback des Reifens. Er ist zwar nirgends gefährlich gerutscht, aber bei Nässe und Kälte könnte er etwas transparenter aufzeigen, wo seine Grenzen liegen.

Endnoten Nässe auf Schulnotenbasis:

Michelin Pilot Road 2	1,77
Dunlop Roadsmart	1,85
Continental Road Attack 2	1,88
Avon Storm2 Ultra	1,89
Metzeler Z8 Interact	1,91
Michelin Pilot Power	1,97
Bridgestone BT023	2,15
Pireli Angel ST	2,16

Wie zu erkennen ist, liegen alle Tourensportreifen recht eng beieinander. Wie alle Tester zu Protokoll gaben, sind die Unterschiede so gering, dass eigentlich nur noch persönliche Vorlieben zu unterschiedlichen Bewertungen führten.

Der Eine mag es, wenn der Reifen etwas leicht in die Kurve fällt, der Andere möchte lieber mit etwas Lenkerdruck das Moped abwinkeln. Der Dritte mag es komfortabel und weich im Abrollen, der Nächste braucht glasklares Feedback.

Es ist schwer, bei Betrachtung der Trocken- und Nassbewertungen einen echten Testsieger zu küren, der alle anderen Kandidaten in Grund und Boden fährt. Deshalb sollte jeder Kaufinteressent in die



Einzelbewertungen (links siehe oben) einsteigen und seine Prioritäten bei den Reifeneigenschaften vergleichen.

Verschleißbewertung Tourensportreifen

Ein ganz wichtiger und klar zu bewertender Faktor sind die Betriebskosten.

Wir haben bei allen Reifen ganz genau den Verschleiß auf den 3000 Testkilometern festgehalten. Das Verschleißverhalten ist bei allen getesteten Reifen recht unterschiedlich. An den Vorderrädern ist zwischen 0,5 und 1,1 mm Gummi verschwunden, an den Hinterrädern zwischen 1,3 und 2,2 mm.

Besonders der [Continental Road Attack 2](#) hatte einen deutlicheren Verschleiß und zusätzlich Auswaschungsanzeichen am Vorderrad. Es hat den Anschein, dass der Standardvorderrreifen des Road Attack 2 nicht unbedingt mit einem schweren frontlastigen Reihenvierzylinder harmonisiert. Der betroffene Reifen ist auf dem Weg zu Continental, zur Überprüfung des Grundes des schuppigen Profilverschleißes.



Viel bedeutender als der absolute Gummiverlust, ist jedoch der prozentuale Verschleiß zum vorhandenen Restprofil, in Verbindung mit dem Anschaffungspreis. Anders ausgedrückt, wieviel Euro hat der Verschleiß auf 3000 km gekostet.

Dazu haben wir bei allen Reifen vom Verschleißindikator (TWI), der am nächsten zur Laufflächenmitte lag, das verfügbare Neuprofil ermittelt und dann zum Restprofil ins Verhältnis gesetzt und den prozentualen Verschleiß ermittelt.

Diesen prozentualen Verschleiß mit dem Kaufpreis für je Vorder- und Hinterrad multipliziert, ergibt für wieviel Euro Gummi auf 3000 km verbraucht wird.

Eine solche Betrachtung wurde bis dato noch von niemanden angestellt. Die sich hier ergebenden Werte gehen sehr stark auseinander und sind mit Sicherheit deutlich relevanter für das Testergebnis, als die minimalen Unterschiede im Fahrverhalten.

Verschleißkosten Tourensportreifen auf 3000 km

(Metzeler Interact Z8 ermittelt auf Basis 1500 km)

Preis/Leistungsbewertung	Satzpreis***	Verschleißkosten 3000 km*	Schulnote****
Michelin Pilot Road 2	234,98 Euro	48,79 €	1,55
Bridgestone BT023	222,98 Euro	56,37 €	1,75
Pirelli Angel ST	219,98 Euro	56,39 €	1,75
Avon Storm 2	208,98 Euro	67,65 €	2,10



Michelin Pilot Power	192,98 Euro	69,90 €	2,20
Dunlop Roadsmart	222,98 Euro	69,65 €	2,20
Continental Road Attack 2	228,98 Euro	99,94 €	3,10
Metzeler Z8 Interact	229,98 Euro	52,36 €**	

* Verschleiß in% mal Verkaufspreis Mopedreifen.de

** Verschleißkosten auf 1500 km

*** Verkaufspreise Stand Dezember 2010

**** Schulnote linear ermittelt, 10Euro/1000km Note 1, bei maximaler Gesamtleistung von 3300 km Note 6

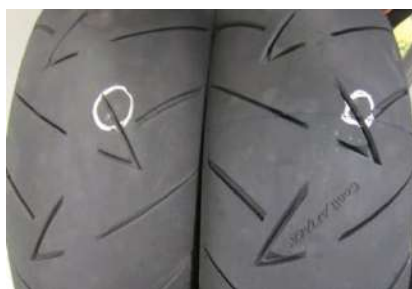
Avon AV55/56



Bridgestone BT023



Continental Road Attack 2

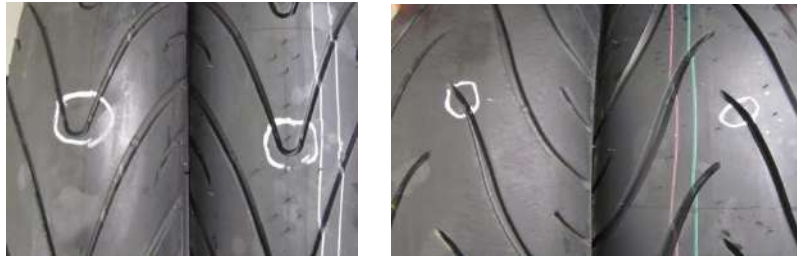


Dunlop Roadsmart





Michelin Pilot Road 2



Michelin Pilot Power



Pirelli Angel ST



Endbewertung Tourensportreifen durch Mopedreifen.de

Da wir alle selber Motorrad fahren, haben wir lange diskutiert und abgestimmt, wie welches Testergebnis gewichtet werden sollte.

Dem einen ist der Preis für sein Hobby egal, der andere setzt extrem auf Sicherheit, besonders bei Nässe, unser Azubi will mehr Geld oder kauft was am Günstigsten ist.

Aus diesem Grunde haben wir alle drei Testergebnisse zu je 33% gewertet um zu einem Endergebnis zu kommen. Dem Leser empfehlen wir wieder die drei Ergebnisblöcke für sich zu betrachten und seine Prioritäten anzulegen.

Ab Februar 2011 haben wir die Testergebnisse in einem Programm mit Fragestellungen für unsere Kunden hinterlegt. Bei Beantwortung der einzelnen Fragen werden dem Kunden dann im Tourensportsegment, die für seine persönlichen Prioritäten geeigneten Reifenprofile angezeigt.

Unser Testergebnis des Reifenmaster 2010 Tourensportreifen, das wir auch so für 2011 im Shop mittels Icons übernehmen werden:



Reifen	Note Trocken	Note Nässe	Note Verschleiß	Gesamtergebnis
Michelin Pilot Road 2				1,84
Pirelli Angel ST				1,95
Avon Storm 2				1,96
Bridgestone BT023				2,00
Dunlop Roadsmart				2,04
Michelin Pilot Power				2,05
Continental Road Attack 2				2,30
Metzeler Z8 Interact				Ausfall

Trockenbewertung Sportreifen:

Die Auswahl der von uns getesteten Sportreifen war, bedingt durch nur 4 verfügbare Supersportler recht schwierig.

Wir entschieden uns zum Test des neuen [Bridgestone BT016Pro](#), den im Frühjahr 2010 neu vorgestellten [Metzeler Sportec M5](#) und [Michelin Power Pure](#) und dem angekündigten neuen Pirelli Diablo Rosso 2.

Meist kommt es anders als man denkt. Bedingt durch eine zeitlich verschobene Produktpräsentation des neuen Rosso 2, auf die Messe in Mailand im November, bat uns Pirelli den noch aktuellen Rosso zu Test mitzunehmen.

Wäre dies vorab schon bekannt gewesen, hätten wir uns für den neuen Dunlop Sportmax Sportsmart als 4. Testreifen entschieden.

Die vier Supersportfahrer bemühten sich im öffentlichen Straßenverkehr, unter weitestgehender Einhaltung der nationalen Verkehrsregeln, gewisse Unterschiede der Reifen zu erfahren.

Wer jedoch schon mal eine 185PS starke 1000er auf der Straße bewegt hat, weiß das dies eigentlich unter Einhaltung der Verkehrsregeln kaum machbar ist.

Zusätzlich hat Suzuki die GSX-R 1000 so „bedienerfreundlich“ abgestimmt, dass echte grobe Leistung, die den Reifen in Bedrängnis bringen könnte, erst ab ca. 7.000 u-min ansteht. Dann läuft das Moped in der Schweiz im ersten Gang schon im Führerschein-Abgabebereich.

Andererseits kommt ein normaler Motorradfahrer, auch bei geringfügig optimistischer Auslegung der Straßenverkehrsregeln, ebenfalls nicht in andere Fahrsituationen.

Das Trockengripniveau aller vier Reifen ist auf einen so hohen Stand, dass auf der Straße keine Unterschiede erfahrbar sind.

Anders sieht es beim Kaltgrip und den Kaltlaufeigenschaften aus.

Hier setzen sich der [Bridgestone BT16Pro](#) und der [Power Pure in Vorderradkennung A](#), etwas ab.

Der [Metzeler Sportec M5](#) und der [Diablo Rosso](#) brauchen ein paar Meter um „aufzutauen“.

Sinkt die Temperatur auf unangenehme einstellige Bereiche, findet sich dieses Phänomen wieder.

Der Michelin und Bridgestone ertragen die kalte Straßenoberfläche einfach einen Tick besser als der Metzeler und Pirelli.

Parameter wie Einkenverhalten, Kurvenstabilität und Kraftaufwand lassen sich aber auch bei gedrosseltem Speed gut erfahren.



In diesem Bereich setzten sich der [Bridgestone BT16Pro](#) und der [Michelin Pure](#) etwas stärker vom Wettbewerb ab.

Bemerkenswert ist, dass der Michelin Pure in Vorderradkennung A zwar nicht den beworbenen Gewichtsvorteil vom normalen Pure zum Wettbewerb besitzt, aber auch die oft gescholtene Eigenart des plötzlichen „in der Kurve Abkippen“ komplett abgelegt hat.

Anzumerken ist, dass wir auch nur die Hinterradgröße 190-50-17 gefahren sind. Viele Pure-Fahrer haben ja besonders mit der Hinterradgröße 190-55-17 etwas Handlingprobleme.

Unser Fazit: Die Kombi 120-70-17 in Kennung A vorne und 190-50-17 hinten und die 1000er Suzuki geht richtig gut mit dem Michelin Pure.

Der [Bridgestone BT16Pro](#) funktioniert auf der GSX-R1000 wunderbar, lenkt schön ein und wird nur, wenn die Kurve ganz eng ist und der Speed gering, etwas kippelig.

Der [Metzeler Sportec M5](#) funktioniert auf hohem Niveau, nur hat man das Gefühl immer etwas mehr Kraft aufwenden zu müssen um in Schräglage zu kommen oder Richtungswechsel einleiten zu können.

[Pirellis Diablo Rosso](#) funktionierte zu Testbeginn auf gleich hohem Niveau wie der Bridgestone oder Michelin. Erst mit zunehmender Laufleistung stellte sich eine gewisse Trägheit ein, die dann zur Abwertung führte.

Wir konnten auf der Heimfahrt teilweise die mögliche V-max Stabilität austesten. Kein Reifen zeigte hier im angefahrenen Zustand, bis Tempo 280 km/h, irgendwelche Schwächen und alle liefen stets stur geradeaus. Einzig der [Michelin Pure](#) neigte hier und da zum Nachlaufen von Spurrillen.

Um den Sportreifen richtig auf den Zahn zu fühlen und auch das Potential der schönen GSX-R 1000 auszunutzen, haben wir 4 rennsporterprobte Fahrer mitgenommen.

In Mugello auf dem GP-Kurs, bei rund 16 Grad Lufttemperatur, haben die Reifen endlich zeigen können was sie in Sachen Trockengrip wirklich abkönnen.

Der [Bridgestone BT016Pro](#) kann sich hier etwas von den Wettbewerbern absetzen. Alle Testfahrer fühlten sich auf Anhieb mit dem Reifen wohl, der Grenzbereich war gut auszumachen, liegt aber sehr hoch. Auf den zweiten Platz wurde der [Michelin Pure](#) von den Fahrern bewertet. Bei diesem Reifen wurde bemängelt, dass er beim harten Beschleunigen hinten etwas in der Karkasse einknickt und so leichte Rührbewegungen erzeugt. Nicht kritisch aber eben unnötig.

In Sachen Grip noch auf Augenhöhe mit dem Pure verliert der [Pirelli Diablo Rosso](#) auf der Rennstrecke wegen seinem etwas trägeren Spurwechselverhalten. Auch ist der Kraftaufwand zum Richtungswechsel etwas höher.

Auch der [Metzeler Sportec M5](#) konnte auf der Rennstrecke überzeugen. Es hat aber den Anschein, dass die Karkassenkonstruktion mit den verschiedenen Spannungszonen (Interact) eher für den Straßeneinsatz konzipiert ist. Der Reifen reagierte träger auf Lenkimpulse und vermittelte keinem der Fahrer ein so klares Feedback.

Endnoten Trocken auf Schulnotenbasis:

Bridgestone BT016Pro	1,32
Michelin Power Pure (A)	1,64
Pirelli Diablo Rosso	1,95
Metzeler Sportec M5	2,00



Nässebewertung Sportreifen:

Sehr ausgiebig durften die Tester in den 7 Testtagen die Nässe und Kälteeigenschaften der vier Sportreifen testen. Keiner der Kandidaten gab sich hier eine Blöße und brachte einen der Testfahrer beim Straßeneinsatz in Verlegenheit.

Anders als mit einem Naked- oder Tourensportler mit breitem Lenker und Drehmoment im unteren Drehzahlbereich, ist das Fahren mit einer Supersport-1000er bei Kälte und Nässe ein Eiertanz, der nicht wirklich Spaß macht.

Kommen dann noch leicht verschneite Pässe mit engen Kehren hinzu, oder Schneeregen mit Dunkelheit und Gegenverkehr, liegt nicht mehr viel zwischen Lust und Frust.

Zu sehr sind die steifen Fahrwerke auf softes Federungsansprechen im warmen Zustand und harte Bremsmanöver ausgelegt und versteifen sich bei kalten Temperaturen zusätzlich.

Trotzdem haben alle Sportreifen auch bei diesen Bedingungen gut funktioniert.

Der [Michelin Pure](#) vermittelt vom ersten Meter viel Vertrauen, weil er trotz der Kälte und Nässe ein recht gutes Feedback vermittelt. Aber man sollte sich nicht täuschen lassen, etwas zu viel Gas und ganz schnell dreht bei diesen widrigen Bedingungen auch der extrem nassetaugliche Pure am Hinterrad durch.

Fast auf gleich hohem Niveau bewegt sich der neue [Bridgestone BT016Pro](#). Zwar ein klein wenig intransparenter was das Gefühl beim Kurvenfahren angeht, aber sonst auf Blickhöhe mit dem Michelin.

Mit beiden Reifen kann man mit „wenig-Pobacken-zusammenkneifen“ eine Schlechtwetterfront durchfahren.

Auch [Pirellis Diablo Rosso](#) mag Nässe und liegt auf der Landstraße und bei Passfahrten auf Augenhöhe mit den beiden Erstgenannten. Nur auf der Autobahn bei sehr schnellem Tempo fühlten sich die Tester nicht ganz so wohl mit dem Pirelli. Auf der Landstraße ist der Diablo Rosso ein sehr guter zuverlässiger Reifen.

Durch die meist sehr kalten Temperaturen im einstelligen Bereich bei unseren Nässefahrten bekommt der [Metzeler Sportec M5](#) eine etwas schlechtere Bewertung.

Wie beim Trockentest angemerkt, braucht der Reifen etwas Temperatur um vergleichbaren Grip aufzubauen. Sobald das Thermometer bei 15 Grad angekommen ist, funktioniert der Sportec M5 prächtig. Ist es kälter, wirkt der Reifen etwas störrisch und läuft weitere Linien. Der Unterschied zum Michelin Pure ist nicht dramatisch. Aber es ist spürbar, dass der Sportec M5 es lieber etwas wärmer mag, um gut zu haften und abzurollen.

Endnoten Nässe auf Schulnotenbasis:

Michelin Power Pure (A)	1,41
Bridgestone BT016Pro	1,57
Pirelli Diablo Rosso	1,84
Metzeler Sportec M5	2,01

Verschleißbewertung Sportreifen auf 3000 km

Auch bei den Sportreifen haben wir die gleiche Restprofiliefenmessung und Verschleißbewertung vorgenommen wie bei den Tourensportreifen.



Zwar stehen die Verschleißkosten bei Sportreifen nicht ganz so im Fokus wie beim Tourensportreifen, es ist doch sicher interessant, was der Gummiverschleiß der Sportreifen auf 3000 km letztlich den Verbraucher kostet.

Außer dem Vorderrad des Michelin Power Pure A, haben alle Reifen ein völlig rundes und sauberes Ablaufbild gezeigt. Das Michelin-Vorderrad hat eine kleine Kante zwischen dem harten Mittellaufstreifen und dem weichen Seitenlaufstreifen bekommen. Das könnte auch die Ursache für das erwähnte Nachlaufen auf Spurrillen sein.



Was erstaunlich ist, die Verschleißkosten der Sportreifen auf 3000 km liegen eigentlich recht nahe denen, der Tourensportreifen, auf dieser Distanz.

Dieses Ergebnis hätten wir so nicht erwartet. Es zeigt aber auch auf, dass man im öffentlichen Straßenverkehr, mit einem modernen 1000er Supersportler, so gut wie nirgends im Drehmomentstarken Drehzahlbereich unterwegs ist.

Verschleißkosten Sportreifen auf 3000 km

Preis/Leistungsbewertung	Satzpreis**	Verschleißkosten 3000 km*	Schulnote***
Bridgestone BT016Pro	239,98 Euro	64,64 €	2,05
Metzeler Sportec M5	232,98 Euro	70,59 €	2,25
Michelin Power Pure	245,98 Euro	80,94 €	2,50
Pirelli Diablo Rosso	218,98 Euro	84,67 €	2,60

* Verschleiß in% mal Verkaufspreis Mopedreifen.de

** Verkaufspreise Stand Dezember 2010

*** Schulnote linear ermittelt, 10Euro/1000km Note 1, bei maximaler Gesamtleistung von 3300 km Note 6

Pirelli Diablo Rosso



Bridgestone BT016PRO





Metzeler Sportec M5



Michelin Power Pure



Endbewertung Sportreifen durch Mopedreifen.de

Da wir nicht beurteilen können, welchen Stellenwert die jeweiligen Testabschnitte für den einzelnen Mopedfahrer haben, bewerten wir auch diese drei Testblöcke wie im Tourensportsegment zu je 33%. Dem Leser empfehlen wir wieder die drei Ergebnisblöcke der Sportreifen für sich zu betrachten und seine Prioritäten anzulegen.

Reifen	Note Trocken	Note Nässe	Note Verschleiß	Gesamtergebnis
Bridgestone BT016Pro				1,65
Michelin Power Pure (A)				1,85
Metzeler Sportec M5				2,08
Pirelli Diablo Rosso				2,13

Unser Testergebnis des Reifenmaster 2010 Tourensportreifen, das wir auch so für 2011 im Shop mittels Icons übernehmen werden