

MOTORRAD



Gratis-Aktion
Eine Dose Ketten-
spray geschenkt!
Coupon im Innenteil

Test
Die besten
Touren-
reifen



Blick in die Zukunft

BMW R5 HOMMAGE

Boxer-Studie
mit Kompressor
und Starr-
rahmen-Optik



VERGLEICHSTEST

BMW R 1200 RS, Ducati Multistrada 1200 S,
Kawasaki ZZR 1400 Performance Sport,
KTM 1290 Super Duke GT, Yamaha FJR 1300 AE

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,40 € Schweiz 7,70 sFr
BeNeLux 4,60 € Dänemark DKR 43,00
Finnland 5,90 € Griechenland 5,70 € Italien 5,20 €
Slowenien 5,20 € Spanien 5,20 € Kanaren 5,40 €

Sport
Trial-WM in Gefrees

Unterwegs
Deutschland-Mara-
thon Brandenburg

Gebrauchtkauf
Auf Schnäppchen-
Tour durch die
Republik



RUND ERNEUERT

Zwei Neuerscheinungen sorgen für Spannung in der Tourenreifen-Gattung. Können sie es mit den Klassenbesten auf der Landstraße und bei Nässe aufnehmen? Auf einer Honda CB 1000 R kommt es im MOTORRAD-Reifentestfinale zu einem spannenden Duell.

Von Jörg Lohse und Karsten Schwers
Fotos: Markus Jahn, Arturo Rivas (1),
mps-Fotostudio (4)

Auf zum Showdown in Mireval. Die Goodyear-Teststrecke ist schon wegen der Aussicht eine Reise wert. Umgeben von schroffen Felsen mit fantastischem Ausblick aufs Mittelmeer könnte man glatt Urlaub machen. Doch dazu sind wir nicht hier in Südfrankreich. In der Box brummt bereits der Kompressor, die ersten Reifen sind montiert, die Honda CB 1000 R mit unserem unbestechlichen 2D-Datarecording bestückt. Auf dem permanent bewässerten Nasstesttrack sowie dem 3,8 Kilometer langen Handlingkurs, der ursprünglich mal als Formel 1-Strecke konzipiert war („Carland“), wollen wir die zwei neuen Tourenreifen von Dunlop und Metzeler gegen die Besten aus unseren letzten Tests antreten lassen.

Als Referenz für die sportliche Landstraßenhatz wandert unser Kauf Tipp Continental Road Attack 2 Evo auf die Felgen der 125 PS starken Honda. Bei seinem Testdebüt 2014 beeindruckte er vor allem





MOTORRAD REIFENTEST 2016



In MOTORRAD 11/2016:

Nassgrip, 4000-Kilometer-Verschleiß, Alltagsperformance. Sechs Enduroreifen im neuen GS-Format 120/70 R 19 und 170/60 R 17



In MOTORRAD 12/2016:

Zeitenfeilen auf dem Racetrack, Alltagscheck für die Hausstrecke. Sechs Sportreifen in 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 für R1 und Co



In diesem Heft:

Dynamik auf Landstraßen, Grip bei Regen. Zwei neue Tourenreifen in 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 gegen die Besten von 2015

Test Tourenreifen

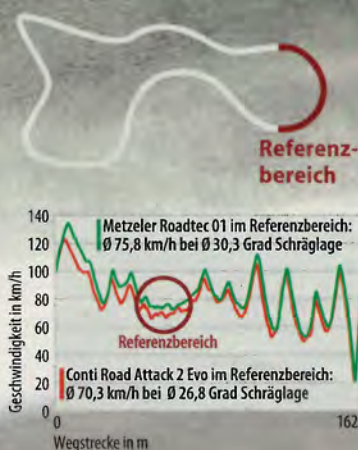
durch seine extreme Kurvengier: Handlichkeit und Agilität auf höchstem Niveau, dazu ein erstklassiges Feedback – mit dem Conti macht der Ausflug ins kurvenreiche Revier mindestens noch mal so viel Spaß. Nur Licht? Okay, beim Highspeeden auf der Autobahn ist eine minimale Instabilität im Vergleich zur Konkurrenz nicht von der Hand zu weisen – doch insgesamt bleibt diese Unruhe durchaus im Bereich des Tolerierbaren. In der Punktebilanz

kann sich der Evo zudem deutlich vom übrigen Testfeld absetzen. Was die Messlatte in dem Testkapitel „Landstraße“ also extrem hoch hängt.

Die im Kapitel „Nässe“ hängt nicht minder hoch. Seit Jahren wird dieser Testabschnitt von Michelin dominiert. Und das sogar ziemlich deutlich. 2014 ist auch das Debütjahr für den Pilot Road 4. Und natürlich zeigt der sich in bester Tradition zu seinen Vorgängern auf nassen Straßen unschlagbar. Mit seinen extrem starken Gripreser-

ven vermittelt er dem Fahrer ein stets einwandfreies Feedback. Und das ist bei widrigen Wetterbedingungen natürlich Gold wert. Auch wie beim Conti kann der Michelin die 2014er-Konkurrenz sehr deutlich in die Schranken verweisen. Mit diesem satten Punktevorsprung und ordentlichen Landstraßenergebnissen sichert sich der Road 4 sogar den Testsieg 2014.

Lassen wir nun die beiden Herausforderer antreten. Vor allem Metzeler hat eine Scharte auszuwetzen. 2014 landet der Vorgänger Z8 Interact auf dem



Nassteststrecke

Auf der permanent bewässerten Teststrecke lässt sich der Grenzbereich besonders eindrucksvoll im rot markierten Omega herausfahren, wenn die Reifen an der Rutschgrenze um diese Kehre gezirkelt werden. Das Datarecording dokumentiert, dass die Gripreserven des Contis deutlich schneller aufgebraucht sind als z. B. die des Metzeler. Mit einem Tempo-Plus von mehr als 5 km/h fährt der Roadtec 01 dem Road Attack 2 Evo förmlich davon.

Reisen im Regen

Hand aufs Herz – spulen Sie Ihre Kilometer nur bei Postkarten-Panorama ab? Natürlich sind Sie auch bei Schlechtwetter unterwegs. Das alles geht bei Nässe.

Das alles ist inzwischen verdammt viel. Was damit zu tun hat, dass die ultimative Regenperformance so etwas wie ein Steckenpferd mancher Reifenentwickler geworden ist. Unsere Tests der letzten Jahre zeigen klar, dass der Kampf um die Krone auf nassem Asphalt so etwas wie eine Prestigefrage geworden ist. Nicht zum Nachteil der Motorradfahrer. Wer sich einen Tourenreifen neuester Bauart auf die Felgen stülpt, muss sich um einen abrupt abreißenen Haftfilm die geringsten Sorgen machen. Gummimischungen mit hohem Silica-Anteil sorgen dafür, dass die Reifen trotz permanenter Wasserkühlung nicht zu zähen Klumpen verhärten, sondern so geschmeidig bleiben, dass sie sich satt im Asphalt verzahnen können. Das i-Tüpfelchen ist allerdings die Gestaltung des Grenzbereichs – sprich: Wie wird dem Piloten das Ende der Fahnenstange übermittelt? Selbstredend sollte das Heck vor der Front ins Rutschen geraten – andersrum wäre es extrem blöd. Und auch die Art der Ankündigung spielt für das Wohlgefühl an Bord eine wesentliche Rolle. Ideal ist ein möglichst breit gestalteter Grenzbereich, sodass auch durch eine möglicherweise schreckhafte Reaktion am Lenker kein Sturz droht.

MOTORRAD-Punktwertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Continental Road Attack 2 Evo	Dunlop Roadsmart III	Metzeler Roadtec 01	Michelin Pilot Road 4
Fahrverhalten					
Handlichkeit	10	10	8	8	9
Lenkpräzision	20	17	18	18	18
Haftung Kurven	20	16	19	20	18
Haftung Beschleunigung	20	17	20	20	19
Grenzbereich	20	16	19	19	18
Bremsverzögerung	10	9	9	10	10
Bremsweg (m) aus 100 km/h		50,1	50,8	49,5	49,3
Geschwindigk. im Omega (km/h)		70,3	74,4	75,8	72,6
Rundenzeiten (min)		1:19,08	1:14,8	1:14,0	1:15,9
Summe	100	85	93	95	92
PLATZIERUNG		4.	2.	1.	3.

Zugegeben, dieses Ergebnis hat uns überrascht. Bislang zeigte sich der Michelin Pilot Road 4 unangreifbar auf nassen Straßen. Verbunden mit der Einschätzung: Viel mehr kann eigentlich gar nicht gehen. Mit der diesjährigen Bilanz muss das aller-

dings revidiert werden. Mit nochmals gesteigertem Kurvengrip überholen die beiden flammneuen Herausforderer von Dunlop und Metzeler den Michelin. Aber: Der Road 4 hält auf der Bremse tapfer dagegen. Bestwert in diesem Testabschnitt!



Volle Pulle: Alle 30 Minuten steht die Honda zum flotten Umbereifen in der Box



Volle Kontrolle: Auch der Check der Reifentemperatur gehört zum Testprogramm



Volle Nase? Auch wenn allen im Team der Schädel nach drei Testtagen brummt: nein

Reisen und rasen

Seien wir ehrlich: Mit dem Potenzial dieser Tourenreifen lassen sich im Alltag selbst Powerbikes und Supersportler problemlos bewegen.

Tourenreifen – natürlich hat man damit in der Prestigewertung am Motorradtreff schon verloren. Doch Moment, gucken wir uns die Dynamikwertung im Alltag einmal genauer an. Ein riesengroßer Vorteil der hier getesteten Tourenreifen ist ihr extrem schnelles Ansprechverhalten. Quasi ab der Garagenausfahrt baut sich sofort ein sicheres Gefühl für das Haftpotenzial der Gummis auf – bei manch supersportlichem Profil dauert diese Aufwärmphase bedeutend länger! Vor allem punktet diese Reifengattung durch ihr breitbandiges Einsatzspektrum. Selbst in den kühlen Wochen der Vor- und Nachsaison funktionieren die Reifen noch prächtig. Entsprechend kann man es in der klassischen Saison von Ostern bis Oktober auf der Hausstrecke oder in kurvenreichen Urlaubsregionen gehörig krachen lassen. Wer die Reifen in dieser Umgebung ans Limit bringt, muss schon sehr lebensverneinend unterwegs sein und auch die wesentlichen Basics der regulären Straßenverkehrsordnung ignorieren. Und wenn man noch berücksichtigt, dass die Entwickler Stabilität und Sportlichkeit mit der hier erwähnten Regentauglichkeit kombinieren konnten... Hut ab!

Mit dem Knie auf dem Asphalt ums Eck? Gehört sich eigentlich nicht auf der Straße, ist aber mit Tourenreifen problemlos machbar

MOTORRAD-Punktewertung

Landstraße/Alltag

	Maximale Punktzahl	Continental Road Attack 2 Evo	Dunlop Roadsmart III	Metzeler Roadtec 01	Michelin Pilot Road 4
Fahrverhalten					
Handlichkeit	30	28	26	27	27
Lenkpräzision	30	28	27	27	26
Kurvenstabilität	20	19	19	19	18
Kurvenstabilität Sport	20	19	19	19	17
Haftung in Schräglage	10	9	9	9	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	9
Geradeauslaufstabilität	10	8	9	9	8
Grenzbereichsverhalten	10	9	9	9	8
Aufstellmoment	10	9	10	9	8
Summe	150	138	137	137	130

PLATZIERUNG

1. 2. 2. 4.

Der König ist tot? Nein, der alte König lebt – und wie! Als Referenz setzten wir den beiden Herausforderern von Dunlop und Metzeler den Conti vor die Nase. Dank überragender Handlichkeit ist er für uns der Reifen für Kurvenjäger – wie aus dem

Bilderbuch. Daran ist auch nach dem 2016er-Test nicht zu rütteln. Roadsmart III und Roadtec 01 lieben die sportliche Gangart, punkten durch Stabilität und Präzision, aber zum Schluss macht der Road Attack 2 Evo tatsächlich wieder den Sack zu.





Continental Road Attack 2 Evo

Gewicht: vorne 4,3 kg, hinten 6,7 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Continental Reifen,
Tel. 05 11/938 01, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (138 Punkte, **Platz 1**)
Auch 2016 bleibt der Conti unsere Referenz auf kurvigen Landstraßen. Bereits bei seinem Debüt vor zwei Jahren überzeugte er auf der Honda CB 1000 R durch Souveränität in allen Belangen. Und an dem Bild hat sich bis heute nichts geändert. Dazu tragen nicht nur seine sehr guten Kaltlaufeigenschaften bei. Vor allem aber punktet der Road Attack 2 Evo durch seine enorme Handlichkeit – verbunden mit einer absolut überzeugenden Lenkpräzision. Im Gegenzug müssen dazu aber auch minimale Abstriche beim Geradeauslauf sowie ein leichtes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage in Kauf genommen werden.

Nasstest: (85 Punkte, **Platz 4**)
Zwar hat der Evo im Vergleich zu seinen Vorgängern bei Nässe aufgeholt und punktet weiterhin durch Handlichkeit, doch seine Haftreserven sind beim Beschleunigen und in Schräglage deutlich vor der Konkurrenz „aufgebraucht“.

Fazit: Sportliche Landstraßenfahrer werden mit dem Road Attack 2 Evo ihre helle Freude haben. Kurvenstabilität und Handlichkeit sind bei diesem Conti auf höchstem Niveau. Bei Regen fährt die Konkurrenz allerdings davon.

MOTORRAD
Wertung: 223 Punkte
Platz 3



Dunlop Roadsmart III

Gewicht: vorne 4,3 kg, hinten 7,2 kg
Herstellungsland: Frankreich
Infos/Freigaben: Goodyear Dunlop Tires
Germany, Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (137 Punkte, **Platz 2**)
Beim Vorgänger Roadsmart 2 störten vor allem mäßige Handlichkeit und durchschnittliche Lenkpräzision. Genau hier ist Nummer drei erfolgreich überarbeitet worden. Mit geänderter Kontur lenkt der neue Tourenreifen nun deutlich handlicher ein – erreicht aber nicht ganz das Niveau des Conti. Auch sein Ansprechverhalten, bzw. die Rückmeldung im kalten Zustand gefällt nun deutlich besser. Beim Bremsen in Schräglage ist nur ein geringes Aufstellmoment spürbar, Geradeauslauf und Kurvenstabilität sind ebenfalls auf einem Top-Niveau.

Nasstest: (93 Punkte, **Platz 2**)
Bei Regen macht Dunlop einen deutlichen Schritt nach vorne. Mit satten Gripreserven weist der Roadsmart III nun sogar den einstigen Regengott Pilot Road 4 von Michelin in seine Schranken. Zusammen mit seinem breiten Grenzbereich sorgt der Dunlop zudem für ein stets sicheres Gefühl auf nassen Straßen.

Fazit: Handlich, präzise, stabil – und ein sattes Grippolster bei Nässe. Seine Ausgewogenheit macht den Dunlop zu einer echten Empfehlung für anspruchsvolle Tourenfahrer, die bei Wind und Wetter unterwegs sind.

MOTORRAD
Wertung: 230 Punkte
Platz 2



Metzeler Roadtec 01

Gewicht: vorne 4,2 kg, hinten 6,4 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland,
Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelmoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (137 Punkte, **Platz 2**)
Bereits auf den ersten Metern überzeugt der neue Tourenreifen von Metzeler durch sein extrem schnelles Ansprechverhalten. Sofort ist ein gutes Gefühl für seine Haftreserven da. Auch in puncto Kurvenstabilität gibt sich der Roadtec 01 keine Blöße – selbst bei sehr sportlicher Gangart. Im direkten Vergleich behält der Conti auf der Landstraße aber vor allem durch seine extrem hohe Handlichkeit die Nase vorn. Der Metzeler beeindruckt dagegen durch eine uner-schütterliche Neutralität.

Nasstest: (95 Punkte, **Platz 1**)
Bereits mit dem Vorgänger Z8 Interact ist Metzeler auf nassen Straßen ein großer Wurf gelungen. Mit dem Roadtec 01 legen die Münchner bei Regen nochmals eine Schippe drauf und brillieren in unserem Test mit den besten Gripreserven. Die Schräglagenwerte sind enorm, und selbst bei hohem Kurvenspeed vermittelt der Metzeler stets ein sicheres Gefühl.

Fazit: Das Profildesign mag schwer nach Old School aussehen. Doch in Sachen Tourenperformance ist der neue Metzeler Roadtec 01 führend: ein sportlich-agiles Landstraßen-gummi mit extremen Gripreserven bei Nässe.

MOTORRAD
Wertung: 232 Punkte
Platz 1

So testet MOTORRAD

Wie bereits vor zwei Jahren stand uns mit der Honda CB 1000 R als Basismotorrad für den Tourenreifenvergleich ein unglaublich neutrales Bike zur Verfügung. Und wie bereits in Teil 1 und 2 unseres Reifentests wurden alle Paarungen gemäß dieser hier aufgeführten Bewertungskriterien auf dem Goodyear Dunlop Proving Ground in Mireval (Frankreich) kritisch unter die Lupe genommen:

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 Sozios) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

* Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Honda CB 1000 R besitzen



Michelin Pilot Road 4

Gewicht: vorne 4,2 kg, hinten 6,2 kg

Herstellungsland: Spanien

Infos/Freigaben: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/53 00, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (130 Punkte, Platz 4)

In der Tabelle leider hinten, was aber nicht heißt, dass der Michelin nicht Landstraße kann. Trotz dieses undankbaren Platzes im Vierervergleich kann der Road 4 mit guter Kalthaftung und schnellem Ansprechverhalten überzeugen. Mit seiner auffällig handlichen Art ist er in diesem Testabschnitt dem Conti sogar dicht auf den Fersen. Allerdings fällt der Michelin durch leichte Walkbewegungen bei sehr sportlicher Gangart auf. Die Konkurrenz zeigt sich in diesem Punkt dann deutlich stabiler.

Nasstest: (92 Punkte, Platz 3)

Bislang war der Nasstest eine Bank für den Michelin. Und: Er ist auch nicht schlechter geworden. Der Road 4 punktet weiterhin mit satter Haftung – sowohl beim Beschleunigen wie auch in Schräglage. Allerdings haben die beiden Neuerscheinungen von Dunlop und Metzeler nun deutlich aufgeholt und können mit höheren Gripreserven am Michelin vorbeiziehen.

Fazit: In diesem Test kann sich der Road 4 weder im Alltag noch auf nassen Straßen von der Konkurrenz absetzen. Er ist und bleibt ein guter Allrounder – aber die jungen Herausforderer können manches einfach besser.

MOTORRAD

Wertung: 222 Punkte

Platz 4

Geradeauslaufstabilität ...

... 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.

Und wohin geht nun die Reise?

Zwei Herausforderer gegen die Besten auf Landstraßen und bei Nässe. Schauen wir, wer schließlich das Rennen machen konnte.

Schreiben wir nicht lange um den heißen Brei herum. Mit extrem knappen zwei Zählern Vorsprung steht der neue Metzeler Roadtec 01 ganz vorne. Auf der Landstraße kann er unsere Referenz, den Conti Road Attack 2 Evo, zwar nicht überholen, doch bei Nässe zieht er der Konkurrenz etwas davon. Das reicht schließlich für den begehrten Testsieg – Glückwunsch!

Die Bilanz der zweiten Neuerscheinung, Dunlops Roadsmart III, liest sich ähnlich: auf der Landstraße gleichauf mit Metzeler, aber damit auch hinter Conti. Im Nassen besser als die Referenz von Michelin – und schließlich nur einen Hauch vom Metzeler entfernt. Und damit darf man auch diesem Allrounder bedenkenlos eine Kaufempfehlung mit auf die Reise geben.

MOTORRAD-Endwertung Tourenreifen

in den Dimensionen

120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17

Summe

	Landstraße/Alltag	150	138	137	137	130
	Nasstest	100	85	93	95	92
GESAMTWERTUNG		250	223	230	232	222
PLATZIERUNG			3.	2.	1.	4.

1 Metzeler Roadtec 01

2 Dunlop Roadsmart III

3 Continental Road Attack 2 Evo

4 Michelin Pilot Road 4

Test Tourenreifen

vorletzten Platz. Dunlops Roadsmart 2 belegt im gleichen Test Platz 4. Und siehe da: Die Entwickler beider Marken haben an den entscheidenden Schräubchen gedreht. In Summe überzeugen sowohl der Roadtec 01 wie auch der Roadsmart III als sehr ausgewogene Allrounder. Reifen, die sowohl auf der Landstraße Spaß machen (auch wenn Conti die Nase vorn behält!) wie auch bei Nässe extrem viel Sicherheit vermitteln. Eins zu null also für die Neuen, aber das nächste Duell ist nicht weit. Wetten, dass ... ?

www.motorradonline.de/mrd201613104

MOTORRAD REIFENTEST
www.motorradonline.de/reifentest

Mehr Gummis? Im Netz!

Haben Sie etwa Ihre Wunschbereifung nicht in diesem Test gefunden? Schauen Sie doch einfach in unser Online-Reifentest-Archiv und verlassen Sie sich vor Ihrem nächsten Reifenwechsel auf unsere unbestechliche Kaufberatung.