

Test Sportreifen 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17

# WALZWERK

1200 PS und 678 Newtonmeter aus 6,0 Liter Hubraum malträtiertern 4,4 m<sup>2</sup> Gummi auf unserer Reifentesttour zu den Rennstrecken des Südens. Welcher Sportreifen steckt die Strapazen dieser Funreise am besten weg, überzeugt auf dem Rundkurs, der Hausstrecke und sogar bei Regen?

Von Jörg Lohse und Karsten Schwers  
Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio (6)



**MOTORRAD**

# REIFENTEST

2017



## In diesem Heft:

Sportreifen der Dimension 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 im großen Funktions- und Verschleißtest auf Kawasaki ZX-10R Ninja



## In MOTORRAD 12/2017:

Tourenreifen der Dimension 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 im Funktionstest auf Landstraßen und bei Nässe auf Suzuki GSX-S 750



## In MOTORRAD 13/2017:

Unsauber gewuchtet, Fahren mit falschem Luftdruck oder ein zu alter Reifen auf der Felge? Zum Finale ein Test der Extreme

## Test Sportreifen

**D**er allgemeine Drang unseres Lebens zu höher, weiter, schneller macht auch vor unseren Reifen-test-Planungen nicht halt. Was dazu führt, dass entspannte Gedankenspiele schnell ad acta gelegt werden. Denn eigentlich könnten wir doch auch die aktuelle Sportreifen-Range auf ein paar spritzige Naked Bikes stülpen, ein paar Tage durch

die Gegend touren, anschließend den Verschleiß messen und in der Bilanz sagen: alles gut, alles prima, alles easy. Schwachstellen, Ausfälle, Neurosen? Gibt's keine.

Nun ist der geneigte Tester aber mit dem Virus problematicus befallen. Der nagt in einem und sagt: Los, finde den Fehler, mach sie fertig, gib nicht klein bei. Also streicht man das komfortable Naked Bike, setzt die Kilometerlänge der täglich geplanten Touren ins Quadrat und gibt Stoff.

Gedanklich zementiert man ein Worst-Case-Szenario ins Testhandbuch: nicht unter Superbike, nicht unter 200 PS, nicht unter 2000 Kilometer Landstraße. Beim letzten Punkt blickt dann meist der geschäftsführende Redakteur mit gerunzelter Stirn durch die Kostenbrille, hebt den Zeigefinger wie seine Stimme und fragt: „Und alles bitte in zwei Tagen?“ Dem begegnet man am besten nicht mit Widerspruch, sondern stammelt ein „Natürlich,

## Mal dahin reisen, wo andere nur rasen

Los geht's zum Reifenverschleiß: 4000 Kilometer durch Europa. Auf unserer Kilometerkollekte mit den sechs Ninjas haben wir den Weihestätten des Speeds gehuldigt. Manche bekannt, manche legendär, manche schon längst vom Zahn der Zeit zerfressen.

**E**rster Anlaufpunkt unserer Verschleißfahrt unter dem Motto „Festival of Speed“ ist der **Circuito de Alcarràs** ([www.circuitalcarras.cat](http://www.circuitalcarras.cat)) nahe Lleida, wo die Sportgummis zunächst zeigen müssen, was sie im Race-Modus draufhaben. Schnellster wird Pirellis Rosso III mit 1:45,5 min. Große Veranstaltungen finden auf der noch jungen Anlage (2007 eröffnet) nicht statt, meist fighten nationale Champs oder Hobbyracer um Ruhm und Ehre. Deutlich höher ist die Promidichte im rund 130 km entfernten **Motorland Aragón** ([www.motorlandaragon.com](http://www.motorlandaragon.com)), wo seit 2010 die MotoGP zu Gast ist. Schnellster Motorradmann auf dem fünf Kilometer langen Racetrack: Jorge Lorenzo mit 1:48,1 min. Deutlich unbekannter dürfte der englische Graf Louis Zborowski sein, der mit einem Miller-Rennwagen das zwei Kilometer lange **Autódromo**

**de Sitges-Terramar** ([www.autodrom-terramar.com](http://www.autodrom-terramar.com)) in 45,8 Sekunden umrundete. Inzwischen hoppeln aber maximal schnelle Häschen über das bereits 1923 eröffnete Highspeedoval südlich von Barcelona: Bereits seit dem Zweiten Weltkrieg ist die Betonpiste dem Zerfall preisgegeben. Mehr Stimmung und Speed herrschen wieder auf dem **Circuit Calafat** ([www.circuitcalafat.com](http://www.circuitcalafat.com)) nahe Tarragona, wo uns bei der Stippvisite blaue Zweitaktflaggen um die Nase ziehen. Zum Finale lassen wir die stolze Trikolore wehen und stattdessen dem **Circuit Paul Ricard** ([www.circuitpaulricard.com](http://www.circuitpaulricard.com)) bei Marseille einen Besuch ab. Schnellster Mann auf diesem Kurs? Ein echter Ritter: Formel 1-Weltmeister Nigel Mansell, der „Le Castellet“ mit seiner legendären Mistral-Geraden im Formel 1-Ferrari 641 in 1:08,0 min umrundete.



wir bemühen uns!“ zusammen und verlässt dann fluchtartig die Redaktion. Aus den Augen, aus dem Sinn ...

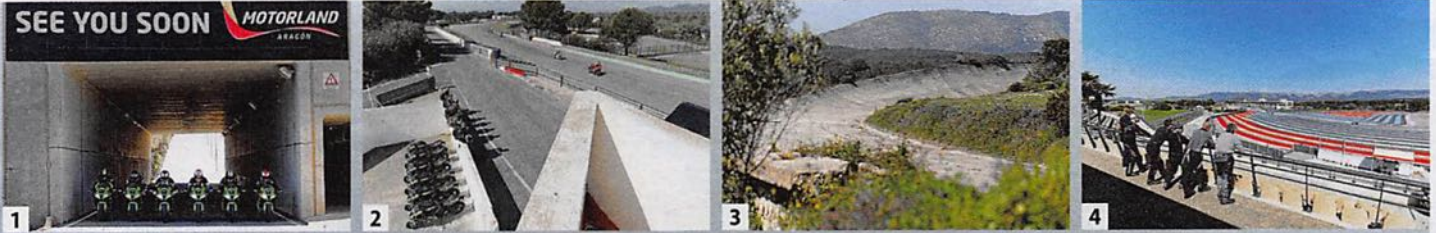
## Volle Lotte nach Spanien

Unsere Fluchtpläne laufen schon nach drei Kilometern komplett aus dem Ruder. Vollgas und leerer Tank vertragen sich nicht, weshalb am Stadtrand Stuttgarts alle sechs Kawas vor die Zapfsäule rollen. Kaum ist bezahlt, kegelt ein vom Parkdistanz-

getöse überforderter A-Klasse-Fahrer die erste Ninja vom Seitenständer. Wow, so früh hatten wir beim Reifentest noch nie ein Produktionsende vor Augen. Glücklicherweise bleibt die Fuhre trotz halbierten Bremshebels und Haarrisses im Seitendeckel fahrbereit. Nun aber ab auf die Bahn, Sommer, Sonne, Spanien, wir kommen.

Auf schnellstem Weg wollen wir Lleida im Zentrum Kataloniens erreichen. 1388 Kilometer wirft Google Maps aus, Fahrzeit

13 Stunden, eine Minute. Google weiß zwar nicht, dass die sechs Ninjas alle 200 Kilometer frischen Sprit verlangen und Testfahrer Gabriel selbstdrehender Kettenraucher ist, aber jeder Stopp mit Qualm lässt sich wieder durch Speed mit mehr Qualm kompensieren. Vor allem erwarten wir, dass wir unseren Testreifen so schon mal reichlich Stress bescheren, wenn sechsmal 200 PS auf die fetten 190er-Gummiwalzen an der Hinterhand losge-



Tempomachen ist auch das Motto der diesjährigen Reifenverschleißfahrt. Schließlich soll in wenigen Fahrtagen die Kilometerleistung einer typischen Saison zusammenkommen. Unsere Highspeedspots auf der Tour: das Motorland Aragón (1), die MOTORRAD-Kultstrecke in Calafat (2), das vergessene Autodrom in Sitges (3) und schließlich der imposante Kurs von Le Castellet (4), der Circuit Paul Ricard



Karten: MAIRDUMONT/Claudia Werel



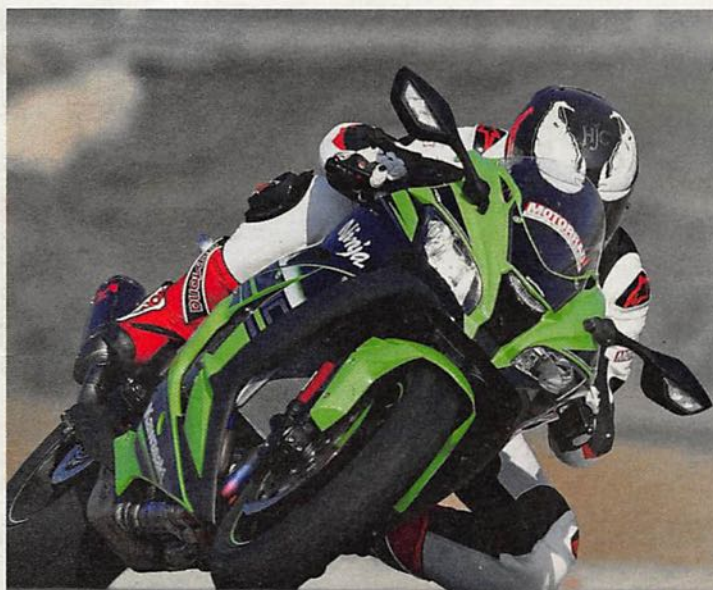
## Test Sportreifen

lassen werden. In der Realität kämpft man dann auf Deutschlands Autobahnen gegen notorische Linksfahrer und zähe Brummi-Überholmanöver, in Frankreich und Spanien gegen das einschläfernde 120er- bzw. 130er-Gebot. Immerhin stehen nach anderthalb Tagen schon einmal 1400 Kilometer auf dem Tacho, und damit ist es Zeit für die erste Zwischenbilanz.

Echten Stress hatten bislang weder Fahrer noch Fahrzeuge samt Reifen. Noch hält sich der Druck auf die Handgelenke in Grenzen, und das Sitzfleisch zeigt noch Ausdauer. Auch den Gummis hat die Tourenetappe nach dem Motto „fern, schnell, gut“ wenig anhaben können – keine Kantebildung, kaum Abrieb, das Ganze ließe sich gut und gerne zehnmal wiederholen.

In Summe zeigt sich, dass das Konzept der sogenannten Bi- oder Multicompound-

Reifenbauart gut aufgeht. Bei diesem Techniktransfer aus dem Rennsport wird die Lauffläche des Reifens aus verschiedenen harten Gummimischungen aufgebaut. In der Mitte setzt man relativ harte Streifen ein, die nicht nur stabilen Vortrieb gewährleisten sollen, sondern auch entsprechend abriebresistent sind. An den Schultern gestaltet man die Mischung dagegen weicher, um einen maximalen Grip in Schräglagen zu erzielen. Vom Prinzip her



## Ein schräges Vergnügen

Eine Ninja, zwei sportliche Pellen, mehr als drei Kilometer Rennasphalt. Klingt doch verlockend? Ja, aber nur, wenn das Gummi nicht schlappmacht ...

Wenn man in die Produktkataloge der Reifenhersteller guckt, wird man bei jedem Anbieter noch mindestens ein, wenn nicht sogar zwei Modelle finden, die in ihrer Performance oberhalb der hier getesteten Sportreifen angesiedelt sind. Deshalb an dieser Stelle der kleine „Warnhinweis“: Fürs ambitionierte Zeiteifen auf dem Rundkurs ist die Reifengattung unseres Tests nur bedingt geeignet. Dafür gibt es einfach bessere. Warum wir sie dann trotzdem auf der Rennstrecke bewerten? Zum einen, weil sie eine gewisse Einsatzzeit und -art doch mitmachen – wer zum Beispiel eine Kurvenschule oder das legendäre Nordschleifen-Perfektionstraining des MOTORRAD action teams bucht, wird mit diesen Sportgummis genau richtig bereift sein. Und zum anderen, weil uns diese „Laboranalyse“ genaue Hinweise darüber liefert, wie es um die Performance der Reifen bestellt ist, wenn sie bei sportlicher Fahrt ans Limit gebracht werden.



Referenzbereich

## Rennstrecke Alcarràs



Der wellige Asphalt von Alcarràs stresst Fahrwerke, aber auch Reifen enorm. Auf diesen „Querschlägern“ bewähren sich deshalb besonders stabil konstruierte Gummis. Die Rennanalyse zeigt, wie der Michelin dem deutlich früher wankenden Dunlop davonfahren kann.

## MOTORRAD-Punktwertung Rennstrecke

### Fahrverhalten

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2 Max	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Power RS	Pirelli Diablo Rosso III
Handlichkeit	10	9	10	9	8	8	8
Lenkpräzision	10	9	9	10	9	9	10
Kurvenstabilität	20	17	18	16	19	20	19
Haftung in Schräglage	20	17	18	17	19	20	19
Haftung Beschleunigung	20	17	16	16	18	20	19
Grenzbereichverhalten	20	19	18	19	19	19	19
Rundenzeit in min		1:47,1	1:46,2	1:47,3	1:45,6	1:45,6	1:45,5
Luftdruck v/h in bar*		2,2/2,0	2,1/1,8	2,4/2,5	2,5/2,5	2,1/1,9	2,5/2,5
Reifentemperatur v/h in °C		53/61	55/68	59/67	57/82	61/73	55/67
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>88</b>	<b>89</b>	<b>87</b>	<b>92</b>	<b>96</b>	<b>94</b>

### PLATZIERUNG

5. 4. 6. 3. 1. 2.

In den letzten Jahren war dieses Kapitel fest in der Hand von Pirelli. Und traditionell haben die sehr alltagsorientierten Michelin-Männchen die rote Laterne nach Hause getragen. Mit dem neuen Power RS kehren die Franzosen das Bild allerdings

um. Es ist beeindruckend, mit welcher Ultrastabilität sich das jüngste Kind der Power-Familie durch die Schräglagen prügeln lässt und selbst nach etlichen Runden nicht einknickt. Pirelli hat in Sachen Lenkpräzision aber weiterhin die Nase vorn.

\*Herstellerempfehlung für den Einsatz auf der Rennstrecke

## Test Sportreifen

machen alle Hersteller das Gleiche, im Detail betrachtet hat aber jede Marke ihre Besonderheit.

Bridgestone zum Beispiel teilt die Laufflächen des S 21 vorne in fünf, hinten in drei unterschiedliche Zonen auf, die aus drei bzw. zwei verschiedenen harten Mischungen bestehen (5LC/3LC). Michelin verwendet unter der Bezeichnung 2CT

an der Front drei Zonen mit zwei Gummimischungen. Hinten nennt sich das Ganze 2CT+: Hier wird die weiche Schulterpartie auf die harte Mischung aus der Mitte aufgesetzt – so will man mehr Kurvenstabilität erreichen. Conti nennt die Technik inzwischen Multigrip (vorher „Continuous Compound“): Die unterschiedlich ausgehärtete Lauffläche wird nicht durch verschiedene Mischungen, sondern ein spezielles Back- bzw. Abkühlverfahren

erzeugt. Technik hin, Schlagworte her: Im Alltag funktionieren die Sportreifen beim Langstreckentouren prächtig, die Unterschiede sind eher graduell als gravierend.

## Shoot-out auf dem Racetrack

Für den obligatorischen Rennstreckentest ziehen wir einer ZX-10R nochmals von jedem Hersteller einen neuen Reifensatz auf und geben Flamme. Natürlich ist klar, dass sich die Sportreifen so wirk-



## Idealvorstellung

Perfekte Radien, satter Grip, aber auch klein, schmierig und verwinkelt. Landstraßen fordern Reifen alles ab. Wer kann's am besten?

Landstraße – ist das nicht eigentlich wie Rennstrecke, nur etwas weniger schräg und leider auch mit störendem Gegenverkehr? Also buchst man doch die Renncharakteristik etwas runter und hat schon den idealen Sportreifen für alle Tage... Pustekuchen! Denn die Annahme erweist sich schnell als Trugschluss. Vor allem, wenn man zu diesem Test mit 200-PS-Superbikes aufbricht. Denn um die Felgenbesohlung ähnlich wie auf der Rennstrecke überhaupt nur ansatzweise in Verlegenheit zu bringen, müsste man die meiste Zeit sehr lebensverneinend unterwegs sein (von StVO-Konformität wollen wir erst gar nicht sprechen). Viel mehr zählen hier Kaltgrip, Präzision und Handlichkeit.

## MOTORRAD-Punktewertung Landstraße

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2 Max	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Power RS	Pirelli Diablo Rosso III
<b>Fahrverhalten</b>							
Kaltlauf neu	10	8	10	8	9	9	8
Handlichkeit	20	18	19	18	17	16	17
Lenkpräzision	20	18	19	18	18	18	19
Kurvenstabilität	10	9	9	9	9	9	9
Haftung Schräglage/Beschl.	20	19	19	19	20	20	20
Grenzbereichverhalten	10	9	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	8	8	9	9	8	8
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>93</b>	<b>90</b>	<b>91</b>	<b>89</b>	<b>90</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>4.</b>	<b>1.</b>	<b>3.</b>	<b>2.</b>	<b>4.</b>	<b>3.</b>

Contis Sport Attack 3 hat unsere Landstraßenwertung schon im vergangenen Jahr angeführt, von daher ist es nicht verwunderlich, dass er sich dank superber Handlichkeit und direkten Ansprechverhaltens wieder an die Spitze setzen kann. Metzlers M7 folgt mit einer grundlegend anderen Philosophie, nämlich als ausgewo-

gener All-Day-Allrounder, auf Platz zwei. Bemerkenswert ist allerdings das Abschneiden des neuen Dunlops. Während der hart abgestimmte, störrische Vorgänger Sportsmart 2 auf der Landstraße nie glänzen konnte, überzeugt der Max nun mit Handlichkeit, komfortabler Dämpfung und angenehmem Feedback.

## Mal eben kalt abgeduscht

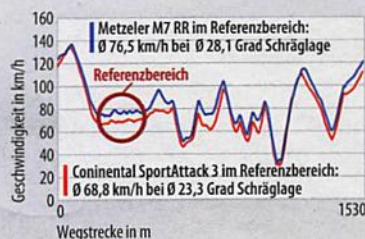
Anders als in der MotoGP wollen echte Sportsleute wie wir bei Schlechtwetter nicht die Bereifung samt Motorrad wechseln. Mit welchem Reifen heißt es auch bei Regen volle Brause?

Wenn es so etwas wie die Haute Cuisine des Reifenbackwerks gibt, dann ist es das Anmischen eines auch im fiesesten Regen wunderbar geschmeidigen Gummibelags. Die hohe Kunst ist es aber nicht, eine nur gripstarke Mischung aufzulegen. Sie sollte dazu auch möglichst lange schmecken. Wer die Regenrennen in der Königsklasse des Motorradrennsports verfolgt, wird immer wieder über die schier unglaublichen Schräglagen staunen, die dort mit entsprechender Bereifung bei Nässe gefahren

werden können. Mit Schrecken starrt man dann aber auch auf die dramatischen Auflösungserscheinungen der Reifen, sobald die Strecke abtrocknet. Für den Alltag wäre so ein Gummi natürlich undenkbar. Gleichwohl demonstriert es aber, was technisch inzwischen möglich ist. Diesem gewaltigen Entwicklungsschub kann sich im Premiumsegment kein Reifenhersteller mehr entziehen. Und entsprechend haben alle brav ihre Hausaufgaben gemacht, stattdessen die Gummis zum Beispiel mit einem breiten Grenzbereich aus, der dem Piloten frühzeitig das Ende der Fahnenstange ankündigt. Einen wirklich schlechten – sprich gefährlichen – Sportreifen, mit dem die Regenfahrt zu einer heiklen Schlitterpartie wird, gibt es eigentlich nicht mehr. Ersten und Letzten trennen in dieser Wertung lediglich 15 Punkte. Das klingt doch eigentlich ganz schön lecker, oder?

## Nassteststrecke

### Referenzbereich



Erster und Letzter im Vergleich auf der permanent bewässerten Nass-teststrecke des Bridgestone-Testgeländes nahe Rom. Während sich der Metzeler mit satter Haftung souverän um den Kurs steuern lässt, hapert es beim Conti ein wenig an Grip und damit auch etwas an Vertrauen.

## MOTORRAD-Punktewertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2 Max	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Power RS	Pirelli Diablo Rosso III
<b>Fahrverhalten</b>							
Handlichkeit	10	9	8	9	9	9	8
Lenkpräzision	20	18	16	17	19	17	18
Haftung Kurven	20	18	15	17	19	17	19
Haftung Beschleunigung	20	18	16	17	19	18	19
Grenzbereichsverhalten	20	18	16	17	18	17	18
Bremsverzögerung	10	9	7	8	9	8	9
Bremsweg (m) aus 100 km/h		44,1	48,2	46,5	44,4	45,5	43,3
Geschwindigk. (km/h) im Omega		75,6	68,8	71,1	76,5	74,2	76,5
Rundenzeit in min		1:11,4	1:17,0	1:14,3	1:09,6	1:12,3	1:09,8
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>90</b>	<b>78</b>	<b>85</b>	<b>93</b>	<b>86</b>	<b>91</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>3.</b>	<b>6.</b>	<b>5.</b>	<b>1.</b>	<b>4.</b>	<b>2.</b>

Mit Erscheinen des ersten Pilot Power hatte Michelin den Sieg in diesem Testabschnitt über viele Jahre quasi durchgebucht. Doch der jüngste Spross der Familie beendet nun diesen Lauf. Und das sogar mit gehörigem Abstand zum Spitzentrio (Metzeler, Pirelli

und Bridgestone). Diese drei sind erste Wahl, wenn bei der Neubereifung das Augenmerk auf eine Top-Performance im Regen gelegt wird. Und auch Dunlops neuer Max funktioniert bei Nässe nun deutlich besser als der Vorgänger Sportsmart 2.



## Verlustgeschäfte

Leistung kostet. Der kaufmännische Grundsatz gilt auch im Reifenbusiness. Wie viel Profil lassen unsere Sportgummis auf der Strecke?

Um schließlich vergleichbare Verschleißwerte auf dem Millimeterpapier einzeichnen zu können, ist der Aufwand in diesem Testkapitel ein ganz schön großer. Angefangen damit, dass für jede Paarung ein eigenes (und natürlich auch immer wieder gleiches) Motorrad benötigt wird. Weshalb schließlich sechs Kawasakis vom Typ ZX-10R vor der MOTORRAD-Werkstatt stehen und darauf warten, von B wie Bridgestone bis P wie Pirelli umbereift zu werden. Als Nächstes satteln sechs Testfahrer auf, die einer strengen Choreografie folgend in den nächsten sechs Tagen Tausende von Kilometern schrubben werden. Und zwar nicht jeder, wie er mag, sondern im Team, exakt auf Position – wie Piloten in einem eingespielten Jagdfliegerverbund. Obligatorisch: der regelmäßige Fahrzeugwechsel, sodass pro Tageturn jeder Fahrer mindestens einmal auf jedem Bike gesessen hat. Erst so wird schließlich gewährleistet, dass sich minimale Fahrunterschiede ausgleichen können. Natürlich ist klar, dass der Reifenverschleiß sehr individuell von z.B. der Streckenwahl und den persönlichen Fahrgewohnheiten beeinflusst wird. Durch unsere Methode aber lassen sich nun nicht nur alle sechs Paarungen exakt miteinander vergleichen, sondern erlauben auch, dass man die Messergebnisse mit den eigenen Laufeistungserfahrungen in Beziehung setzen kann.

## Verschleiß nach 4000 km in Prozent



## MOTORRAD-Punktwertung Verschleiß

Verschleiß	Maximale Punktzahl	Motorrad-Modelle					
		Bridgestone S21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2 Max	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Power RS	Pirelli Diablo Rosso III
Vorderrad	50	47	46	49	45	44	48
Hinterrad	50	43	43	44	42	39	43
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>90</b>	<b>89</b>	<b>93</b>	<b>87</b>	<b>83</b>	<b>91</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>1.</b>	<b>5.</b>	<b>6.</b>	<b>2.</b>

Wer seinen nächsten Reifenkauf unter wirtschaftlichen Aspekten tätigen will, wird am neuen Dunlop nicht vorbeikommen. Zumal er mit Blick auf die Qualitätswertung (Seite 80) auf Dauer eine stabile Performance zeigt. Un-

term Strich gibt es aber auch keine Ausreißer nach unten. Dies vor allem eine Folge dessen, dass kaum noch ein Hersteller auf Multicomponent-Mischungen verzichtet, die in der Laufflächenmitte verschleißoptimiert sind.



## Test Sportreifen

lich in Verlegenheit bringen lassen. Denn vom Konzept her sind diese eher auf Alltagsgebrauch als Pisteneinsatz abgestimmt. Im Prinzip geht es auch eher darum, die Konzepte und Herangehensweisen der Hersteller sichtbar zu machen. Eine härtere Gangart vertragen zwar grundsätzlich alle, doch unter der Lupe zeigen sich dann doch die feinen Unterschiede.

In den letzten Jahren war vor allem Pirelli die Macht auf dem Rundkurs. Die Straßensportreifen der Italiener (die übrigens seit Jahren in Deutschland gefertigt werden) waren schon sehr eng an den echten Renngummis angelehnt. Andere hatten dagegen echte Probleme in diesem Test. Allen voran Michelin.

Die Power-Typen fielen regelmäßig durch frühzeitiges Schmieren auf. Wer also auf das schnell folgende Abschmieren verzichten wollte, tat gut daran, den Power 2 oder 3 bei einem Rennstreckenausflug nicht über Gebühr zu belasten. Nun hat das französische Michelin-Männchen Japans Bridgestone-san als Chefausrüster in der MotoGP abgelöst, und diese prestigeträchtige Nummer will man anscheinend



**Druck gemacht: Reifen haben sich inzwischen an 2,5 und 2,9 bar gewöhnt, aber vertragen das auch die Maschinisten? Wie im Zeitraffer beamen uns die sechs Ninjas quer durch Europa, und eine ambitionierte Tourenplanung verlangt nach effektiver Pausengestaltung**



**LS2**  
HELMETS

**ALWAYS AHEAD**

**INNOVATIV.  
MULTIFUNKTIONELL.**

Kinnteil mit 180° Rotation.  
Zuverlässige, einfach zu bedienende, Klappmechanik. Zulassung als Jet- und Integralhelm.  
Leichtes KPA-Material.  
Pinlock-Antibeschlagvisier + stufenlos verstellbares Iridium-Sonnensvisier.  
Solider Metall-Ratschenschluss. Belüftungsöffnungen an Kinn, Oberkopf und Hinterkopf. Vorbereitet für die voll integrierte LS2-Bluetooth-Freisprecheinrichtung „LRP by Sena“.  
Größen XS – XXL.  
5 Jahre Garantie.

**Ab 349,90 Euro.**

**VALIANT**  
URBAN COMMUTER



[WWW.LS2HELMETS.COM](http://WWW.LS2HELMETS.COM)

## Runtergefahren

Im Neuzustand mag mancher Reifen prächtig funktionieren. Doch was passiert, wenn die Laufleistung an der Qualität knabbert?

Der Bock will nicht mehr recht ums Eck? Den Trick mit der frischen Bereifung kennt wohl inzwischen jeder Motorradfahrer. Doch die Frage ist, wie lange diese günstige Tuningmaßnahme anhält. Denn mehr oder minder schnell ist das Problem wieder da. Und schon wieder fährt sich der Reifen mit zunehmender Einsatzdauer und abnehmender Profiltiefe immer störrischer und unhandlicher. Dabei muss man noch lange nicht in der gesetzlich vorgeschriebenen Wechselzone (1,6 mm Restprofil) angekommen sein. Bei manchen Reifen kann die Leistung schon spürbar früher nachlassen. Das Problem: Der Prozess geschieht schleichend, ein direkter Vergleich, wann welcher Reifen in welchem Umfang abgebaut hat, ist im normalen Motorradleben kaum festzustellen. Interessant sind solche Erkenntnisse aber allemal. Vor allem, wenn beim Reifenkauf Wert auf Qualität gelegt wird, die von einer gewissen Dauer sein soll. Deshalb spielt bei unserem jährlichen Master-Reifentest nicht nur die Laufleistung per se eine Rolle (sprich wie viel Restprofil ist nach der Verschleißfahrt noch vorhanden), sondern gleichzeitig betrachten wir auch, welche (positiven wie negativen) Fahreigenschaften sich mit zunehmender Laufleistung stärker

## MOTORRAD-Punktewertung Landstraße

nach 4000 km

### Fahrverhalten

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S-21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2 Max	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Power RS	Pirelli Diablo Rosso III
Kaltlauf	10	8	10	8	9	9	8
Handlichkeit	20	17	18	17	15	15	16
Lenkpräzision	20	16	18	17	16	16	18
Kurvenstabilität	10	9	9	9	9	9	9
Haftung in Schrägl./Beschl.	20	19	19	19	20	20	20
Grenzbereichverhalten	10	9	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	7	7	8	7	7	7
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>85</b>	<b>90</b>	<b>87</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>87</b>

### PLATZIERUNG

4. 1. 2. 4. 4. 2.

Langstrecken-Sportfahrer sollten sich diese Tabelle ganz genau anschauen. Denn nicht jedes Gummi steckt unsere Europa-Tournee gleich gut weg – qualitativ betrachtet. Bemerkenswert: Contis Sport Attack 3 führt die Landstraßenwertung nach 4000 Kilometern nicht nur weiterhin an, sondern kann den Abstand zum Verfol-

ger auch deutlich ausbauen. Der im Neuzustand noch auf Rang zwei platzierte Metzeler M7 RR sackt dagegen auf Platz vier ab. Die Laufleistung hat besonders stark an seiner Neutralität und Handlichkeit geknabbert. Damit teilen sich nun Dunlop und Pirelli Position zwei, die wie Conti kaum an Qualität verloren haben.

oder schwächer ausprägen. Deshalb steht am Schluss unserer Kilometerfräseerei noch einmal ein Fahrversuch mit allen Probanden im direkten Vergleich auf dem Tagesplan. Meist zeigt sich, dass manch ein Reifen plötzlich überdurchschnittlich viel an Handlichkeit eingebüßt und an Feedback nachgelassen hat, oder sich Unarten wie das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage nun deutlich stärker ausprägen.



## Test Sportreifen

auch mit einem entsprechend kompetenten Serienprodukt untermauern.

Schon bei der Produktpräsentation des neuen Power RS, die kurz nach dem MotoGP-Saisonstart auf gleicher Strecke in Qatar stattfand, war klar, dass sich nun das Kräfteverhältnis verschieben wird. Dass es sich aber so deutlich ausprägen wird wie in diesem Test, hat uns dann doch erstaunt. Der Nachfolger des Power 3 schafft sozusagen einen Start-Ziel-Sieg. Dank überragender Stabilität auf Antrieb auf Platz eins in unserer Rennstreckenwertung, das ist uns schon ein „Chapeau“ wert. Doch die Frage bleibt: Was hat der Alltagsfahrer davon? Und damit verlassen wir Alcarràs, setzen unsere Hintern wieder auf die sechs Ninjas und nehmen die Landstraße ins Visier.

## Fast forward durch den Süden

Frage in die Runde: Gibt es eigentlich DIE LANDSTRASSE, ein perfekt in die Landschaft drapiertes Asphaltband mit exakt gezirkelten Kurven und Kehren, deren Schwung man schon vorausahnt, deren Sog man bis in alle Ewigkeit (und noch ein Stückchen weiter) folgen mag? In Spanien und Frankreich kommt man dem Ideal



1500 Liter Sprit haben wir schließlich verfahren, vom Regen haben wir dagegen deutlich weniger wegstecken müssen. Im Zickzack folgen wir der Route des Cols durch die Pyrenäen und lassen zum Finale noch einmal am Circuit Paul Ricard die Motoren aufheulen



# HARLEY-DAVIDSON®

## E Y E W E A R

[www.Bikereyes.de](http://www.Bikereyes.de)

HELLY HELBRECHT himself

**RX** MADE IN GERMANY  
AUCH DIREKT IN DEINER SEHSTÄRKE!

**RX** MADE IN GERMANY  
DIREKT IN DEINER SEHSTÄRKE!

[www.HD-EYEWEAR.COM](http://www.HD-EYEWEAR.COM)

# HELLY®

## NO 1 BIKEREYES

HARLEY-DAVIDSON eyewear & HELLY - N°1 BIKEREYES bieten wir als Brillenhersteller auch direkt online in Deiner Sehstärke an! Unsere Werkseinschleiferei ist spezialisiert auf das Einschleifen von hochwertigen optischen Gläsern sogar mit erhöhter Schutzstufe (Sicherheitsverglasung speziell für Motorradfahrer nach DIN EN 166).

HELLBRECHT optics



## Bridgestone

### S 21

**Gewicht (vorne/hinten):** 4,3/7,0 kg

**Herstellungsland:** Japan

**Infos/Freigaben:** Bridgestone Deutschland, Tel. 0 61 72/40 81 73, www.bridgestone-mc.de

#### BEWERTUNG

**Rennstrecke:** (Luftdruck\*\* vorn/hinten 2,2/2,0 bar, 88 Punkte, **Platz 5**)

Bei seinem 2016er-Debüt war der S 21 auf BMW S 1000 RR noch unser Race-Tipp, mit Kavas ZX-10R musste er auf der Buckelpiste von Alcarràs aber Federn lassen. Lenkpräzision und Rückmeldung sind top, hinten fängt man sich nach einigen Runden aber leichte Walkbewegungen ein.

**Landstraße/Alltag:** (neu: 89 Punkte, **Platz 4**; nach 4000 km: 85 Punkte, **Platz 4**)

Im Alltag überzeugt der S 21 mit gutem Feedback und präzisiertem Lenkverhalten. Bei zunehmender Laufleistung verliert er an Neutralität, auch das Aufstellmoment ist nun ausgeprägter.

**Nasstest:** (90 Punkte, **Platz 3**)

Bei Regen behauptet sich der S 21 mit sattem Grip und breitem, gut einschätzbarem Grenzbereich besser als im Jahr zuvor.

**Verschleiß:** (90 Punkte, **Platz 3**)

Gleichmäßig und gering. Das ist insgesamt gut.

**Fazit:** Bis auf die minimale Instabilität auf der Rennstrecke präsentiert sich der S 21 in unserem Test als solide gemachter Allrounder. Die sportliche Hatz auf der Landstraße steckt er ebenso gelassen weg wie einen Turn bei Nässe.

## MOTORRAD

**Wertung: 442 Punkte**

**Platz 3**



## Continental

### Sport Attack 3

**Gewicht (vorne/hinten):** 4,4/6,5 kg

**Herstellungsland:** Deutschland

**Infos/Freigaben:** Continental Reifen, Tel. 05 11 9/38 01, www.conti-moto.de

#### BEWERTUNG

**Rennstrecke:** (Luftdruck\*\* vorn/hinten 2,1/1,8 bar, 89 Punkte, **Platz 4**)

Toller Kaltgrip, schnellstes Ansprechverhalten – wer auf dem Racetrack schnell durchstarten will, wird vom Conti begeistert sein. Weiterhin top: seine exorbitant gute Handlichkeit – eine echte Kur für manch störrisches Bike. Mankos: minimale Nervosität, leichte Walkbewegungen.

**Landstraße/Alltag:** (neu: 93 Punkte, **Platz 1**; nach 4000 km: 90 Punkte, **Platz 1**)

Mit der überragenden Handlichkeit und den klasse Kaltlaufeigenschaften kann sich der Sport Attack 3 beim sportlichen Landstraßenbügeln so richtig in Szene setzen. Auch wenn dabei reichlich Kilometer gefressen werden.

**Nasstest:** (78 Punkte, **Platz 6**)

Bei Regen knickt der Conti früher ein als die Konkurrenz, das Vertrauen bleibt zu gering.

**Verschleiß:** (89 Punkte, **Platz 4**)

Mit Top-Werten nur minimal hinter dem Podium.

**Fazit:** Platz fünf klingt grausamer, als es tatsächlich ist. Denn sportliche Landstraßenpiloten werden mit dem Sport Attack 3 ihre helle Freude haben. Nur bei der Regenfahrt setzt das Vergnügen ein wenig zu früh aus.

## MOTORRAD

**Wertung: 439 Punkte**

**Platz 5**



## Dunlop

### Sportsmart 2 Max

**Gewicht (vorne/hinten):** 4,5/7,3 kg

**Herstellungsland:** Frankreich

**Infos/Freigaben:** Goodyear Dunlop Tires Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

#### BEWERTUNG

**Rennstrecke:** (Luftdruck\*\* vorn/hinten 2,4/2,5 bar, 87 Punkte, **Platz 6**)

Komplett anders als der Conti will der Dunlop förmlich in die Rennstrecke reingearbeitet werden – das Anfahren braucht Zeit und eine besonnene Hand am Gas. Warm gefällt der neue Max mit Handlichkeit und Lenkpräzision, allerdings kämpft man auch hier nach einigen zügigen Runden gegen Walkbewegungen an.

**Landstraße/Alltag:** (neu: 90 Punkte, **Platz 3**; nach 4000 km: 87 Punkte, **Platz 2**)

Im Alltag ist der Entwicklungssprung deutlich zu spüren. Anders als sein Vorgänger punktet der Max mit Handlichkeit, Eigendämpfung und sattem Feedback – selbst nach 4000 Kilometern.

**Nasstest:** (85 Punkte, **Platz 5**)

Auch im Regen hat sich der Max nun deutlich verbessert, doch der Abstand nach vorne bleibt.

**Verschleiß:** (93 Punkte, **Platz 1**)

Beim Abrieb heißt es nicht max. sondern min. Top!

**Fazit:** Der Vorgänger Sportsmart zwei wedelte 2016 mit der roten Laterne, der Max springt bei seinem Testdebüt gleich aufs Podium. Besondere Glanzpunkte kann Dunlops neuer Sportler im Alltag und mit seiner Ausdauer setzen.

## MOTORRAD

**Wertung: 442 Punkte**

**Platz 3**

## So testet MOTORRAD

Basismotorrad für den diesjährigen Sportreifentest ist die Kawasaki ZX-10R. Mit sechs unterschiedlich bereiften Exemplaren wurde der Verschleiß ermittelt. Die Rennstreckenbewertung fand auf dem Circuito de Alcarràs statt. Auf dem Reifentestgelände von Bridgestone in Nettuno bei Rom wurden vor allem die Dynamik und das Verhalten bei Nässe beurteilt. Diese Kriterien stehen dabei im Fokus der Tester:

#### Handlichkeit...

... ist die Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen und sie in Wechselkurven auf Linie zu halten.

#### Grenzbereichsverhalten\*...

... steht für die Beherrschbarkeit des Reifens am Limit. Tests auf nasser und trockener Fahrbahn.

#### Haftung/Beschleunigen\*...

... bezeichnet die Seitenführung und Kraftübertragung in unter-

schiedlich schnellen Kurven (nass/trocken).

#### Haftung/Schräglage\*...

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

#### Lenkpräzision\*...

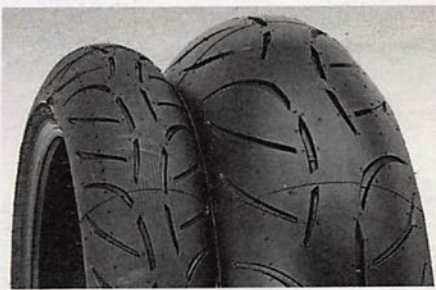
... in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien. Gibt Auskunft darüber, ob

das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, oder ob deutliche Linienkorrekturen erforderlich sind.

#### Kurvenstabilität...

... testet das Aufschaukeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozium) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

\*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Kawasaki ZX-10R besitzen.  
\*\*Reifenluftdruck auf der Rennstrecke gemäß der Herstellerempfehlung für diesen Einsatzzweck (siehe auch Tabelle S. 74).



## Metzeler Sportec M7 RR

**Gewicht (vorne/hinten):** 4,2/7,0 kg  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Infos/Freigaben:** Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

### BEWERTUNG

**Rennstrecke:** (Luftdruck\*\* vorn/hinten 2,5/2,5 bar, 92 Punkte, **Platz 3**)  
Trotz sehr guten Kaltlaufs benimmt sich der M7 anfangs etwas störrisch. Warm gefahren punktet er aber mit Stabilität und gutem Feedback. Dank hoher Lenkpräzision ist der Metzeler ein Garant für Top-Rundenzeiten. Die Stabilität lässt aber auch hier auf Dauer etwas nach.

**Landstraße/Alltag:** (neu: 91 Punkte, **Platz 2**; nach 4000 km: 85 Punkte, **Platz 4**)  
Hausstrecken-Fans wird der M7 vor allem durch seine klasse Rückmeldung überzeugen. Mit zunehmender Laufleistung leiden aber die guten Eigenschaften mehr als bei der Konkurrenz.

**Nasstest:** (93 Punkte, **Platz 1**)  
Wer seinen Sportler auch bei Regen artgerecht bewegen will, kommt an diesem gripstarken Gummi nicht vorbei. Schenkt viel Vertrauen!

**Verschleiß:** (87 Punkte, **Platz 5**)  
Verliert im Vergleich viel, ist in Summe aber okay.

**Fazit:** Der Oldie im Testfeld zeigt mit einem beachtlichen zweiten Platz, dass er noch lange nicht zu den Altreifen zählt. Kann im Prinzip von allem viel. Nur bei wirtschaftlicher Betrachtung muss der M7 doch etwas klein beigegeben.

**MOTORRAD**  
**Wertung: 448 Punkte**  
**Platz 2**

**Geradauslaufstabilität ...**  
... wird bei Highspeed getestet. Bleibt das Motorrad stabil auf Kurs, oder stört Pendeln die Fahrt?

**Aufstellmoment ...**  
... bezeichnet das Aufrichten beim Bremsen in Schräglage. Diese Reaktion muss mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

**Fülldruck im Test\*\***  
2,5 bar vorne, 2,9 bar hinten.



## Michelin Power RS

**Gewicht (vorne/hinten):** 4,2/6,3 kg  
**Herstellungsland:** Spanien  
**Infos/Freigaben:** Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

### BEWERTUNG

**Rennstrecke:** (Luftdruck\*\* vorn/hinten 2,1/1,9 bar, 96 Punkte, **Platz 1**)  
Mit dem RS stellt Michelin die Rennstreckenperformance der Power-Familie wortwörtlich auf dem Kopf. War der Dreier noch Letzter im 2016er-Test, setzt der RS nun die Top-Leistung im starken Testfeld. Glanzpunkte: Feedback, Stabilität und Ausdauer.

**Landstraße/Alltag:** (neu: 89 Punkte, **Platz 4**; nach 4000 km: 85 Punkte, **Platz 4**)  
Das ultrastabile Gummi wird auf der Landstraße nicht jedermanns Sache sein. Gegenüber dem Vorgänger hat der RS nun etwas an Komfort und Handlichkeit verloren.

**Nasstest:** (86 Punkte, **Platz 4**)  
Bislang waren die Power-Typen erste Wahl bei Schlechtwetter. Der RS muss sich in Sachen Grip und Grenzbereich nun Kritik gefallen lassen.

**Verschleiß:** (83 Punkte, **Platz 6**)  
Hohe Verluste hinten, Letzter im Vergleich.

**Fazit:** Als MotoGP-Reifenaurüster hat Michelin das Lastenheft der Power-Familie nun mit supersportlichen Inhalten gefüllt. Der RS punktet auf dem Racetrack, die vom Power 3 bekannte Alltagsauglichkeit bleibt aber auf der Strecke.

**MOTORRAD**  
**Wertung: 439 Punkte**  
**Platz 5**

### Test Sportreifen

schon sehr nahe, und die geringe Verkehrs- wie Gendarmendichte setzt dem Vorwärtsdrang unseres 1200-PS-Geschwaders noch das Krönchen auf. Der Tiefflug durch Katalonien, hinein in die Pyrenäen, entlang der Mittelmeerküste und quer durch die Provence in Richtung Seealpen soll aber nicht nur Balsam für unsere Motorradseelen sein. Gleichmaßen hoffen wir auch, dass das Gummi unserer Probanden dank einer perfekten Choreografie aus Hineinbremsen, Umlegen und Herausbeschleunigen wie der Eiskwürfel in unserem Feierabend-



## Pirelli Diablo Rosso III

**Gewicht (vorne/hinten):** 4,2/6,8 kg  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Infos/Freigaben:** Pirelli Deutschland, Tel. 0 61 63/7 10, www.pirellimoto.de

### BEWERTUNG

**Rennstrecke:** (Luftdruck\*\* vorn/hinten 2,5/2,5 bar, 94 Punkte, **Platz 2**)  
Mit dem Michelin tritt Pirelli nun ein starker Gegner auf dem Rundkurs entgegen. Dank erstklassiger Präzision und hervorragender Haftung ist der Rosso III weiterhin eine Macht im Renntrimm, doch in Sachen Stabilität hat der Power RS die Nase nun leicht vorn.

**Landstraße/Alltag:** (neu: 90 Punkte, **Platz 3**; nach 4000 km: 87 Punkte, **Platz 2**)  
Auch auf der Landstraße braucht der Rosso III etwas Druck, um mit Handlichkeit und sattem Ansprechverhalten zu punkten. Toll ist, dass er auf Dauer kaum Einbußen bei der Qualität zeigt.

**Nasstest:** (91 Punkte, **Platz 2**)  
Vorbei die Zeiten, als die Italo-Marke im Regen förmlich einging. Der Rosso III setzt auf der Bremse sogar die Bestwerte im Testfeld.

**Verschleiß:** (91 Punkte, **Platz 2**)  
Auch hier heißt es dank geringen Abriebs Hut ab!

**Fazit:** Er hat es sportlich drauf, er macht auf der Landstraße Spaß, er lässt sich von der Laufleistung nicht beeindrucken und behält sogar noch reichlich Profil nach der 4000-km-Hatz. Er ist damit vor allem eins: Testsieger 2017! Salute ...

**MOTORRAD**  
**Wertung: 453 Punkte**  
**Platz 1**

Pastis sachte dahinschmelzen wird. Unsere stündlichen Fahrerwechsel sorgen dafür, dass jeder mindestens einmal pro Tag auf jedem Motorrad und damit auch auf jeder Reifenpaarung gesessen hat. Denn am Schluss unserer Reise wollen wir auch herausfiltern, auf welchem Reifen sich welcher Fahrer am wohlsten gefühlt hat bzw. welcher mit den geringsten Sympathiewerten aufwarten wird.

Im Zeitraffer durchfahren wir in kaum vier Tagen alle Klimazonen einer typischen Motorradsaison, schwitzen unter spanischer Sonne, frösteln ein wenig auf der Route des Cols in den Pyrenäen und lassen

## Test Sportreifen

uns im französischen Jura richtig nass regnen. 300 Kilometer lang verharren die Gasgriffe unserer Ninjas in der Schweiz quasi in Nullstellung, bevor wir es zurück auf Deutschlands Autobahnen zum Schluss nochmals richtig krachen lassen können.

Mit brennenden Tankleuchten laufen wir wieder in Stuttgart ein, wir denken an die A-Klasse und lassen unsere Stamm-Esso besser links liegen. 4000 Kilometer sind geschafft, Knochen, Gelenke und Allerwertester sind geschunden, die Zeitvorgabe des Controllers haben wir knapp verfehlt,

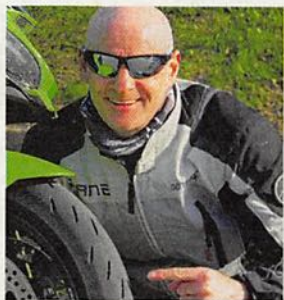
aber hat sich der Materialeinsatz nun wirklich gelohnt, haben wir genügend Futter für den Virus problematicus sammeln können? Wir addieren Punkte, vergleichen die Zeiten, messen Profiltiefen und bitten die Fahrer um ihr ganz persönliches Votum.

Es ist vertrackt. Die Reifen haben die Distanz verdammt gut weggesteckt und könnten im Gegensatz zu den Fahrern gleich noch mal ausrücken. Diese wiederum tun sich schwer, die Plätze eins bis sechs zu nominieren. Denn eigentlich lautet die Bilanz trotz höher, weiter und schneller: alles gut, alles prima, alles easy. Sollten wir es in Zukunft tatsächlich entspannter angehen lassen? ■

## Die Favoriten der Fahrer

**K**ommen wir abseits aller Punktetabellen, Zahlenkolonnen und Rundenzeiten zur Wellnesswertung der Fahrer: Auf welchem Bike hat sich der Endurancepilot auf den 4000 Kilometern quer durch Europa besonders wohlfühlt? Das Roadbook war dabei mit Straßen aller Couleur gefüllt: Auto-

bahnen zum Highspeeden, Landstraßen zum Schnellkurven, Holperpassagen zum Durchschütteln in den Pyrenäen und in der Provence. Gilt nun das berühmte Rennzitat „second is first loser“? Nein, einen echten Verlierer wollte keiner küren. Trotzdem hieß es – Farbe bekennen. Einer musste Sechster sein ...



**Karsten Schwers (45),** Mastermind des MOTORRAD-Reifentests, mag es schnell

1. **Michelin Power RS**
2. **Conti Sport Attack 3**
- ...
6. **Dunlop Sportsmart 2 Max**



**Jörg Lohse (47),** MOTORRAD-Servicechef, mag nicht mehr hinterherfahren

1. **Pirelli Diablo Rosso III**
2. **Conti Sport Attack 3**
- ...
6. **Michelin Power RS**



**Sebastian Schmidt (36),** Reifentest-Dauergast, mag es nicht abreißen lassen

1. **Bridgestone S 21**
2. **Michelin Power RS**
- ...
6. **Conti Sport Attack 3**



**Sven Loll (35),** mehr Model als Mechaniker, mag es erst ab Tempo 140

1. **Metzeler M7 RR**
2. **Pirelli Diablo Rosso III**
- ...
6. **Michelin Power RS**



**Jörg Jutzeler (51),** Schnellster Gasttester, mag eigentlich nicht darüber reden

1. **Conti Sport Attack 3**
2. **Metzeler M7 RR**
- ...
6. **Bridgestone S 21**



**Gabriel Winter (52),** rauchender Hobbyphilosoph, mag alles besonders schräg

1. **Conti Sport Attack 3**
2. **Pirelli Diablo Rosso III**
- ...
6. **Michelin Power RS**



# Abgerechnet wird erst ganz zum Schluss

Wir haben nun manchen Etappensieger gekürt: Reifen, die es auf Landstraßen besonders gut können, die am wenigsten Gummi verlieren oder die auf dem Racetrack dominieren. Steht am Ende des Testmarathons ein Überraschungssieger auf dem Podium?

**T**our de France-Fans kennen es zur Genüge. Um am Schluss der Champ zu sein, muss man eigentlich keine Etappe gewonnen haben. Es reicht eigentlich, wenn man in allen Abschnitten immer gut mit dabei gewesen ist und nie wirklich gepatzt hat. Gleiches gilt im Prinzip für unseren Reifentest. Zumal die Entwicklungsarbeit eines Reifenkonstruktors stets von Kompromissen begleitet sein wird. Ist es das erklärte Ziel, ein ultrastabiles Sportgummi für die Piste zu bauen, wird damit die notwendige Geschmeidigkeit für eine Top-Platzierung im Nässestest fehlen. Haftet der Reifen wie Pattex im Regen, wird er bei der Verschleißwertung vermutlich früher als die Konkurrenz einknicken. Final ist es die Philosophie des Herstellers, mit welcher

Grundcharakteristik er seinen Reifen ins Rennen schickt und welche Fahrertypen er damit besonders anspricht. In diesem Jahr haben Michelin und Dunlop neue Sportreifen in den Ring geschoben und an manchen Stellen für Erstaunen gesorgt. Michelin, indem sie den Power RS nun fit für die Rennstrecke gemacht und dabei die an der Power-Reihe geschätzte Schlechtwetterperformance geopfert haben. Dunlop, die mit dem Sportsmart 2 Max nun endlich an Alltagsnutzen gewonnen haben. In beiden Fällen reicht es zu respektablen Etappensiegen, nicht aber zur Krönung nach dem Zieleinlauf. Den neuen King im Ring stellt Pirelli: Der Rosso III gibt sich in keinem Abschnitt eine Blöße und wird damit Testsieger 2017. Bravissimo!

## MOTORRAD-Endwertung Sportreifen

in den Dimensionen  
120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17

Summe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S 21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2 Max	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Power RS	Pirelli Diablo Rosso III
<b>Rennstrecke</b>	100	88	89	87	92	96	94
<b>Landstraße/Alltag neu</b>	100	89	93	90	91	89	90
<b>Landstraße/Alltag nach 4000 km</b>	100	85	90	87	85	85	87
<b>Nässe</b>	100	90	78	85	93	86	91
<b>Verschleiß</b>	100	90	89	93	87	83	91
<b>GESAMTWERTUNG</b>	<b>500</b>	<b>442</b>	<b>439</b>	<b>442</b>	<b>448</b>	<b>439</b>	<b>453</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>3.</b>	<b>5.</b>	<b>3.</b>	<b>2.</b>	<b>5.</b>	<b>1.</b>

- 1** Pirelli Diablo Rosso III
- 2** Metzeler Sportec M7 RR
- 3** Bridgestone S 21
- 3** Dunlop Sportsmart 2 Max
- 5** Continental Sport Attack 3
- 5** Michelin Power RS



### MOTORRAD REIFENTEST 2017

Teil 2 in MOTORRAD 12/2017: Tourenreifen

Seit letztem Jahr sind mit Metzellers Roadtec 01, Dunlops Roadsmart III und Contis Road Attack 3 interessante Neuerscheinungen auf den Markt gekommen. Im Universalformat 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 müssen sie nun auf Suzukis GSX-S 750 zeigen, ob sie der etablierten Konkurrenz von Bridgestone, Michelin und Pirelli davonfahren können.