

sportlich
schnell
motorradfahren

ÜBER
200 PS

UNTER
200 KG

ERWISCHT

NEUE BMW S 1000 RR

TEST

- APRILIA SHIVER 900
- DUCATI MONSTER 1200 R
- KAWASAKI Z 900
- MOTO MORINI CORSARO 1200 ZZ
- SUZUKI GSX-S 1000
- TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RS

UNVERKLEIDETE SPASS-BIKES

POWER SATT



RETRO- HAYABUSA

Deutschland 4,20 €
 Österreich 4,80 €; Schweiz 7,20 sFr;
 BeNeLux 4,90 €; Dänemark 47,00 dkr;
 Italien 5,60 €; Slowenien 5,60 €;
 Spanien 5,60 €

PS-ONLINE.DE



TUNER GP
 BRIDGESTONE
 MICOREX

ZWEITAKT vs. KOHLEKESSEL
 SUTER MMX 500
 KAWASAKI NINJA H2

VERGLEICH: ENDE EINER ÄRA
 DUCATI 1199 PANIGALE
 UND 1299 R FINAL EDITION



REIZVOLLE ALT

Tourensportreifen auf einem Sportler? Aber klar. Wer lange Strecken und viel auf Landstraßen fährt, wird mit ihnen Spaß haben und Laufleistung gewinnen.

Text: Ralf Schneider
Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio

Supersportmotorräder werden immer mehr zu Rennstreckenspezialisten und immer mehr ihrer Besitzer passen sich dieser Entwicklung an – sie bewegen ihre schönen, rasanten Spielzeuge abseits öffentlicher Straßen bei Rennen und Renntrainings. Doch obgleich dieser Trend seit Jahren anhält, spulen die meisten Supersportler den größten Teil

ihrer Kilometer immer noch auf öffentlichen Straßen ab. Nicht selten auch bereits früh im Jahr und bis weit in die Herbstmonate hinein, bei niedrigen Temperaturen und hoher Regenwahrscheinlichkeit.

Für solche Bedingungen, die man auf einer ausführlichen Alpentour auch im Hochsommer erleben kann, sind Tourensportreifen die fast perfekte



ERNATIVE

Wahl. Sie halten viele Kilometer, bauen bereits bei kühlen Temperaturen guten Grip auf, haften bei Nässe mit immer wieder überraschender Sicherheit und erleiden auch dann nicht gleich den Hitzekollaps, wenn der Fahrer im Trockenen aufzündet. PS-Redakteur Volkmar Jacob, der mit seinem Kollegen Karsten Schwerts von MOTORRAD die Tourengummis herketete, war sehr

angetan: „Die Reifen werden tatsächlich immer noch mit jeder neuen Generation ein bisschen besser. Was die aktuellen Tourensportreifen können, war vor fünf Jahren noch bester Sportreifenstandard.“

Auf einer Bridgestone-Teststrecke in der Nähe von Rom ließen sich Grip und Lenkeigenschaften der einzelnen Paarungen unter reproduzierbaren

Bedingungen bestens vergleichen. Auf trockener Bahn simulierten die Tester sportliche Landstraßenfahrweise mit gelegentlichen Ausflügen in den verschärften Bereich – wie das Aufmacherefoto nahelegt wohl besonders dort, wo „Knipser“ Markus Jahn an der Strecke stand. Auf dem bewässerten Kurs wurden dann auch Rundenzeiten, Bremswege und Kurvengeschwindigkeiten in einer Referenzkurve gemessen – die Messwerte stehen auf den folgenden Seiten und sind den einzelnen Reifen zugeordnet. Als Testmotorrad diente eine Suzuki GSX-S 750. Mit ihrem ausgewogenen Fahrwerk und ihren neutralen Lenkeigenschaften liefert sie eine verlässliche „Nulllinie“, von der aus die besonderen Eigenschaften eines jeden Reifensatzes präzise zu erfassen sind.

Continental und Dunlop mit Neukonstruktionen

Besondere Aufmerksamkeit gebührt zunächst dem Conti RoadAttack 3 und dem Dunlop Roadsmart III, die für 2017 neu auf den Markt kamen. Bei den Präsentationen im Frühjahr hatten die Conti-Techniker angekündigt, die komplette Neukonstruktion in allen Punkten, vor allem aber in der Nasshaftung verbessert zu haben. Bei Dunlop war man stolz darauf, das Einlenkverhalten des Roadsmart III drastisch verbessert zu haben und bewies diese Aussage mit Vergleichsmessungen der Lenkkräfte mit dem neuen Reifen und seinem Vorgänger.

Bei den Testfahrten erwies sich dann rasch, dass die Reifenhersteller in beiden Fällen nicht übertrieben hatten und die Theorie im Fall des Dunlop ihre Bestätigung in der Praxis fand. Als kleiner Wermutstropfen im frischen Dunlop-Gummicocktail erwies sich ein

Bremsen bei Nässe: Frappierend, welche Wassermengen selbst ein schmaler Vorderreifen verdrängt



BRIDGESTONE

T 30 EVO



Dimension vorn: 120/70 ZR 17
hinten: 180/55 ZR 17

Gewicht v./h.: 4,3/6,6 kg

empfohlener Luftdruck v./h. kalt: 2,5/2,9 bar

Herstellungsland: Japan

NÄSSETEST

Bremsverzögerung: 8,59 m/s²

Bremsweg [aus 100 km/h]: 44,9 m

V im Referenzbereich: 72,3 km/h

Rundenzeit: 1.12,6 min

Rückstand zur Bestzeit: 2,1 sek

FAZIT: Aus sportlicher Sicht kann der T 30 Evo nicht rundum überzeugen: etwas sperriges Handling, durchschnittlicher Grip, geringes Feedback. Auch bei Nässe schwächelt der zweitälteste Reifen im Testfeld, was sich auf die Rundenzeit auswirkt. Immerhin bietet er auf nasser Strecke sehr brauchbare Verzögerungswerte. Dazu liegt die Test-Suzuki mit dem T 30 sehr stabil.

CONTINENTAL

ROADATTACK 3



Dimension vorn: 120/70 ZR 17
hinten: 180/55 ZR 17

Gewicht v./h.: 4,6/6,4 kg

empfohlener Luftdruck v./h. kalt: 2,5/2,9 bar

Herstellungsland: Deutschland

NÄSSETEST

Bremsverzögerung: 8,80 m/s²

Bremsweg: 43,8 m

V im Referenzbereich: 74,3 km/h

Rundenzeit: 1.11,2 min

Rückstand zur Bestzeit: 0,7 sek

FAZIT: Für 2017 komplett neu entwickelt, schlägt der Nachfolger des RoadAttack 2 richtig zu: Testsieg. Dieser setzt sich aus der überragenden Trockenperformance und einem zweiten Platz bei Nässe zusammen. Ein toller Allrounder, der die sportliche Gangart bestens verträgt. In den Kriterien Zielgenauigkeit, Stabilität, Grip und Feedback reicht die Konkurrenz nicht an ihn heran.

DUNLOP

ROADSMART III



Dimension vorn: 120/70 ZR 17
hinten: 180/55 ZR 17

Gewicht v./h.: 4,6/7,2 kg

empfohlener Luftdruck v./h. kalt: 2,5/2,9 bar

Herstellungsland: Frankreich

NÄSSETEST

Bremsverzögerung: 8,31 m/s²

Bremsweg: 46,4 m

V im Referenzbereich: 74,4 km/h

Rundenzeit: 1.11,8 min

Rückstand zur Bestzeit: 1,3 sek

FAZIT: Wie der Conti wurde auch der Dunlop für dieses Jahr neu entwickelt. Seine Stärken spielt er im Trockenen aus: Der Roadsmart III winkelt zackig ab, baut ordentlich Grip auf und folgt exakt der Wunschlinie. Dazu liefert er viel Feedback. Bei Nässe gehen ihm diese Eigenschaften etwas ab, besonders in den Kriterien Grip und Feedback lässt er etwas Federn.

ausgeprägter Höhenschlag, mit dem einer der beiden zur Verfügung stehenden Hinterreifen die Suzuki zum Hoppelhasen machte. Der zweite Reifen war dann in Ordnung, und der Verarbeitungsmangel des ersten floss auch nicht in die Bewertung ein.

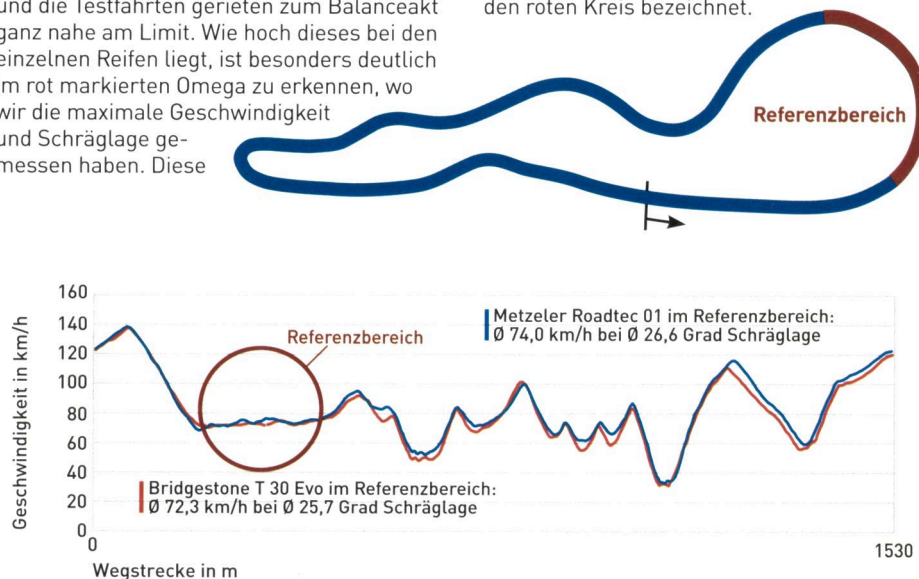
Apropos Bewertung: 26 Punkte Unterschied zwischen dem besten und dem schlechtesten Reifen des Vergleichs entsprechen ungefähr zehn Prozent der Gesamtpunktzahl, welche die einzelnen Kandidaten einfahren konnten. Dieses Zehntel drückt treffend aus, was man beim Fahren fühlt; selbst das Schlusslicht, der Bridgestone T 30 Evo, ist immer noch ein guter Neunzigprozenter. Kurz: Das Niveau ist auch bei den Tourensportreifen durchweg hoch; Unterschiede sind nur im direkten Vergleich unter reproduzierbaren Bedingungen von Fahrern mit hoher Wiederholgenauigkeit zu evaluieren.

Die Schrauberqualitäten der Mechanikercrew standen dem übrigens nicht nach. Wir danken für schnelle und saubere Arbeit. ■

BRIDGESTONE-KURS: OPTIMALES TESTGELÄNDE

Die Bridgestone-Teststrecke in Nettuno bei Rom bietet konstante Gripverhältnisse. Optimale Bedingungen, um die Eigenschaften der Reifen herauszufahren. Für die Nasstests wurde die Strecke gleichmäßig bewässert, und die Testfahrten gerieten zum Balanceakt ganz nahe am Limit. Wie hoch dieses bei den einzelnen Reifen liegt, ist besonders deutlich im rot markierten Omega zu erkennen, wo wir die maximale Geschwindigkeit und Schräglage gemessen haben. Diese

Kurve eignet sich bestens als Referenzbereich. In der Data Recording-Aufzeichnung vom besten „Regenreifen“, dem Metzeler Roadtec 01, und dem langsamsten im Nasstest, dem Bridgestone T 30 Evo ist sie durch den roten Kreis bezeichnet.



METZELER

ROADTEC 01



Dimension vorn: 120/70 ZR 17
hinten: 180/55 ZR 17

Gewicht v./h.: 4,3/6,4 kg

empfohlener Luftdruck v./h. kalt: 2,5/2,9 bar

Herstellungsland: Deutschland

NÄSSETEST

Bremsverzögerung: 8,52 m/s²

Bremsweg: 45,3 m

V im Referenzbereich: 74,0 km/h

Rundenzeit: 1.10,5 min

Rückstand zur Bestzeit: Bestzeit

FAZIT: Bei trockenen Bedingungen spielt der Metzeler brav im Mittelfeld, setzt aber nirgends richtig Glanzpunkte. Seine Schokoladenseite zeigt der für letztes Jahr neu entwickelte Roadtec 01 bei Nässe. Dort bietet er den meisten Grip, brilliert mit breitem Grenzbereich und ordentlicher Rückmeldung, wodurch er die schnellste Rundenzeit in den nassen Asphalt brennt. Prima Allrounder.

MICHELIN

PILOT ROAD 4



Dimension vorn: 120/70 ZR 17
hinten: 180/55 ZR 17

Gewicht v./h.: 4,2/6,2 kg

empfohlener Luftdruck v./h. kalt: 2,5/2,9 bar

Herstellungsland: Spanien

NÄSSETEST

Bremsverzögerung: 8,61 m/s²

Bremsweg: 44,8 m

V im Referenzbereich: 74,3 km/h

Rundenzeit: 1.11,3 min

Rückstand zur Bestzeit: 0,8 sek

FAZIT: Der Pilot Road 4 rollte bereits 2014 auf den Markt und ist damit der älteste Gummi im Test. Doch noch immer ist er zumindest bei Nässe ein echter Top-Performer und landet in diesem Metier hinter dem Metzeler auf Rang zwei. Bei trockenen Bedingungen gefällt der Michelin besonders mit hoher Neutralität und verhält sich sonst eher unauffällig-brav.

PIRELLI

ANGEL GT



Dimension vorn: 120/70 ZR 17
hinten: 180/55 ZR 17

Gewicht v./h.: 4,1/6,4 kg

empfohlener Luftdruck v./h. kalt: 2,5/2,9 bar

Herstellungsland: Deutschland

NÄSSETEST

Bremsverzögerung: 8,91 m/s²

Bremsweg: 43,3 m

V im Referenzbereich: 74,1 km/h

Rundenzeit: 1.11,1 min

Rückstand zur Bestzeit: 0,6 sek

FAZIT: Der Pirelli gefällt auf trockener Bahn besonders mit hoher Stabilität, bietet viel Grip und ein tolles Feedback – ein echter Sportsfreund! Minimalen Abzug gibt's nur fürs vergleichsweise etwas sperrige Handling. Bei Nässe liegt er punktemäßig zwar nur im Mittelfeld, ist aber bei der Rundenzeit dank seines breiten Grenzbereichs und dem kürzesten Bremsweg voll bei der Musik.

BEWERTUNG IM ÜBERBLICK

	max. Punkte	BRIDGESTONE T 30 EVO	CONTINENTAL ROADATTACK 3	DUNLOP ROADSMART III	METZELER ROADTEC 01	MICHELIN PILOT ROAD 4	PIRELLI ANGEL GT
TROCKENTEST							
Kaltlaufverhalten	10	7	9	7	9	9	9
Handling	30	26	27	27	27	27	26
Zielgenauigkeit	30	25	28	26	27	26	27
Stabilität	30	27	30	28	27	26	29
Grip	40	34	38	36	35	34	37
Verhalten im Grenzbereich	20	18	18	18	18	18	18
Aufstellmoment b. Bremsen	10	8	9	10	8	8	8
Feedback	30	24	28	27	26	25	27
Ergebnis Trockentest	200	169	187	179	177	173	181
PLATZIERUNG TROCKEN		6.	1.	3.	4.	5.	2.
NÄSSETEST							
Handling	10	8	9	8	8	9	8
Zielgenauigkeit	10	8	9	8	9	9	8
Grip	30	25	28	26	29	28	27
Verhalten im Grenzbereich	20	17	18	18	19	18	19
Feedback	20	15	17	16	18	17	17
Verzögerung	10	9	9	8	9	9	10
Ergebnis Nässetest	100	82	90	84	92	90	89
PLATZIERUNG NASS		6.	2.	5.	1.	2.	4.
GESAMTSUMME	300	251	277	263	269	263	270
PLATZIERUNG		6.	1.	4.	3.	4.	2.