



# HAFTUNG GEFÄHRDUNG

Fünf aktuelle Tourensportreifen im Format 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 gaben sich nicht nur auf dem Contidrom-Testgelände die Ehre. Sie mussten auch 3000 Kilometer auf Deutschlands Landstraßen und Autobahnen zurücklegen und Auskunft über ihre Laufleistungen erteilen.

Das Feld ist übersichtlich: Wir hatten fünf R 1200 R für die Verschleißfahrt und zwei F 800 S-Modelle für die Testfahrten geordert und nach den passenden Reifenpaarungen gefragt. Heraus kamen fünf Kandidaten im Format 120/70 ZR 17 vorn und 180/55 ZR 17 hinten, die über eine Freigabe verfügen. Bridgestone tritt mit dem neuen BT 021 an, der mit Multi-Compound-Technologie in die Fußstapfen des BT020 tritt. Der Conti RoadAttack gehört dage-

gen schon fast zum alten Eisen, ist aber immer für eine Überraschung gut und gehört preislich nach wie vor zu den besonders interessanten Angeboten. Dunlops Sportmax Roadsmart ist ebenfalls relativ frisch am Markt und darf hausintern den weiten Bereich zwischen »sportlichem Einsatz auf der Straße und flexiblem Einsatz auf Reise-Enduros« abdecken. Stahlgürtel und spezielle Gummimischungen im Schulterbereich sollen jetzt endlich den Sprung ganz nach vorn sichern. Met-

zeler hat mit dem Roadtec Z6 seit Jahren einen ganz ausgezeichneten Tourensportreifen im Programm, der jetzt allerdings von der moderneren Konkurrenz unter Druck gesetzt wird. Michelin schickt mit dem überarbeiteten Pilot Road 2 ebenfalls einen neuen Pneu mit dem Zusatz 2CT ins Rennen. CT steht für Compound Technology und meint – wie auch die Multi-Compound-Technology – nichts anderes, als dass der Reifen zwei unterschiedliche Gummimischungen aufweist. In der Mit-



Fotos: Buenos Dias

Unterschiede gibt es auch im Aufbau der Reifen. Während Bridgestone, Conti Dunlop und Metzeler auf den Stahlgürtel setzen, vertraut Michelin immer noch auf den Aramid-Gürtel und fährt damit nicht schlecht, wie der Test beweist. Unverkennbar ist auch der Trend zu einer reduzierten Profilgestaltung – selbst bei Tourensportreifen. Inzwischen liegt der negative Profilanteil, also der Anteil der letztendlich noch profiliert ist, bei nur noch zehn bis 13 Prozent, ein Wert, der vor einigen Jahren noch Supersport-Reifen vorbehalten war. Trotzdem kann man diesen Reifen nicht mangelhaftes Drainage-Verhalten vorwerfen, wie die exzellenten Rundenzeiten und Kurvengeschwindigkeiten auf dem Nasshandling-Parcours eindrucksvoll beweisen. Die Testergebnisse gerade im Nassen zeigen aber auch, dass die aus dem Rennsport stammende Dual- oder Triple-Compound-Technologie durchaus Sinn macht und sich auf breiter Front durchsetzen dürfte.

Gravierende Stabilitätsprobleme ließen sich bei keinem der fünf Reifenpaarungen nachweisen. Der eine oder andere reagierte schon mal etwas empfindlicher auf Beladung im Solobetrieb, aber die R 1200 R gehört mit Sicherheit auch zu



te, also da, wo der Reifen bei Geradeausfahrt abrollt, kommt eine härtere, verschleißfeste Mischung zum Einsatz, auf der Reifenflanke eine weichere, griffigere Mischung für beste Haftung in Schräglage. So werden gleich zwei Fliegen mit einer Klappe geschlagen. Außerdem gehen die Hersteller immer mehr dazu über, relativ spitze Reifenkonturen zu fertigen, was die Reifenaufstandsfläche während der Kurvenfahrt erhöht und nicht selten auch das Handling verbessert.

## Test-Kriterien

Das **Handling** gibt an, wie leicht sich ein Motorrad mit dem Reifen einlenken lässt, also wie viel Kraft der Fahrer aufwenden muss, um die Kurvenfahrt einzuleiten. Dazu zählt auch die Lenkpräzision, also wie exakt das Motorrad dem eingeschlagenen Kurs folgt. Bei der **Stabilität** ist nicht nur die Geradeauslaufstabilität gefragt, sondern auch die Stabilität bei Kurvenfahrt und bei maximaler Zuladung. Letztere haben wir mit der R 1200 R im Zweipersonenbetrieb mit Seitenkoffern ermittelt. Die **Haftung** wurde sowohl im Trocknen als auch bei Nässe auf zwei unterschiedlichen Teststrecken ermittelt. Zusätzlich wurde das Testmotorrad aus 100 km/h in den ABS-Regelbereich verzögert, um die maximal mögliche Bremsverzögerung mit dem Reifen im Trockenen sowie bei Nässe zu ermitteln. Dank Data-Recording konnten wir die Maximalgeschwindigkeit sowie die Beschleunigung und Verzögerung auf gewissen Streckenabschnitten ermitteln (siehe Seite 91) und miteinander vergleichen. Um den **Verschleiß** der fünf Reifenpaarungen zu ermitteln, wurden fünf R-Modelle auf eine 3000 Kilometer lange Rundreise geschickt. Beim **Preis-Leistungs-Verhältnis** haben wir den bei Händlern ermittelten Verkaufspreis in Relation zum Verschleiß gesetzt, um die Preiswürdigkeit zu analysieren.

## Bridgestone Battlax BT 021



### Reifentyp/Dimension:

Battlax BT 021 F 120/70 ZR 17

Battlax BT 021 R 180/55 ZR 17

**Aufbau v./h.:** 2 Rayon-Karkassen + 1 Stahlgürtel, 2 Nylon-Karkassen + 1 Stahlgürtel

**Gewicht:** vorn/hinten 4,3/7,1 kg

**Eff. Breite:** vorn/hinten 120/184 mm

**Max. Profiltiefe neu v./h.** 4,7/5,8 mm

**Verschleiß nach 3000 km v./h.** 0,7/1,5 mm

**Beste Rundenzeit trocken:** 1:47,9 s

**Beste Rundenzeit nass:** 1:41,2 s

**Bremsweg aus 100 km/h:**

**trocken/nass:** 32,37/ 42,15m/s<sup>2</sup>

**Preis:** vorn/hinten 111/147 Euro

**Kundendienst:** Tel.: 06172-408-255

**Internet:** www.bridgestone-mc.de

### Bewertung

**Handling:** Der Nachfolger vom BT 020 ist spürbar handlicher geworden als sein Vorgänger, lenkt präzise ein und gibt dem Fahrer ein gutes Feedback. Vorderrad mit mäßiger Tendenz in die Kurve »hineinzufallen«, leicht erhöhtes Aufstellmoment beim Bremsen.

**Stabilität:** Egal, ob solo oder zu zweit, ob mit oder ohne Gepäck, der BT 021 hält stabil Kurs und dämpft zudem komfortabel. Keine Tendenz zum Shimmy oder Pendeln.

**Haftung trocken:** Tourensportreifen mit ausgezeichneten Grip-Werten vorn wie hinten und Top-Rundenzeit auf dem großen Parcours.

**Haftung nass:** Das Vorderrad hat arge Haftungs- und Führungsprobleme bei nasser Fahrbahn und vermittelt kein gutes Gefühl.

**Verschleiß:** Der BT hat auf dem Vorderrad jetzt deutlich mehr Profil als die Konkurrenz, die resultierenden Laufleistungen sind ordentlich.

**Preis/Leistung:** Das Reifenpärchen gehört zu den teuren Vertretern im Testfeld, aber beim Verschleiß liegen sie im Vorderfeld.

**Fazit:** Der BT 021 liegt im Trocknen ganz weit vorn und besticht mit hohen Haftwerten und guter Lenkpräzision. Im Nassen verspielt der Reifen jedoch viel an Sympathien und erhält daher keine Empfehlung.



R 1200 R-Testfahrer auf 3000 Kilometern Verschleißfahrt quer durch Deutschland.

## Continental RoadAttack



### Reifentyp/Dimension:

Conti RoadAttack Z 120/70 ZR 17

Conti RoadAttack C 180/55 ZR 17

**Aufbau v./h.:** 2 Rayon-Karkassen + 1 Stahlgürtel / 1 Rayon + 1 Nylon-Kark. + 1 Stahlgürtel

**Gewicht:** vorn/hinten 4,5/7,4 kg

**Eff. Breite:** vorn/hinten 122/180 mm

**Max. Profiltiefe neu v./h.** 4,3/6,1 mm

**Verschleiß nach 3000 km v./h.** 0,6/1,8 mm

**Beste Rundenzeit trocken:** 1:48,5 s

**Beste Rundenzeit nass:** 1:40,9 s

**Bremsweg aus 100 km/h:**

**trocken/nass:** 31,41/40,15 m/s<sup>2</sup>

**Preis:** vorn/hinten 92/123 Euro

**Kundendienst:** Tel.: 0511-938-2126

**Internet:** www.conti.de

### Bewertung

**Handling:** Nicht so handlich wie ein Pilot Road oder Roadsmart, aber sehr verlässlich, präzise und spurstabil. Vorderrad bevorzugt eindeutige Lenkimpulse und gibt gute Rückmeldung.

**Stabilität:** Enorm hohe Kurvenstabilität und stabil auf der Bremse. Leichte Pendelneigung im Solobetrieb mit Gepäck.

**Haftung trocken:** Der Attack glänzt mit hohen Haftwerten und einem transparenten Grenzbereich, was durch die erzielten hohen Kurvengeschwindigkeiten dokumentiert wird.

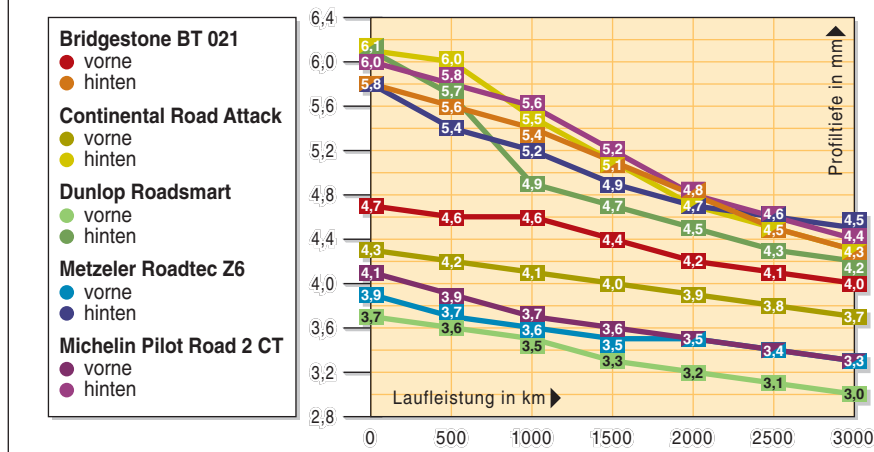
**Haftung nass:** Im Nassen enttäuscht der RoadAttack: Der Hinterradreifen rutscht auf der Flanke zu schnell weg und meldet seinen Grenzbereich kaum an.

**Verschleiß:** Der Conti mit der Zusatzkennung C am Hinterrad ist kein Dauerläufer, während das Vorderrad extrem lange hält.

**Preis/Leistung:** Der preiswerteste Reifen im Angebot, aber das Hinterrad ist hochgerechnet schon nach 7500 Kilometern fällig.

**Fazit:** Beim RoadAttack glänzt das Vorderrad mit enormer Zielgenauigkeit und gutem Feedback. Der Hinterradreifen hat im Nassen so seine Probleme und verschleißt auch ordentlich schnell.

### Reifenverschleiß



Die fünf Testreifen und ihre Verschleißkurven vorn und hinten: Die Profiltiefen der Hinterradreifen sind ab Werk recht identisch – der Verschleiß jedoch nicht. Den geringsten Gummiabrieb hinten (1,3 mm auf 3000 km) kann der Metzeler Roadtec Z6 für sich verbuchen. Bridgestone geht beim BT 021 vorn jetzt auf Nummer sicher und spendiert ihm 4,7 mm Anfangsprofil, was Laufleistungen über 13.000 km garantiert. Dunlop gönnt seinem Roadsmart mit 3,7 mm vorn nicht sonderlich viel Profil.

**R**unde 3000 Kilometer mussten die fünf beladenen BMW R-Modelle im Solobetrieb hinter sich bringen. Alle 500 Kilometer stand ein Mess-Stopp auf dem Programm, und die Profiltiefe wurde mittig und auf den Flanken erfasst. Die Aufteilung zwischen Landstraße und Autobahn war fifty-fifty, die gefahrene Geschwindigkeit den Vorschriften entsprechend – auf der Autobahn aber niemals schneller als 150 km/h. In Anbetracht des hohen Grip-Niveaus moderner Tourensportreifen sind die eingefahrenen Laufleistungen durchaus beachtlich. Hochgerechnet ist das Dunlop-Hinterrad nach rund 7100 Kilometern als erster Reifen

an der Mindestprofilgrenze angelangt. Gefolgt vom Conti- (7500 km) und vom Michelin-Hinterrad (8250 km). Der Bridgestone BT 021 ist hinten für 8400 Kilometer gut, der Metzeler sogar für 9700 km. Die Vorderräder erreichen teilweise fast doppelt so hohe Laufleistungen: Hier siegt der Conti (13.500 km) vor Bridgestone (13.250 km), Metzeler (11.500 km), Michelin (9400 km) und Dunlop mit 9000 Kilometern.

Ratsam ist jedoch, den Vorderradreifen nicht nur aus Sicherheitsgründen zeitgleich mit dem Hinterradreifen zu tauschen, denn nur diese frische Kombination garantiert maximalen Fahrspaß ab dem ersten Meter!

## Dunlop Roadsmart



### Reifentyp/Dimension:

Dunlop Sportmax Roadsmart 120/70 ZR 17  
Dunlop Sportmax Roadsmart 180/55 ZR 17

**Aufbau v./h.:** 2 Rayon-Karkassen + 1 Stahlgürtel  
/ 2 Rayon-Karkassen + 1 Stahlgürtel

**Gewicht:** vorn/hinten 4,4/7,0 kg

**Eff. Breite:** vorn/hinten 118/179 mm

**Max. Profiltiefe neu v./h.** 3,7/6,1 mm

**Verschleiß nach 3000 km v./h.** 0,7/1,9 mm

**Beste Rundenzeit trocken:** 1:48,04 s

**Beste Rundenzeit nass:** 1:38,24 s

**Bremsweg aus 100 km/h:**

**trocken/nass:** 30,47/41,73 m/s<sup>2</sup>

**Preis:** vorn/hinten 108/138 Euro

**Kundendienst:** Tel.: 06181-681-523

**Internet:** www.dunlop.de

### Bewertung

**Handling:** Gehört neben dem Michelin zu den handlichsten Kandidaten im Test. Lässt sich locker und leicht einlenken, hält stabil den Kurs bei und vermittelt ein sehr sattes Gefühl zur Fahrbahn.

**Stabilität:** Stabile Ausführung mit keinerlei Tendenz zu Instabilitäten! Nur auf der Bremse etwas nervöser als die Konkurrenz.

**Haftung trocken:** Glänzender Auftritt auch im Handling-Parcours mit deutlich ertastbarem Grenzbereich und hohen Haftwerten.

**Haftung nass:** Keiner ist schneller und so schön transparent bei Nässe wie der Roadsmart – die neue Referenzklasse!

**Verschleiß:** Der Tribut für viel Grip: Der Roadsmart verschleißt vorn wie hinten ziemlich flott und hält daher nur mäßige Laufleistungen parat.

**Preis/Leistung:** Auf den Kilometer gerechnet recht teuer, auf den Fahrspaß gerechnet kaum zu schlagen!

**Fazit:** Die eigentliche Überraschung im Testfeld mit einem tollen Handling, hoher Kurvenstabilität und besten Haftwerten im Nassen. Lediglich bei den Laufleistungen muss sich der Roadsmart hinten anstellen.

## Metzeler Roadtec Z6



### Reifentyp/Dimension:

Metzeler Roadtec Z6 120/70 ZR 17  
Metzeler Roadtec Z6 180/55 ZR 17

**Aufbau v./h.:** 2 Rayon-Karkassen + 1 Stahlgürtel  
/ 2 Rayon-Karkassen + 1 Stahlgürtel

**Gewicht:** vorn/hinten 4,2/6,9 kg

**Eff. Breite:** vorn/hinten 119/181 mm

**Max. Profiltiefe neu v./h.** 3,9/5,8 mm

**Verschleiß nach 3000 km v./h.** 0,6/1,3 mm

**Beste Rundenzeit trocken:** 1:47,88 s

**Beste Rundenzeit nass:** 1:40,01 s

**Bremsweg aus 100 km/h:**

**trocken/nass:** 34,01/43,27 m/s<sup>2</sup>

**Preis:** vorn/hinten 103/134 Euro

**Kundendienst:** Tel.: 089-14908-350

**Internet:** www.metzelermoto.de

### Bewertung

**Handling:** Der Metzeler ist nicht der Handlichste, aber er ist sehr verlässlich in der Einlenkphase und bleibt in Schräglage sauber auf Kurs. Etwas träger mit hohem Tempo.

**Stabilität:** Gehört zu den komfortablen Vertretern, was aber nicht zu Lasten der Stabilität geht. Nur im Solobetrieb mit Gepäck leichte Tendenz zum Pendeln.

**Haftung trocken:** Die griffige Gummimischung ermöglicht Topzeiten auf dem großen Handlingkurs. Der Bremsweg aus 100 km/h fällt jedoch vergleichsweise lang aus.

**Haftung nass:** Reiht sich im Mittelfeld ein, da das Hinterrad nicht das Grip-Niveau von Michelin und Dunlop erreicht.

**Verschleiß:** Zeigt nicht viel Profil, aber mit Abstand den geringsten Verschleiß und die höchsten Laufleistungen.

**Preis/Leistung:** Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis, da nicht zu teuer im Einkauf und mit den besten Laufleistungen aufwartend.

**Fazit:** Der Roadtec kann alles eigentlich ganz gut, liegt aber letztendlich nur bei der Laufleistung ganz vorn. Das sieht man bei Metzeler wohl ähnlich, denn der Nachfolger wurde soeben vorgestellt.

## Michelin Pilot Road 2



### Reifentyp/Dimension:

Pilot Road 2 120/70 ZR 17  
Pilot Road 2 A 180/55 ZR 17

**Aufbau v./h.:** 2 Polyamid-Karkassen + 1 Aramidgürtel  
/ 2 Polyamid-Kark. + 1 Aramidgürtel

**Gewicht:** vorn/hinten 4,6/6,5 kg

**Eff. Breite:** vorn/hinten 122/180 mm

**Max. Profiltiefe neu v./h.** 4,1/6,0 mm

**Verschleiß nach 3000 km v./h.** 0,8/1,6 mm

**Beste Rundenzeit trocken:** 1:47,74 s

**Beste Rundenzeit nass:** 1:38,76 s

**Bremsweg aus 100 km/h:**

**trocken/nass:** 31,45/40,34 m/s<sup>2</sup>

**Preis:** vorn/hinten 111/144 Euro

**Kundendienst:** Tel.: 0721-530-1238

**Internet:** www.michelin.de

### Bewertung

**Handling:** Wie gehabt spielt der Michelin im Handling wieder ganz weit vorn mit, ohne nervös oder gar kippelig zu wirken. Gerade in schnellen Wechselkurven ein Gedicht an Leichtigkeit und Präzision.

**Stabilität:** Nicht ganz so stabil wie die Stahlgürtel-Konkurrenz mit leichten Pendelbewegungen im Solobetrieb mit Gepäck. Sehr sicheres Gefühl auf der Bremse.

**Haftung trocken:** Kurze Bremswege und schnelle Rundenzeiten dokumentieren das Topniveau des Michelin.

**Haftung nass:** Nur einer lässt sich schneller durch den Nassparcours manövrieren!

**Verschleiß:** Beim Pilot Road 2 sorgt die verschleißfestere Gummimischung in der Mitte für erfreuliche Laufleistungen oberhalb von 9000 km sowohl vorn als auch hinten.

**Preis/Leistung:** Zwar der teuerste Reifen im Vergleich, aber auch einer der besten und einer mit soliden Laufleistungen.

**Fazit:** Im Trocknen wie im Nassen eine Bank und sooo schön handlich. In der Summe seiner Eigenschaften ist der Pilot Road 2 die beste Empfehlung für den Touristenportler.

den Stablen ihrer Gattung, und von daher sind diese Testaussagen nicht eins zu eins auf andere Motorräder übertragbar. Gleiches gilt in Ansätzen auch für den Verschleiß, wobei hier nicht das Motorrad, sondern die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Außentemperaturen die entscheidenden Faktoren sind. Die eingefahrenen Laufleistungen sind also eher als Minimum zu sehen, im wahren Motorradalltag sollten durchaus höhere Standzeiten erzielt werden.

Wie schnell die Entwicklungen auch beim Tourensportreifen voranschreiten, zeigt das Testergebnis recht eindrucksvoll auf. Mit dem Michelin Pilot Road 2 2CT und dem Dunlop Roadsmart stehen zwei Reifenpaarungen auf dem Podest, die zu den jüngsten Konstruktionen am Markt gehören und den technischen Fortschritt sehr deutlich dokumentieren.

*Till Kohlmeier*

## Eine Frage der Stabilität



Motorräder reagieren recht unterschiedlich auf zusätzliche Beladung, wobei auch die Art der Bereifung entscheidenden Einfluss auf die Fahrstabilität hat. Bei Tourenmotorrädern haben wir öfter das Phänomen,

dass Solobetrieb mit Gepäck, und hier insbesondere mit Topcase, schneller zu kritischen Fahrzuständen führt als z. B. der Zweipersonenbetrieb. Wir haben beide Beladungszustände getestet und die R 1200 R solo mit und ohne Gepäck sowie im Zweipersonenbetrieb mit Gepäck auf ihre Höchstgeschwindigkeitsstabilität hin untersucht. Die Ergebnisse waren durch die Bank gut bis sehr gut, eine ausgeprägte Tendenz zum Pendeln konnte mit keiner Reifenpaarung festgestellt werden. Voraussetzung ist natürlich immer ein korrekt eingestelltes Fahrwerk und der richtige Reifenluftdruck. Beim Zweipersonenbetrieb mit Gepäck gilt: Feder hinten maximal vorspannen und Druckstufendämpfung (falls vorhanden) gegebenenfalls anpassen. Schweres Gepäck möglichst im Tankrucksack verstauen.

## Der richtige Luftdruck

Grundsätzlich ist den Angaben des Fahrzeug- bzw. Reifenherstellers Folge zu leisten, um Missverständnissen vorzubeugen. Diese Angaben sind entweder im Fahrerhandbuch oder aber am Fahrzeug selbst (unter der Sitzbank oder an der Schwinge) vermerkt. Die Reifenhersteller empfehlen beispielsweise für die R 1200 R sowohl im Solo- als auch im Zweipersonenbetrieb mit oder ohne Beladung

einen Luftdruck von 2,5 bar vorn und 2,9 bar hinten. Gemessen wird grundsätzlich bei kaltem Reifen, da der Reifennennendruck mit steigender Temperatur zunimmt. Ein zu geringer Luftdruck sorgt dafür, dass sich der Reifen aufgrund erhöhter Walkarbeit übermäßig erwärmt und schneller verschleißt. Ein zu hoher Luftdruck minimiert den Komfort (Eigendämpfung) und verschlechtert das Fahrverhalten (verringerte Reifenaufstandsfläche).

## Profiltiefe

Nach Paragraph 36 Abs. 2 der StVZO müssen die Haupttrillen der Reifen eine Profiltiefe von mindestens 1,6 Millimetern aufweisen. Aber wo messen, wenn beispielsweise die Profilrillen nicht mehr mittig verlaufen und sich kreuz und quer über dem Reifen verteilen? Hier helfen die sogenannten Abnutzungsindikatoren (TI oder TWI = Tread Wear Indicator) weiter.

Doch Vorsicht: Diese Stege in den Profilrillen haben lediglich eine Höhe von 0,8 Millimetern und sind von daher nicht als Messpunkt der Mindestprofiltiefe zu verwenden. Sie zeigen lediglich an, wo die Messung erfolgen sollte – also direkt neben dem Steg! Das erleichtert gerade bei Reifen ohne Mittenprofilierung die Suche nach der passenden Messstelle. Viele Hersteller empfehlen, die Reifen bereits vor Erreichen der Mindestprofiltiefe zu tauschen. Allemal ratsam ist, Reifen die älter als fünf Jahre sind – unabhängig von der Profiltiefe – zu entsorgen.

## Was sagt uns der Reifen eigentlich?

Ziemlich viel, wie der Blick auf die Reifenflanke eines 120/70 ZR 17 verrät. Neben der Reifenbreite (120 mm) und dem Querschnittsverhältnis von Höhe zu Breite in Prozent (70 % von 120 = 84 mm Bauhöhe), dem Felgendurchmesser (17 Zoll), dem Geschwindigkeitsindex (hier Z = über 240 km/h) und der Bauart (R = Radialbauweise) gibt es noch viel Kleingedrucktes zu entdecken. Zunächst einmal ist da eine DOT-Nummer (DOT = Department of Transportation) zu lesen, die uns das Alter des Reifens verrät. Eine 0608 bedeutet, dass der Reifen in der 6. Kalenderwoche des Jahres 2008 hergestellt wurde. So lassen sich schnell Reifenhändler entlarven, die keine frische Ware auf Lager haben. Vorsicht ist auch geboten, wenn sich hinter der Reifenbezeichnung noch ein

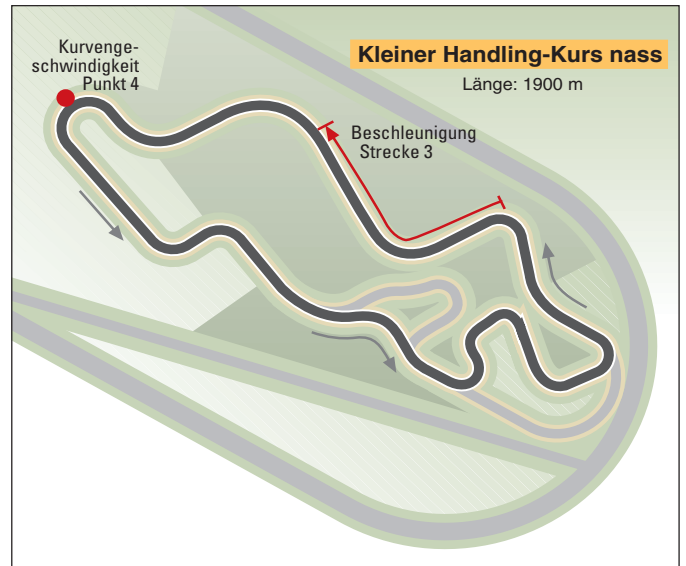


Zusatzbuchstabe versteckt. Viele Reifenhersteller backen inzwischen ganz speziell auf einen bestimmten Motorradtyp zugeschnittene Reifen, die einer Zusatzkennung bedürfen, weil sie mit dem Original manchmal nicht mehr viel gemein haben. Die entsprechenden Freigaben seitens des Reifenherstellers erfolgen dann meist nur für diesen Reifentyp. Fehlt also die Kennung – erlischt die ABE!

**Der Sonderspezifikation »C« am Hinterrad vom Roadtec Z6 (s. oben) weist darauf hin, dass dieser Reifen speziell auf das Motorrad, in unserem Fall auf die R 1200 R abgestimmt wurde. Der DOT-Code gibt u. a. das Alter des Reifens an: 0608 steht für die 6. Kalenderwoche in 2008.**



# Messwerte auf dem großen und kleinen Handling-Kurs



Das Contidrom oberhalb von Hannover bietet beste Voraussetzungen, um einem Reifen auf den Zahn zu fühlen. Kein Wunder also, dass sich die Presse und Industrie auf dem Gelände die Klinke in die Hand gibt. Wir konnten sowohl den großen Handlingparcours nutzen, der mit einer Länge von 3,8 Kilometern schon fast Rennstreckenqualitäten aufweist, als auch den Nassparcours, der dank Dauerberieselung optimale Testmöglichkeiten bietet. An einigen Punkten der Teststrecken haben wir die Höchstgeschwindigkeiten, an einigen Messstrecken die Bestzeiten erfasst. So zeigt beispielsweise Punkt 1 auf, welcher Reifen wie spurstabil agiert, um mit einem guten Gefühl in die schnelle Rechtskurve

abzubiegen. Punkt 2 gibt Auskunft über die Kurvenstabilität der Reifenpaarungen im Ausgang in einer schnellen Rechtskurve, Punkt 3 über die Haftungsqualitäten bei maximaler Schräglage. Das Beschleunigungsvermögen wird im Streckenabschnitt 1 erfasst, die Bremsstabilität des Vorderrades auf Strecke 2. Auf dem Nassparcours interessiert uns die maximal mögliche Kurvengeschwindigkeit in einer wirklich rutschigen Spitzkehre (Punkt 4). Der Streckenabschnitt 3 gibt Auskunft über das Haftvermögen des Hinterrades beim Herausbeschleunigen. Viele Zahlen, die natürlich auch den Formschwankungen des Fahrers unterliegen, tendenziell aber eine gewisse Richtung und Qualität der Reifen aufzeigen.

## Geschwindigkeiten & Beschleunigungen

	Toppunkt trocken, Punkt 1 (km/h)	Kurvengeschwindigkeit trocken, Punkt 2 (km/h)	Kurvengeschwindigkeit trocken, Punkt 3 (km/h)	Beschleunigung trocken, Strecke 1 (m/s <sup>2</sup> )	Verzögerung, Strecke 2 (m/s <sup>2</sup> )	Kurvengeschwindigkeit nass, Punkt 4 (km/h)	Beschleunigung nass, Strecke 3 (m/s <sup>2</sup> )	Bremsweg trocken (m)	Bremsweg nass (m)
<b>Bridgestone</b>	195,1	125,7	73,4	2,03	6,02	40,4	2,40	32,37	42,15
<b>Continental</b>	194,2	124,5	72,7	2,26	5,41	41,8	2,07	31,41	40,15
<b>Dunlop</b>	196,4	125,2	73,1	2,15	5,16	43,5	2,84	30,47	41,73
<b>Metzeler</b>	192,4	122,8	71,2	2,24	5,57	40,6	2,56	34,01	43,24
<b>Michelin</b>	197,8	124,4	73,6	2,02	6,19	42,9	2,69	31,45	40,34



Mit Laptop und F 800 S auf der Suche nach den höchsten Kurvengeschwindigkeiten, den kürzesten Bremswegen und den schnellsten Rundenzeiten.

## Ein Reifenprofi gibt Antwort

Wie alt darf ein Reifen bei der Montage höchstens sein? **Gerd Schüller:** »Nach fünf Jahren sollte der Reifen durch einen neuen ersetzt werden. Bei der Montage – fachgerechte Lagerung vorausgesetzt – sollten die Reifen nicht älter als vier bis fünf Jahre sein.« **TF:** »Ab welcher Profiltiefe sollte ein Reifen getauscht werden? **G. Schüller:** »Vor dem Errei-

chen der TWI-Markierung sollte der Reifen auf jeden Fall erneuert werden. Der Sitz dieses Kontrollpunkts ist über ein Symbol an der Reifenflanke zu erkennen. Bridgestone und Dunlop verwenden hierzu ein Dreieck, Metzeler und Michelin das hauseigene Logo, und bei Conti steht an der Stelle das TWI.« **TF:** »Sollte man Vorder- und Hinterradreifen zeitgleich

wechseln?« **G. Schüller:** »Ich empfehle meinen Kunden, aus Sicherheitsgründen immer Vorder- und Hinterrreifen parallel zu wechseln.« **TF:** »Wie sollten Reifen gelagert werden?« **G. Schüller:** »Beim Lagern der Reifen müssen direkte UV-Strahlung und Feuchtigkeit vermieden werden. Der Reifen muss also dunkel und trocken gelagert werden. Dabei spielt es keine Rolle, ob dies liegend oder stehend geschieht.



Gerd Schüller verkauft nicht nur Reifen, er fährt sie auch!