

Mopedreifen.de Reifentest 2015

Sportreifen vs. Tourensportreifen

Häufig stellen uns Kunden die Frage, soll ich einen Sportreifen auf mein Sportmotorrad montieren oder doch eher einen Tourensportreifen. Oft stehen wirtschaftliche Erwägungen hinter diesem Gedanken, oder es ist eine lange Urlaubsfahrt geplant.

Da wir immer alle Reifen selber testen, waren wir eigentlich, bedingt durch die sehr hohe Qualität der aktuellen Tourensportreifen der Meinung, ein Tourensportler tut es grundsätzlich eigentlich auch.

Sicher waren wir jedoch nicht und haben uns daher entschlossen, in 2015 genau dieser Frage auf den Grund zu gehen.

Es war nicht ganz einfach für diesen Test ein passendes Motorrad zu finden. Reine Supersportler wie eine Fireblade oder ZX10R Kawa haben wir aufgrund der langen Tagesetappen und des fortgeschrittenen Alters der Testfahrer von Anfang an ausgeschlossen.

So blieben eigentlich nur sportliche Naked-Bikes mit hohem Lenker übrig.

Das stellte uns vor ein nicht erwartetes Problem.

Die aktuellen Naked-Bikes von Yamaha und Kawa haben wenige Freigaben von den am Test teilnehmenden Reifenherstellern, oder sind teilweise nur mit Reifen, die eine Sonderkennungen aufweisen, bestückt.

So blieb nur die teuerste Variante übrig, eine vollausgestattete BMW S1000R mit dem semiaktiven Fahrwerk.

Außer dem Michelin Power 3, haben alle Reifenhersteller die ausgesuchten Reifen für das Motorrad freigegeben.

Auch Michelin konnte mit der Entscheidung, den Power 3 ohne Freigabe mitzutesten, leben. (Der Power 3 hat von Michelin auf der S1000R keine Freigabe, weil das Motorrad mit einem sehr leichten Fahrer bei V-Max, je nach gewähltem Fahrwerksmodi, etwas instabil werden kann nicht dramatisch, aber dem Testfahrer von Michelin eben nicht stabil genug)

Aus logistischen und Kostengründen, mussten wir uns auf 8 Reifenkandidaten einigen.

Wir wollten hier auf jeden Fall die Reifen haben, die erst kürzlich vorgestellt wurden oder die Reifen testen, die im Markt derzeit die höchste Nachfrage haben.

Unsere Testkandidaten:

Bridgestone S20 Evo (hohe Nachfrage), T30 Evo (neues Produkt 2015)

Metzeler Sportec M7RR (neues Produkt 2014), Z8 in Kennung M (hohe Nachfrage)

Michelin Power 3 (hohe Nachfrage), Michelin Road 4 (neues Produkt 2014)

Pirelli Rosso 2 (hoher Erstausrüstungsanteil), Angel GT (hohe Nachfrage)

Zweifelsfrei hätte auch auch Conti Sport Attack 2 dabei sein können, er ist jedoch schon lange auf dem Markt und ein Nachfolger steht bereits in den Startlöchern.

Auch ein Dunlop Sportsmart 2 wäre es wert gewesen, im Testfeld vertreten zu sein, er besitzt aktuell aber noch nicht ganz die Kundennachfrage.

Mit unserer Auswahl decken wir über 80% der in diesem Segment verkauften Reifen ab, von daher bitten wir um Nachsicht der Conti oder Dunlop-Fans.

Die Testfahrer waren schnell gefunden, es waren hauptsächlich Fahrer, die schon bei vergangenen Test immer wieder zum Einsatz kamen und mit der Reifenbranche nichts zu tun haben.

Ein Hauptkommissar und GS-Treiber, ein Berufssoldat der Luftwaffe und schmerzfreier Supermoto-Crack, ein Top-Manager der deutschen Wirtschaft und ZX6R Rennstreckenfahrer, ein Freiberufler aus der Filmwirtschaft und Kawa-Liebhaber, ein Ex-Moto 2 GP-Fahrer und unsere Amazone aus der Software-Branche und auch leidenschaftliche BMW-GS 1200 FahrerIn.

Ergänzt wurde das Fahrerfeld diesmal vom Forumbetreiber des S1000R-Forums, was aus unserer Sicht, angesichts der Fahrzeugwahl, Sinn macht.

Es war jedoch nicht ganz einfach, die Tester von der BMW S1000R zu überzeugen.

Zu klein, zu hart, so viel Power, mein Führerschein usw. waren die Vorbehalte.

Um es vorweg zu nehmen...zwei eingefleischte BMW GS Treiber haben sich nach dem Test spontan zum Kauf der neuen S1000XR entschieden, die Kaufverträge sind bereits in München, Auslieferung Anfang August.

(da wildert BMW wohl mit der XR eher im eigenen Lager als bei Ducati??!!)

Unsere Tests finden ja immer auf der Straße und der Rennstrecke statt.

Auf der Rennstrecke fahren wir gefahrlos das Potential der Reifen im Grenzbereich aus, es geht aber nicht um maximale Rundenzeit, sondern das Grenzverhalten zu ermitteln.

Auch in diesem Test war es nicht anders, jedoch fuhr unser Tester Arne Tode (Ex Moto-2 GP Fahrer) diesmal alle Reifen auf der Rennstrecke blind.

Nein, wir haben ihm nicht die Augen verbunden!



Die Reifen wurden vor jedem Turn auf der Rennstrecke abgedeckt. Arne wurde ans Motorrad geführt und fuhr ohne Wissen welchen Reifen er gerade fährt, seinen Test. Danach wurden die Reifen wieder verdeckt und Arne füllte sofort den Testbogen aus.



Da der Test nur dazu diente den Grenzbereich der einzelnen Reifen zu erfahren, wurden die Reifen mit dem Standardluftdruck von 2,5 bar vo und 2,9 bar hi über den gesamten Test und auch am Hockenheimring gefahren.

Es war nicht Arnes Aufgabe, die Bestzeit zu fahren, er sollte die Reifen nur im Grenzbereich bewegen um das Fahrverhalten zu bewerten.

Der ein oder andere Racer, der auch zeitgleich am HH-Ring aufzündete, hat sich also zu früh gefreut den „Tode“ vernascht zu haben.



Es ist uns durchaus bewusst, dass Tourensportreifen auf der Rennstrecke nichts zu suchen haben und das Temperaturfenster dieser Reifen dafür gar nicht gemacht ist.

Aber das hat Arne schon im Griff und er ist zweifelsohne erfahren genug, um zwischen Überlastung durch Hitze und normalem, im Straßengebrauch auftretenden Grenzbereich zu unterscheiden.

Auf der Straße wechselten wir alle 80-100 km untereinander, nach einer vorgegebenen Reihenfolge, die Motorräder und alle Fahrer füllten einen Testbogen aus.

Dieser bestand aus 15 Einzelkriterien und einer Gesamtbewertung, wie wohl sich der Fahrer auf dem Reifen gefühlt hat.

Der Test fand vom 28.04.-08.05.2015 im Großraum Odenwald / Baden und auf dem Hockenheimring statt. Unser Basislager war im Odenwald und die Krähbergstrecke wurde zu unserer Hausstrecke, weil wir morgens und abends dort entlang mussten.



An dieser Stelle eine kleine Krähberg-Anmerkungen:

Lieber Gixxer Fahrer mit HD-Kennzeichen und Knieschleifern...ja es war ein Mädels das vollstreckt hat, es stand wirklich Dagmar und nicht Dietmar auf der Kombi.

Wetterbedingt und durch ein kleines Problem, welches aber durch einen bemerkenswertes Engagement von BMW München gelöst werden konnte, erreichten wir vor dem Test in Hockenheim nur 2300, statt der geplanten 3000 km Fahrstrecke auf den öffentlichen Straßen.

Da wir hauptsächlich die Fahreigenschaften der Reifen testen wollten, haben wir auf Autobahn-Bolzerei und km Fressen weitgehend verzichtet und uns auf die Eigenschaften der Reifen im Landstraßengebrauch konzentriert.

Von daher können wir keine sauber reproduzierbare Verschleissauswertung liefern, sondern nur einen Trend.

Wir haben von jedem Reifen vor und nach dem Test, auf Höhe des Ventils einen Negativabdruck genommen und werten diesen mit einem Laser aus.



Testergebnisse

Vorweg möchten wir sagen, dass wir unsere Meinung, ein Tourensportreifen könne ohne weitere Einschränkungen auf einem Superbike oder sportlichen Naked-Bike gefahren werden kann, etwas revidieren müssen.

Erst der direkte Vergleich eines Sport- und Tourensportreifens haben uns gezeigt, dass doch spürbare Unterschiede vorhanden sind, die wir in der Vergangenheit, beim Einzeltest nicht so ausgeprägt gespürt haben.

Diese Unterschiede sind eigentlich auch technisch nachvollziehbar und wir möchten diese hier kurz erläutern:

Superbikes und deren direkte Naked-Ableger verfügen über ultrastabile Rahmen, sehr stabil ausgeführte Lenkkopflager, knackige Federwege und megastarke Bremsanlagen. Sie wiegen meist nur um die 200 kg und es ist eben alles auf Racing ausgelegt.

Tourensportmotorräder sind dagegen eher auf den Alltagsgebrauch konzipiert und unterscheiden sich in den oben genannten Bereichen deutlich von einem Superbike.

Dem müssen auch die Reifenbauer Rechnung tragen und so unterscheiden sich die Baukonzepte von Tourensport- und Sportreifen doch stark.

Dies ist bei jedem Reifenhersteller anders gelöst.

Es lässt sich jetzt nicht sagen die Reifen unterscheiden sich grundsätzlich hier und da. Das Gesamtgefüge des Reifens, wie Lauffläche, Untergummi, Kernreiter, Karkasslagen und Räden sind einfach anders.

Zu den Sportreifen:

Bridgestone S20EVO



Der S20 Evo geht am deutlichsten den Weg des reinen Sportreifens. Ultrastabil, auch auf der Bremse, glasklare Rückmeldung was gerade auf der Straße passiert, aber trotzdem die passende Eigendämpfung für die Mopeds um die 200kg.

Auch die Nässehaftung ist sehr gut. Bei Nässe konnten wir zwischen S20Evo, Power 3 und Sportec M7RR keinen Gewinner ermitteln, alle Drei auf höchstem Nassniveau.

Aber wahrscheinlich wächst der Reifen beim Seetransport aus Japan.

Der Hinterreifen des S20 Evo ist fast 1,5 cm breiter als die Wettbewerber und kommt wie ein 200er daher, fast schon ein Poser.

Diese breite Lauffläche sorgt für viel Gummi in Schräglage am Boden, birgt aber auch die Gefahr, im abgefahrenen Zustand etwas Unruhe ins Moped zu bringen.

Dies ist uns aber nicht passiert, der Reifen war durch die vielen Kurvenfahrten gleichmäßig abgefahren und neigte daher nicht dazu, Spurrillen nachzulaufen.

S20 Evo, der Tipp für den sportlichen Stressabbau nach Feierabend.

Bridgestone S20 EVO	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	8,93	10
Stabilität hohe Geschwindigkeit	8,77	10
Kraftaufwand Spurwechsel	8,80	9
Kraftaufwand Einlenken	8,97	9
Stabilität in schnellen Kurven	8,97	9,5
Stabilität in engen Kurven	9,07	10
Aufstellen beim Kurvenbremsen	8,67	9
Bremskraftübertragung	8,90	10
Grip Kurve	9,33	9
Grip Beschleunigen	8,93	8,5
Grip Bremsen	8,90	10
Fahrkomfort	7,43	9
Geräuschbildung	8,47	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,87	10
Feedback Hinterrad	8,43	8
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,76	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	8,85	9,5
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	sehr zielgenau und spurtreu	sehr angenehm und mit viel Vertrauen
	sehr sportlich aber angenehm zu fahren	über das Vorderrad zu fahren
	sehr stabil und präzise auf der Bremse	extrem guter Kaltgrip
	mir etwas zu nervös, zu sportlich	fährt sich sehr stabil in schnellen Kurven
	leichtes Einlenken und sehr zielgenau ohne kippelig zu werden	

Metzeler Sportec M7RR



Neben dem S20 Evo ein Favorit einiger Tester.

Er ist nicht ganz so glasklar in der Rückmeldung wie der S20 Evo, aber nur ein wenig dahinter. Der Grip ist wie beim Evo absolut top, warm wie kalt, die Nässehaftung ebenso.

Jedoch hat der M7RR eine phänomenale Eigendämpfung (wie der Power 3), aber ohne dabei instabil zu wirken.

Es kommt einem so vor, als ob sich die Entwickler von Metzeler mit unserem Bundesverkehrsminister an einen Tisch gesetzt und sich den Zustand der deutschen Straßen vor Auge geführt haben.

Kein Reifen fährt sich so problemlos und unbeeindruckt auf dem sich ausbreitenden Flickwerk, was wir Infrastruktur nennen.

Für den älteren Herren wie dem Autor, der beim Kurvengasen den Kurvenausgang und nicht den Fahrbahnuntergrund im Blick hat, eine absolute Empfehlung.

Was der Michelin Power vor zig Jahren war, die eierlegende Wollmilchsau, kommt jetzt von Metzeler, der Sportec M7RR.

M7RR, der Tipp für den Alltagsgebrauch

Metzeler Sportec M7RR	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	9,17	10
Stabilität hohe Geschwindigkeit	9,07	9
Kraftaufwand Spurwechsel	8,73	9
Kraftaufwand Einlenken	8,83	10
Stabilität in schnellen Kurven	9,07	9
Stabilität in engen Kurven	9,20	10
Aufstellen beim Kurvenbremsen	7,97	9
Bremskraftübertragung	9,23	10
Grip Kurve	9,47	10
Grip Beschleunigen	9,37	10
Grip Bremsen	9,30	9
Fahrkomfort	9,07	10
Geräuschbildung	8,50	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,90	10
Feedback Hinterrad	8,50	10
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,96	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	9,12	10
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	Wahnsinnsreifen, mein Testsieger	sehr gutes Kaltgripverhalten
	einfach souverän	Super Feedback fürs Vorder- und Hinterrad
	sehr komfortabler Reifen mit viel Vertrauen in jeder Situation	liegt satt in der Kurve und vermittelt stets viel Vertrauen
	sehr gute Eigendämpfung und trotzdem tolles Feedback	auf der Bremse extrem stabil
	Top Grip auf der Bremse, vermittelt viel Vertrauen	

Michelin Power 3



Wie bereits erwähnt gibt es von Michelin keine Empfehlung des Power 3 für die S1000R.

Wir haben während des Test keine negativen fahrdynamischen Zustände erlebt, die einer Freigabe im Wege stünden, jedoch hat Michelin sicher einen Grund, den Reifen nicht für die S1000R mittels Reifenfreigabe zu empfehlen.

Der Power 3 zeigt klar die Philosophie von Michelin auf. Komfortabel, gute Eigendämpfung und Top Nässeperformance.

Im Alltagsbetrieb ein unauffälliger Begleiter, der sich unkompliziert fahren lässt.

Erst bei strammen Tempo, harten Bremsmanövern und sehr starkem Beschleunigen kommt etwas Unruhe ins Gebälk. Nicht weiter dramatisch, aber im Vergleich zu den Mitbewerbern doch spürbar.

Das harte Anbremsen gelingt nicht ganz so spurstabil, in Schräglage ist bei strammen Tempo eine leichte Tendenz, als ob das Motorrad noch weiter in die Kurve reinfallen wolle, es fehlt irgendwie die Transparenz.

Das ist jedoch Jammern auf hohem Niveau und erst bei Geschwindigkeiten, die zum sofortigen Entzug der Fahrerlaubnis mit MPU-Prüfung reichen.

Power 3, der Tipp für die gemütliche Feierabendrunde

Michelin Power 3	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	8,30	8
Stabilität hohe Geschwindigkeit	8,57	5
Kraftaufwand Spurwechsel	7,67	7
Kraftaufwand Einlenken	8,03	7,5
Stabilität in schnellen Kurven	8,07	4
Stabilität in engen Kurven	8,20	5
Aufstellen beim Kurvenbremsen	7,83	7,5
Bremskraftübertragung	8,30	7,5
Grip Kurve	8,63	5
Grip Beschleunigen	8,53	5
Grip Bremsen	8,40	7,5
Fahrkomfort	8,00	6
Geräuschbildung	8,13	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,27	5
Feedback Hinterrad	7,70	6
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,18	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	8,20	6
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	komfortabel zu fahren	nicht optimales Kaltgripverhalten
	komm ich nicht klar, gibt mir null	schmaler Grenzbereich
	Feedback in Schräglage und auf der	unruhig und instabil in schnellen
	Bremse, Grip ok	Kurven
	Wohlfühlreifen bei Nässe	Feedback vorne wie hinten nicht
	sehr komfortabler Reifen	vertrauensvoll
	fährt weite Bögen	Vorderrad lenkt aber gut ein, aber
		sobald ich auf die Bremse gehe geht
		Gefühl für das Vorderrad verloren

Pirelli Rosso 2 (vorne Kennung K = Standard)



Die Italiener sind ja bekannt dafür, immer jemanden zu kennen, der jemanden kennt, der was richtet.

Von daher ist es nicht weiter verwunderlich, dass der Rosso 2 sich auf vielen Motorrädern aus Italien in der Erstausrüstung befindet und somit auch in unserem Test Beachtung findet.

Seit 2011 auf dem Markt, ist der Rosso 2 der in Sachen Konstruktion und Gummimischung der älteste Reifen im Test.

Vielfach wurde in Internetforen die teilweise Produktionsverlagerung von Breuberg nach China hitzig diskutiert.

Egal wie man dies politisch bewertet, rein von der Produktseite können wir dem Rosso 2 (unser Vorderrad war aus China) keinerlei Nachteile der Performance durch den Produktionsort nachsagen.

Der Rosso 2 funktioniert warm / heiß gefahren optimal und auf Augenhöhe der Mitbewerber.

Seinem Kaltlauf- und Nässeverhalten merkt man aber die Entwicklung der Gummimischungen der letzten Jahre an.

Wenn es kalt ist oder der Reifen noch nicht eine optimale Betriebstemperatur hat, ist er nicht ganz so zielsicher und neigt auch mal kurz mit dem Heck ein wenig zu rutschen.

Erfahrene Fahrer wird das weniger stören, es ist jedoch unangenehm und es fährt am Anfang immer so ein Gefühl mit...is er jetzt warm, kann ich angasen.

Auch bei Nässe kann er nicht ganz mit den Mitbewerbern mithalten, sein Grenzbereich ist deutlich kleiner.

Das Ablaufbild im heißen Zustand macht deutlich, er ist von der Entwicklung her etwas älter. Er rubbelt dann an den Seiten etwas auf und die Lauffläche zeigt ein raues Ablaufbild.

Rosso 2 Tipp für hitzige Schönwetterfahrer

Pirelli Rosso 2 (v. Kennung K)	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	8,38	8
Stabilität hohe Geschwindigkeit	8,38	8
Kraftaufwand Spurwechsel	8,24	8
Kraftaufwand Einlenken	8,09	9
Stabilität in schnellen Kurven	8,47	8
Stabilität in engen Kurven	8,54	9,5
Aufstellen beim Kurvenbremsen	8,68	10
Bremskraftübertragung	8,72	9
Grip Kurve	8,92	8,5
Grip Beschleunigen	8,72	9
Grip Bremsen	8,82	9
Fahrkomfort	7,74	9
Geräuschbildung	8,68	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,26	9
Feedback Hinterrad	8,08	9
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,45	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	8,38	9
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	braucht Einwärmzeit, dann aber sehr sportlich zu fahren	braucht lange um ins optimale Temperaturfenster zu kommen dann aber sehr konstant Viel Traktion am Hinterrad Feedback gut, könnte aber besser sein
	bei Regen hab ich mich nicht wohlgefühlt	
	Reifen für sehr schnelles fahren und Zug am Gas	
	sehr geringes Aufstellmoment und sehr leichtes Einlenken	

Zu den Tourensportreifen:

Bridgestone T30Evo (hinten T30 normal da erst 2016 als 190-55er lieferbar)



Der T30 Evo ist taufrisch auf den Markt gekommen. Erst eine Woche vor unserem eigenen Test hatten wir die Möglichkeit, bei der Produktpräsentation in Portugal, den Reifen einen halben Tag zu fahren.

Bereits dort und auch in unserem Test fiel besonders das sehr gute Vorderrad sofort auf.

Der neue T30Evo ist ein sehr sportlicher Reifen, der im Fahrbetrieb recht gut mit einem Superbike harmoniert.

Gute Eigendämpfung gepaart mit einem sehr zielgenauen Einlenken zeichnen den T30 Evo aus.

Der Hinterreifen ist aktuell jedoch in der Größe 190-55R17 noch nicht als EVO verfügbar.

Daher fuhren wir am Hinterrad noch den aktuellen T30. Im Landstraßenbetrieb ist dies niemanden von uns negativ aufgefallen.

Jedoch bewertete Arne auf der Rennstrecke besonders am Hinterrad doch ein etwas schlechteres Gripverhalten als bei den Mitbewerbern.

Dies jedoch auf bereits sehr hohem Niveau und für uns nochmals die Bestätigung, dass wir mit Arne einen sehr guten und aussagefähigen Testfahrer dabei hatten.

Im Nassen konnten wir keinen Unterschied zu den anderen Reifen wirklich erfahren, der T30 Evo bewegt sich hier ganz oben.

T30 Evo, ein sportlich orientierter Tourensportreifen

Bridgestone T30 EVO / T30	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	8,63	7,5
Stabilität hohe Geschwindigkeit	8,65	6
Kraftaufwand Spurwechsel	8,23	8
Kraftaufwand Einlenken	8,35	8
Stabilität in schnellen Kurven	8,33	6
Stabilität in engen Kurven	8,60	6
Aufstellen beim Kurvenbremsen	8,77	7,5
Bremskraftübertragung	8,43	7
Grip Kurve	8,47	5
Grip Beschleunigen	8,13	5
Grip Bremsen	8,83	5
Fahrkomfort	8,20	6
Geräuschbildung	8,43	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,78	7
Feedback Hinterrad	7,90	6,5
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,45	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	8,45	7
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	mein Tourensport-Favorit	recht unruhig in schnellen Kurven
	läuft sehr direkt und präzise und stellt mich vor keinerlei Probleme	Grip hinten nicht so gut
	in sehr tiefer Schräglage und sportlichem Einsatz etwas überfordert	lässt nach 3 Runden insgesamt spürbar nach
	gutes Feedback und viel Vertrauen	
	etwas weniger Grip beim Beschleunigen	
	bei Nässe sehr gut	

Metzeler Z8 (vorne und hinten Kennung M)



Der Z8 fiel im Test dadurch auf, dass er nicht auffiel.

Zwar rollte der Reifen recht straff ab und teilt somit den Straßenzustand an den Fahrer mit, aber dies doch in einem vertretbaren Rahmen.

Spurwechsel und schnelles Umlegen funktionieren auch recht gut, der Kraftaufwand dafür ist aber doch spürbar höher als bei den Sportreifen.

Die mögliche maximale Verzögerung, bis das Moped in den ABS-Regelbereich kommt, liegt leicht unter dem Niveau der Sportreifen.
Stoppies sind nur mit abgeschaltetem ABS möglich. (zwar kein Testkriterium aber eben aufgefallen)

Auch in Schräglage fiel der Z8 dadurch auf, dass er nicht auffiel.

Man fährt mit dem Reifen in Schräglage irgendwie entkoppelt, sicher und spurstabil, aber irgendwie fehlt das Feedback.

Bei Nässe zeigte der Z8 keine Schwächen und bewegte sich auf dem Niveau der anderen Tourensportreifen, im Grenzbereich einen kleinen Tick hinter dem T30Evo.

**Z8, ein unauffälliger, unter allen Bedingungen gut funktionierender
Tourensportreifen**

Metzeler Z8 (v. u. h.Kennung M)	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	8,53	7
Stabilität hohe Geschwindigkeit	8,62	8
Kraftaufwand Spurwechsel	7,85	8
Kraftaufwand Einlenken	7,95	8
Stabilität in schnellen Kurven	8,38	7
Stabilität in engen Kurven	8,53	8
Aufstellen beim Kurvenbremsen	8,58	8
Bremskraftübertragung	8,80	7
Grip Kurve	8,58	7,5
Grip Beschleunigen	8,65	7
Grip Bremsen	8,63	6,5
Fahrkomfort	8,08	7
Geräuschbildung	8,37	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,37	6
Feedback Hinterrad	7,83	7
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,38	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	8,52	7
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	sehr spurstabil auf der Landstrasse	Feedback Vorderrad nicht optimal wenig Eigendämpfung / Knochig wenig Grip im Beschleunigungsphase
	vermittelt mir viel Vertrauen	
	ausreichender Grip für Landstrasse	
	unauffälliger verlässlicher Begleiter	
	Reifen lässt sich leicht lenken, gute Rückmeldung, ausreichend Grip	
	Geradeauslauf bis über 220 km/h top	
	sehr angenehmer Tourenreifen, fällt nicht auf, bei Nässe auch ganz gut	

Michelin Road 4



Ganz offen gesprochen, wir können nicht nachvollziehen, dass der Road 4 von Michelin einen Freigabe für die S1000R bekommen hat und der Power 3 nicht.

Bei Nässe ist der Road 4 derzeit der Reifen, an dem sich alle Mitbewerber messen müssen. Kein Reifen geht auch nur annähernd so sicher und mit einem so hohen Grenzbereich mit der nassen Fahrbahn um.

Sobald es jedoch trocken und warm wird und schnell, ändert sich das Bild.

Die weiche Karkasse und das durch viele Einschnitte gezeichnete Reifenprofil funktionieren im Bereich der Geschwindigkeiten des öffentlichen Verkehr noch ordentlich.

Aber bereits harte Bremsungen mit der Top-Bremse der S1000R bringen Unruhe ins Fahrwerk.

Das Vorderrad kann dann einfach die Linie nicht sauber halten. Vollbremsversuche bestätigen dieses Phänomen, das Heck der S1000R fängt leicht das Schlingern an.

Was die Wettbewerber im Tourensegment zu hart sind, ist der Michelin zu weich.

Im normalen Verkehr und ohne den direkten Vergleich zum Wettbewerb würde es einem gar nicht so extrem auffallen. Der Road 4 läuft sanft und rund ab, er fährt sich in etwa so wie eine Luxuslimousine.

Dieses Fahrverhalten behält er dann aber auch bei verschärfter Gangart bei und kommt somit deutlich früher an seine Grenzen. Nun ist stets etwas Unruhe im Fahrwerk, ein sauberer Strich ist schwerer zu finden.

Besonders auffällig ist, dass der Road 4 in der Größe 190-55R17 so gut wie nicht auf Kante zu fahren ist.

Die Kontur des Hinterreifens ist so steil gewählt, dass erst die Rasten der S1000R aufsetzen müssen, bevor der Angstreifen am Road 4 verschwindet.

Warum der Road 4 diese Kontur hat und somit eigentlich viel nutzbares Gummi bei Schräglage ungenutzt verschenkt, können wir nicht deuten. Eine Anfrage bei Michelin dazu wurde beantwortet, siehe Testende.

Road 4, gemütlicher Tourenreifen mit extremen Regenqualitäten

Michelin Road 4	ermittelter Wert aller Tester nach 2300 km	Blindtest Arne Tode Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	7,92	6
Stabilität hohe Geschwindigkeit	7,37	5
Kraftaufwand Spurwechsel	7,08	7,5
Kraftaufwand Einlenken	7,52	8
Stabilität in schnellen Kurven	7,40	4
Stabilität in engen Kurven	7,95	5
Aufstellen beim Kurvenbremsen	7,42	7
Bremskraftübertragung	7,92	6,5
Grip Kurve	8,32	6,5
Grip Beschleunigen	8,47	6
Grip Bremsen	8,25	5
Fahrkomfort	8,25	4
Geräuschbildung	8,18	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	7,75	5
Feedback Hinterrad	7,12	5
Gemittelter Wert aller Testkriterien	7,79	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	7,63	6
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	sehr komfortabel zu fahren	Stabilität nicht seine Stärke
	pendeln ab 200 km/h auf BAB	Viel Bewegung im Fahrwerk
	sehr zäh beim Einlenken	nicht so zielgenau
	Top Regenreifen, Hammer	hat mich nicht überzeugt
	souverän und geschmeidig solange es nicht schnell wird	
	sehr komfortabel aber hohe Kraft nötig für Spurwechsel, instabil bei Vollbremsung	
	unruhig um die Lenkachse, habe ange- halten weil ich dachte habe hinten Platten	
	sehr komfortabel und Top bei Nässe	

Pirelli Angel GT



Schade dass die Marketing-Verantwortlichen bei Pirelli nicht aus dem Büro kommen und einen Reifen erst testen, bevor sie ihm einen Namen geben. Hätten Sie es getan, dann wären sie niemals auf Angel, sondern eher auf Devil gekommen.

Im normalen Straßenverkehr, bei normaler Geschwindigkeit ist es auf Dauer etwas anstrengend, mit dem Angel GT auf einem Superbike zu fahren.

Der Reifen ist ganz klar für schwere Tourensportler konzipiert. Er gibt ungefiltert jede Unebenheit an den Fahrer weiter. Beim Überfahren eines Eurostücks kann man mit etwas Übung sicher herausfinden, ob Kopf oder Zahl.

Dafür ist er aber bolzstabil und zielgenau, besonders wenn stramm am Kabel gezogen wird.

Sobald auf Attacke geschaltet wird, funktioniert der Reifen deutlich besser. Das harte Abrollen legt er zwar nicht gänzlich ab, aber es wird tragbar. Im Sportmodus funktioniert der Reifen sehr gut und bewegt sich in Richtung des Bereiches der Sportreifen.

Arne bescheinigt dem Angel GT auf der Rennstrecke ein konstant hohes Gripniveau und eine sehr gute Lenkpräzision.

Sicher lässt sich hier mit einem Absenken des Luftdrucks auf der Straße das harte Abrollen verbessern, aber der Luftdruck war für alle gleich und somit nicht änderbar.

Angel GT, sportlicher Tourenreifen für Fahrer mit Nehmerqualitäten

Angel GT	ermittelter Wert aller Tester	Blindtest Arne Tode
	nach 2300 km	Hockenheim
Noten 1-10	(10 sehr gut...1 mangelhaft)	(10 sehr gut...1 mangelhaft)
Geradeauslauf	8,53	8
Stabilität hohe Geschwindigkeit	8,31	8
Kraftaufwand Spurwechsel	7,97	9
Kraftaufwand Einlenken	7,93	8
Stabilität in schnellen Kurven	8,35	8
Stabilität in engen Kurven	8,16	8
Aufstellen beim Kurvenbremsen	8,19	8,5
Bremskraftübertragung	8,47	7,5
Grip Kurve	8,56	7
Grip Beschleunigen	8,49	7
Grip Bremsen	8,09	7
Fahrkomfort	6,67	8
Geräuschbildung	8,22	ohne Bewertung
Feedback Vorderrad	8,15	8,5
Feedback Hinterrad	7,80	8
Gemittelter Wert aller Testkriterien	8,13	
Wie wohl fühle ich mich auf dem Reifen	8,11	8,5
	Kommentare Fahrer	Kommentar Arne Tode
	sehr hart beim Abrollen	hat schnell Grip und hohes
	holpert etwas bei schlechter Strasse	Temperaturfenster
	sehr spurstabil bis V-max	Eigendämpfung lässt zu wünschen
	gute Traktion, auch bei Nässe	übrig
	BAB TOP, Reiseireifen, auf Landstrasse	Handling gut
	mir zu hart	Grip könnte etwas höher sein
	sehr sicher bei Top-Speed	
	wenig Komfort und dadurch wenig	
	Feedback	

Zusammenfassung

Die Frage nach dem besten Reifen für ein Superbike oder potentes Nakedbike lässt sich einfach und doch nicht einfach beantworten.

Einen Tourensportreifen sollten Sie eigentlich nur wählen, wenn Sie eine lange Urlaubsfahrt planen.

Wenn die Urlaubsreise über 4000 km geht, sollten Sie sich zwischen dem Bridgestone T30 Evo und dem Metzeler Z8 entscheiden. Beide vertragen sich ordentlich mit dem Fahrwerk der Supersportler.

Wird es eine gemütliche Urlaubsreise, bei der auch die Landschaft Beachtung findet, dann ist auch der Road 4 ein guter Begleiter mit hervorragender Nässehaftung.

Für den Späßeinsatz, die Feierabendrunde oder auch mal dem Adrenalinkick auf der Straße, sollten Sie auf einen Sportreifen jedoch nicht verzichten.

Nur mit einem Sportreifen können Sie das Potential des Superbikes auch voll ausnutzen, die guten Lenk- und Spurwechseleigenschaften der Bikes nutzen und auch beherzt am Kabel ziehen.

Hier haben Sie die Qual der Wahl, alle Reifen liegen eng zusammen.

Der S20 Evo ist der Sportlichste, der M7RR der Harmonischste, der Power 3 der Gemütlichste, der Rosso 2 der Reifen für den heißen Ritt bei schönem Wetter.

Jedoch müssen wir auch einen Testsieger wählen und die Mehrzahl der Fahrer entschied sich hier für den Metzeler Sportec M7RR.

Er vereinigt sportliche Attribute mit einer sehr guten Eigendämpfung und hat die Verschleissanfälligkeit seiner Vorgänger (Sportec M3 und M5) komplett abgelegt. Für uns die aktuelle eierlegende Wollmilchsau.

copyright
MRP GMBH

Nachtrag:

Antwort von Michelin zur Kontur von 190/55 ZR 17 Pilot Road 4:

Die Kontur des Reifens ist so gewählt, daß er bei Geradeausfahrt und bei leichter Schräglage eine größere Auflagefläche im Vergleich zum Pilot Power 3 hat. Das verbessert die Kilometerleistung des Reifens.

Als Sport-Touring-Reifen sind Karkasse und Kontur des Pilot Road 4 so ausgelegt, daß bei zunehmendem Gewicht /steigender Beladung des Motorrades die volle Auflagefläche in Schräglage erreicht wird.

Bei einem vergleichsweise leichten Motorrad wie der BMW S 1000 R in Verbindung mit dem hohen Solo-Luftdruck von 2,9 bar hinten hat man deshalb bei normaler bis sportlicher Fahrweise auf Landstraße einen Reservestreifen für noch tiefere Schräglagen.