

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

AM
LI



MIT

Die Evolution der Sportreifen hat ein extrem hohes Level erreicht. Vor allem beeindruckt ihr Breitbandnutzen: Handlichkeit im Alltag, Stabilität auf der Rennstrecke, Sicherheit im Nassen. Drei Neuerscheinungen wollen die Latte nun noch höher legen. Geht da wirklich noch was?

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

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 diesem Heft:

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 MOTORRAD 13/2016:

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 Sportreifen

Für Reifenverkäufer sind Sportreifen, die je nach Hersteller mit glanzvollen Beinamen wie Hyper- oder Supersport belegt werden, extrem attraktiv. Weniger, was deren Leistung angeht. Sondern vielmehr, weil in diesem Segment Jahr für Jahr der Absatz brummt. Supersportliche Bikes mögen sich laut Verkaufstatistik im Abwind befinden, das Geschäft mit den dazu passenden Rundlingen scheint davon weniger betroffen zu sein. Das liegt vor allem daran, berichten Marktinsider, dass Superbiker einfach mehr Gummi verheizen: „Der typische Sportfahrer steht mindestens einmal in der Saison beim Händler und lässt umbereifen. Manche brauchen sogar zwei Sätze im Jahr“, weiß der Vertriebsmanager einer großen Marke aus jahrelanger Erfahrung: „Tourenfahrer kommen deutlich seltener ran.“ Das belegen auch die Zahlen, die

jährlich dem Dachverband der Europäischen Reifenhersteller (ETRM) gemeldet werden. Im vergangenen Jahr wurden in Deutschland rund 1,5 Millionen Motorradreifen verkauft. Topseller sind mit rund zehn Prozent Anteil die (super-)sportlichen Profile für die typische Vorderraddimension 120/70 ZR 17. Weitere 13 Prozent addieren sich durch die verschiedenen Hinterradgrößen von 160/60 bis 190/55 ZR 17 hinzu. Zum Vergleich: Tourenreifen bringen es vorne und hinten zusammen auf rund 19 Prozent. Auch nicht wenig, aber Sport gewinnt!

Verständlich, dass sich die „Big Six“ der Gummiszene immer wieder mit großem Aufwand auf die Neuentwicklung sportlicher Profile stürzen. Im Schnitt löst alle vier bis fünf Jahre ein neues Supersportmodell den Vorgänger ab. Sollten sich die Absatzzahlen verschlechtern, könnte auch schon innerhalb dieses Zyklus eine mit „Evo“ oder „Pro“ gekennzeichnete Modell-

überarbeitung nachgeschoben werden. Für die aktuelle Saison haben mit Bridgestone, Conti und Pirelli gleich drei Hersteller ihr Sportprogramm gründlich überarbeitet und wollen nun im zweiten Teil unseres 2016er-Reifentests auf einer Yamaha R1 der etablierten Konkurrenz von Dunlop, Metzeler und Michelin kräftig einheizen. Schauen wir uns das Alt-versus-Neu-Duell einmal genauer an.

Dunlop Sportsmart 2: Rund drei Jahre hat der Sportreifen nun auf dem Buckel. Bei der Weiterentwicklung des Ur-Sportsmarts standen damals nicht nur die Leistungsanforderungen moderner Sportbikes im Lastenheft. Gleichzeitig wollten die Entwickler mit der zweiten Ausgabe auch der Tatsache Rechnung tragen, dass das Durchschnittsalter von Motorrädern inzwischen auf über 14 Jahre angewachsen ist. Auch diese sollten mit dem Sportsmart 2 funktionieren. Bei unserem ersten großen

Artgerecht gehalten

Was geht, wenn es wirklich um was geht? Zum Beispiel eine Bestzeit auf dem Rundkurs. Sportreifen sollten bei einem Rennstreckenausflug nicht einknicken. Und so präsentieren sich unsere Testkandidaten auf einer einstmals echten Formel 1-Strecke.

Sportreifen, Rennstrecke? Klingt zunächst logisch. Doch halt! Ambitionierte Cracks, die in Richtung Trackdays oder für eine Hobby-Rennserie umbereifen wollen, müssen zu einem noch kompromissloseren Gummi greifen. Jeder der hier getesteten Hersteller hält für Semi-Profis mindestens eine besser geeignete Bereifungsoption vor. Wie zum Beispiel Bridgestone den RS 10, Dunlop den D 212 GP Pro oder Metzeler den Racetec RR. Diese Rennreifen besitzen zwar meist auch eine Straßenzulassung, doch konzipiert sind sie vornehmlich fürs Zeiteinhalten auf Rundstrecken. Kehrseite der Medaille: Widrige Alltagsbedingungen wie kalte, verregnete Tage sind auf den schlüpfrigen Gummis mehr Qual als Freude. Dieses wiederum versuchen unsere „normalen“ Sportreifen abzudecken, was aber im Umkehrschluss bedeutet, dass im Rennstreckenbetrieb Abstriche zu machen sind. Um ein reguläres Renntraining, eine Kurvenschule oder das legendäre Perfektionstraining des MOTORRAD action teams auf der Nordschleife zu absolvieren, sind sie aber allemal gut genug. Für den Rennbetrieb geben alle Hersteller weiterhin spezielle Luftdruckempfehlungen an, die sich zum Teil deutlich von den im regulären Straßenbetrieb etablierten 2,5 (vorne) und 2,9 bar (hinten) unterscheiden. Dass diese Empfehlungen aber nicht immer goldrichtig sind, zeigt sich bei Michelin. Für den Power 3 gibt der Hersteller im Rennstreckenbetrieb hinten

sehr niedrige 1,9 bar vor. Womit unsere R1 mit einem förmlich wegknickenden Hinterreifen nahezu unfahrbar wird. Erst beim Erhöhen auf 2,5 bar kehrt etwas mehr Stabilität ein, doch trotzdem ist der Michelin immer noch weit von der Performance eines Bridgestone, Metzeler oder Pirelli entfernt.

MOTORRAD-Punktwertung Rennstrecke

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S 21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Pilot Power 3	Pirelli Diablo Rosso III
Luftdruck Rennstrecke v./h. (bar)*		2,2/2,0	2,1/1,8	2,5/2,5	2,5/2,7	2,1/1,9	2,5/2,7
Fahrverhalten							
Handlichkeit	10	9	10	8	9	9	8
Lenkpräzision	10	10	9	8	9	8	9
Kurvenstabilität	20	20	18	17	19	14	20
Haftung in Schräglage	20	19	19	17	19	15	20
Haftung beim Beschleunigen	20	19	18	17	18	15	20
Grenzbereichsverhalten	20	19	19	17	19	15	19
Rundenzeit		1:31,6	1:31,8	1:33,9	1:32,00	1:35,3	1:31,3
Summe	100	96	93	84	93	76	96
PLATZIERUNG		1.	3.	5.	3.	6.	1.

Gleich vier der sechs Testkandidaten liefern sich auf unserer Rennstrecke ein spannendes Kopf-an-Kopf-Rennen. Das belegt auch der Punktegleichstand bzw. minimale Abstand der Erstplatzierten zu den Verfolgern. Mit dem S 21 gibt Bridgestone nun wieder ein klares Bekenntnis zu mehr Sportlichkeit

ab – der Vorgänger S 20 Pro spielt im Vergleich dazu in der zweiten Liga. Besondere Stärke des S 21: seine messerscharfe Präzision. Pirellis neuer Rosso III gefällt durch extrem satten Grip und Eins-a-Stabilität, Contis Sport Attack 3 durch sein erstklassiges Handling, der Metzeler M7 RR durch Ausgewogenheit.

* Herstellerempfehlung für den Einsatz auf der Rennstrecke



Wie breit? Trotz gleicher Dimension unterscheiden sich die tatsächlichen Maße enorm



Wie heiß? Das ideale Temperaturfenster für die Rennstrecke liegt zwischen 40 und 60 Grad



Wie schnell? Bei der Datarecording-Analyse offenbaren sich Stärken und Schwächen

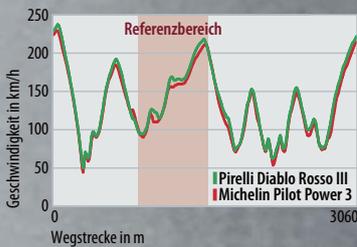
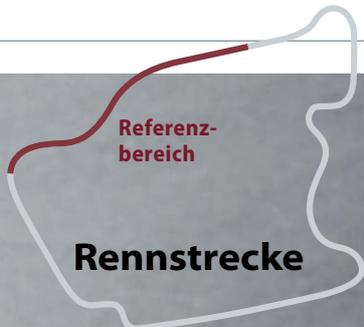
Testauftritt 2014 hinterließ Dunlop allerdings keinen smarten, geschweige denn harmonischen Eindruck. Auf der BMW S 1000 RR gefielen zwar Nassperformance und Verschleißwerte, deutlich weniger überzeugte der Sportreifen dagegen durch eine gewisse Störrigkeit auf Rennstrecke

und Landstraße. Immerhin landete der Sportsmart 2 noch auf Platz 4. An seinem grundsätzlichen Erscheinungsbild hat sich beim aktuellen Test auf Yamahas R1 nichts Wesentliches geändert.

Da er aber in diesem Jahr ohne Verschleißwertung keine starke Karte ausspie-

len kann, endet der Test für den Sportsmart 2 nun auf dem letzten Platz.

Metzeler Sportec M7 RR: Das Testdebüt hätte für den Sportreifen der Münchner Marke nicht erfolgreicher verlaufen können. Die Neuerscheinung des Jahres 2014



Handling und Lenkpräzision sind das eine, Stabilität das andere. Und der letztgenannte Punkt ist auf der Rennstrecke nicht zu vernachlässigen. Im direkten Vergleich zwischen Michelin und Pirelli zeigt sich, wie starke Walkbewegungen beim Herausbeschleunigen aus Kurven (Power 3) die komplette Linie verhalten und damit richtig Tempo kosten

In den 1970ern düsten Formel 1-Wagen um den „Circuit de Carland“ bei Montpellier. Seit 1984 testet Goodyear hier Reifen. Und heute wir

Test Sportreifen

landete auf Anhieb auf Platz eins – damit war der zum Schluss abgehalfterte Vorgänger M5 mit einem Schlag vergessen. Beim 2014er-Test überzeugte der M7 RR auf dem BMW-Superbike nicht nur durch

geringe Verschleißwerte, sondern auch durch präzises Handling und satte Rückmeldung. So ist es schließlich keine Überraschung, dass sich das Bild in der aktuellen Testkonstellation auf Yamaha R1 wiederholt. Spannende Frage nur: Schaffen es die drei Neuen, Metzeler vom Thron

zu stoßen? Jetzt können wir die Antwort geben: Nein!

Michelin Pilot Power 3: Zusammen mit Dunlops Sportsmart der Opa im Feld. Auch dieser Franzose rollt inzwischen in seine vierte Saison. Beim Mastertest in



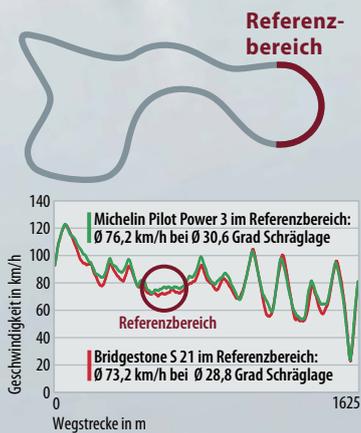
Grip, Grenzbereich gleich Gratwanderung – die G-Formel für den MOTORRAD-Näsetest, mit dem Fahrten im Regen simuliert werden

Hochstart im Tiefdruckgebiet

Sportreifen und Schlechtwetter? Inzwischen geht auch diese Gleichung auf. Aber im Detail zeigen sich in diesem Testkapitel etliche Unterschiede.

Ein Regenreifen zu bauen, der auch auf Rennsportboliden funktioniert? Eigentlich kein Problem. Wer jemals ein Schlechtwetterrennen in der MotoGP verfolgt hat, wird erstaunt sein, welche Schräglagen mit der passenden Bereifung auch auf 260-PS-Bikes tatsächlich möglich sind. Allerdings zeigt sich bei solchen Gelegenheiten auch sehr eindrucksvoll, was mit den Reifen passiert, wenn der Regen plötzlich stoppt und die Gummis dann auf trockener Piste förmlich zerrieben werden. Für die Reifenentwickler bedeutet es also, genau das richtige Maß zu finden: Nasshaftung ja, aber nicht auf Kosten von Stabilität und Haltbarkeit. Das Zaubermittel heißt Silica, eine Art Kieselsäure, die der Gummimischung im Regen (was gleichbedeutend mit Kälte ist) eine gewisse Geschmeidigkeit verleiht. Ebenso wichtig: die Gestaltung des Grenzbereichs, über den sich Rutscher sicher einfangen lassen.

Nassteststrecke



Im Omega unserer Teststrecke lässt sich die R1 perfekt an die Rutschgrenze heranführen. Das Data-recording dokumentiert die Unterschiede, hier zwischen Michelin und Bridgestone. Mit dem Power 3 geht es deutlich schneller und mit mehr Schräglage um die 180-Grad-Kurve

MOTORRAD-Punktwertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Pilot Power 3	Pirelli Diablo Rosso III
Fahrverhalten							
Handlichkeit	10	9	9	8	9	9	8
Lenkpräzision	20	17	18	16	17	18	17
Haftung Kurven	20	17	17	17	18	19	17
Haftung Beschleunigung	20	16	17	17	18	19	18
Grenzbereichsverhalten	20	16	17	16	18	18	17
Bremsverzögerung	10	8	8	9	8	9	9
Bremsweg (m) aus 100 km/h		54,3	54,4	52,8	54,1	52,8	51,5
Geschwindigkeit (km/h) Omega		73,2	73,5	71,4	74,7	76,2	73,7
Rundenzeiten (min)		1:18,25	1:16,53	1:17,9	1:15,5	1:15,4	1:16,3
Summe	100	83	86	83	88	92	86
PLATZIERUNG		5.	3.	5.	2.	1.	3.

Alle Jahre wieder ... steht in dieser Kategorie ein Michelin an der Spitze. Wenn es um eine optimale Regenperformance geht, sind die Reifen der Franzosen weiterhin das Maß der Dinge. So auch der Power 3, der bei Nässe mit toller Handlichkeit und satten Haftreserven überzeugt. Doch auch die

Plätze dahinter sind der Rede wert. Der Metzeler M7 RR folgt mit ähnlicher Handlichkeit dichtauf, Pirellis Rosso III beeindruckt mit erstklassigen Bremswegen. Und Conti zeigt mit dem Sport Attack 3 einen deutlichen Entwicklungssprung im Vergleich zu den eher wasserscheuen Vorgängern.

dieser Gattung vor zwei Jahren stand er zusammen mit Metzlers M7 auf Platz eins. Er punktete vor allem durch angenehmes Feedback im Alltag, hervorragende Langlaufqualitäten und – typisch für die Marke – eine exorbitant gute Nassperformance. Nur auf dem Rundkurs will man

mit dem Power 3 überhaupt nicht warm werden – inzwischen aber auch so etwas wie eine Tradition. Keine Überraschung also, dass der Michelin auch in diesem Jahr die Rennstreckenwertung mit mangelhafter Stabilität als Letzter beschließt. Genau so wenig verwunderlich, dass er im Nassen

weiterhin die Nase vorn hat – und zwar ziemlich deutlich. Dass er in Summe nur auf Platz fünf landet, hat nun viel mit den frischgebackenen Herausforderern zu tun.

Bridgestone S 21: Mit dem BT 16 Pro haben die Japaner einen radikalen Schnitt



Easy going. Heißt für die Reifenentwicklung „Heavy duty“. Denn die Abstimmung für die Landstraße folgt wieder eigenen Gesetzen

Kurven ohne Curbs

Nordschleife, Hockenheim, Sachsenring. Klingt gut, steht aber nicht täglich im Fahrtenbuch. Umso häufiger die lustvolle Runde auf der Hausstrecke oder kurvenreiche Wochenendausflüge. Was leisten Sportreifen im Alltag auf der Landstraße?

Was auf der Rennstrecke durchhält, wird doch für den Alltagsbetrieb auf Landstraßen allemal ausreichend sein... Klingt nach logischer These, doch Pustekuchen. Im öffentlichen Straßenverkehr werden die Reifen ganz anders gefordert, als wenn sie mit entsprechender Abstimmung (abgesenkter Luftdruck, gut aufgeheizt) beim Rundstreckenbetrieb ans Limit gebracht werden. Reifenentwickler müssen auch hier wieder einen Spagat hinlegen. Im Rennbetrieb lassen sich die Gummis schnell auf Idealtemperatur aufheizen, wo sie dann satten Grip aufbauen. Beim alltäglich flotten Kurvenswing ist das schon deutlich schwieriger zu bewerkstelligen. Leere Straßen vorausgesetzt, mag das im Hochsommer noch einigermaßen funktionieren, doch die typische Motorradsaison umfasst auch viele kühlere Wochen. Im Testfeld können sich dann meist die Allrounder an die Spitze schieben, die im Rennbetrieb nicht ganz an die sehr spitz konfigurierten Sportreifen heranreichen. Bei der Tabellenauswertung zeigt sich, dass die Kriterien, bei denen sich im Racemode die Spreu vom Weizen trennt, auf der Landstraße locker erfüllt werden. In Sachen Kurvenstabilität und Haftreserven beim Beschleunigen bzw. in Schräglage fallen bei allen Test-

paarungen erfahrungsgemäß wenig Unterschiede auf. Sehr viel entscheidender ist dagegen, wie sich der Reifen in der Aufwärmphase („Kaltlauf“) verhält. Damit verbunden treten schließlich auch die größeren Unterschiede in den Wertungskapiteln „Lenkpräzision“ und „Handlichkeit“ auf.

MOTORRAD-Punktewertung Landstraße/Alltag

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S 21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Pilot Power 3	Pirelli Diablo Rosso III
Fahrverhalten							
Kaltlauf	10	8	9	7	9	9	8
Handlichkeit	20	18	19	16	18	18	17
Lenkpräzision	20	19	18	17	19	18	18
Kurvenstabilität	10	9	9	9	9	9	9
Haftung Schräglage/Beschleun.	20	19	19	19	19	18	20
Grenzbereichsverhalten	10	9	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	8	9	7	9	8	8
Summe	100	90	92	84	92	89	89
PLATZIERUNG							
		3.	1.	6.	1.	4.	4.

Ringtausch auf der Landstraße? Mit Blick auf die Rennwertung zeigt sich in der Abschlussbilanz unserer Landstraßenrunde, dass die Vizemeister des Racetracks im Alltag die Nase vorn haben. Metzeler und Conti stehen aber nicht gemeinsam auf Platz eins, weil sie mehr oder minder gleich sind. Der

Sport Attack 3 zeigt sich in bester Conti-Tradition als extrem agiler, leichtfüßiger Reifen – ein echter Kurvenjäger. Der M7 RR punktet dagegen auch hier durch seine souveräne Ausgewogenheit in allen Einzelwertungen. Ähnlich konzipiert, kann sich der Bridgestone S 21 auf Platz drei positionieren.



Bridgestone S 21

Gewicht: vorne 4,2 kg, hinten 6,9 kg

Herstellungsland: Japan

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

BEWERTUNG

Rennstrecke: (Luftdruck* v./h.: 2,2/2,0 bar, 96 Punkte, **Platz 1**)

Im Vergleich zum Vorgänger S 20 Evo sind dem S 21 wieder mehr (Renn-)Sportgene implantiert worden. Auf dem Racetrack überzeugt der Japaner durch schnelle Rückmeldung, präzises Einlenkverhalten, viel Grip und hohe Stabilität. Lobenswert: Dieser durchweg positive Gesamteindruck bleibt auch nach einigen zügig gefahrenen Runden erhalten – deshalb unsere Empfehlung fürs Renntraining.

Landstraße: (90 Punkte, **Platz 3**)

Der Japaner will erst ein paar Kurven lang auf Temperatur gebracht werden, bevor er auch im sportlichen Alltagsgebrauch mit zackiger Rückmeldung und knackiger Präzision überzeugt.

Nasstest: (83 Punkte, **Platz 5**)

Das angeschrägte Profil in Richtung Racetrack geht eindeutig zulasten der guten Regeneigenschaften, die der S 20 Evo noch hatte.

Fazit: Sportlertypen, die ein knackiges Gummi für beherztes Angasen auf der Hausstrecke und beim Renntraining brauchen, werden mit dem S 21 sehr zufrieden sein. An kalten, nassen Tagen überzeugt der Bridgestone aber nicht.

MOTORRAD

Wertung: 269 Punkte

Platz 4

* Herstellerempfehlung für den Einsatz auf der Rennstrecke



Continental Sport Attack 3

Gewicht: vorne 4,3 kg, hinten 6,5 kg

Herstellungsland: Deutschland

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

BEWERTUNG

Rennstrecke: (Luftdruck* v./h.: 2,1/1,8 bar, 93 Punkte, **Platz 3**)

Wie auch das Vorgängermodell Sport Attack 2 punktet die Nummer 3 durch ihr sofortiges Ansprechverhalten – auf Antrieb ist Vertrauen da. Auch auf der Rennstrecke gefällt der Conti durch Handlichkeit und angenehme Rückmeldung. Beim starken Herausbeschleunigen aus Kurven mangelt es aber gerade mit Blick auf starke Konkurrenten (Bridgestone, Metzeler und Pirelli) ein wenig an Haftreserven und Stabilität.

Landstraße: (92 Punkte, **Platz 1**)

Hier ist der Conti in seinem Element. Bereits kalt spricht der Sport Attack 3 hervorragend an. Steht mit seiner Handlichkeit, Lenkpräzision und Eigendämpfung verdient an der Spitze.

Nasstest: (86 Punkte, **Platz 3**)

Ein großer Schritt nach vorne. Mit beachtlichen Gripreserven kann sich der Sport Attack 3 bei Regen deutlich vom Vorgänger absetzen.

Fazit: Auf der Landstraße konnten die Sportreifen von Conti schon immer überzeugen. Der Sport Attack 3 hat nun auch bei Nässe deutlich an Qualität gewonnen. Zusammen mit ordentlichen Rennergebnissen macht das Platz 2.

MOTORRAD

Wertung: 271 Punkte

Platz 2



Dunlop Sportsmart 2

Gewicht: vorne 4,4 kg, hinten 7,2 kg

Herstellungsland: Frankreich

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

BEWERTUNG

Rennstrecke: (Luftdruck* v./h.: 2,5/2,5 bar, 84 Punkte, **Platz 5**)

Im Vergleich zum übrigen Testfeld braucht der Sportsmart eine lange Anlaufzeit, bis er ein gutes Feedback in puncto Haftreserven liefert. Einmal auf Temperatur gebracht, nehmen Handlichkeit und Grip zwar spürbar zu, liegen aber immer noch deutlich hinter der Konkurrenz. Auffällig bleibt, dass Kurven mit vergleichsweise weiten Bögen durchfahren werden müssen. Beim harten Beschleunigen wird der Dunlop durch Walkbewegungen am Hinterrad sehr unruhig.

Landstraße: (84 Punkte, **Platz 6**)

Im Alltagsbetrieb ist es gleich noch viel schwerer, den Dunlop auf Betriebstemperatur zu bringen. Darunter leiden Rückmeldung, Lenkpräzision und Handlichkeit.

Nasstest: (83 Punkte, **Platz 5**)

Die Haftreserven sind zwar okay, die Trägheit kostet aber auch auf nassen Straßen Punkte.

Fazit: Neutralität, Handlichkeit, Präzision – mit diesen Eigenschaften ist der Sportsmart 2 nicht besonders reichhaltig gesegnet. Was nicht nur auf der Rennstrecke zu spüren ist, sondern sich wie ein roter Faden durch den Alltag zieht.

MOTORRAD

Wertung: 251 Punkte

Platz 6

So testet MOTORRAD

Mit einer Yamaha YZF-R1 ging es zum Funktionstest aller sechs Reifenpaarungen in den Dimensionen 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 auf das Goodyear-Dunlop-Testgelände im südfranzösischen Mireval. Auf einer konstant bewässerten Strecke lassen sich Regenfahrten simulieren, eine alte Formel 1-Strecke („Carland“) ist perfekt, um die Gummis unter Renn- und Alltagsbedingungen zu beurteilen. Und das sind dabei unsere Hauptkriterien:

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 vorgeben wird, oder ob deutliche Linienkorrekturen erforderlich sind.

Kurvenstabilität...

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

* Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorrädern übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Yamaha YZF-R1 besitzen



Metzeler Sportec M7 RR

Gewicht: vorne 4,1 kg, hinten 7,0 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 089/14908302, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Rennstrecke: (Luftdruck* v./h.: 2,5/2,7 bar, 93 Punkte, **Platz 3**)
Mit vorbildlicher Lenkpräzision, angenehmer Rückmeldung und satter Stabilität macht der M7 RR auf der Rennstrecke auf sich aufmerksam. Die Stabilität lässt auch nach einigen scharf gefahrenen Runden nicht nach. In Sachen Agilität ist ihm der Conti allerdings leicht überlegen.

Landstraße: (92 Punkte, **Platz 1**)
Im Alltagsbetrieb auf kurvenreichen Landstraßen ist der Metzeler eine echte Bank, überzeugt weiterhin mit sehr guter Rückmeldung, direktem Ansprechverhalten auch im kalten Zustand sowie geringem Aufstellmoment.

Nasstest: (88 Punkte, **Platz 2**)
Und auch im Regen knickt der M7 RR nicht ein. Zwar muss er sich im direkten Vergleich hinter dem Power 3 einsortieren, doch Grip und Grenzbereichsverhalten sind auf einem Top-Niveau.

Fazit: Der Metzeler ist und bleibt ein echtes Universaltalent für sportliche Fahrertypen – ob auf der Hausstrecke oder bei der Rennstreckenhatz. Seine Ausgewogenheit lässt ihn mit Fug und Recht auf Platz eins stehen.

MOTORRAD
Wertung: 273 Punkte
Platz 1



Michelin Pilot Power 3

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

BEWERTUNG

Rennstrecke: (Luftdruck* v./h.: 2,1/1,9 bar, 76 Punkte, **Platz 6**)
Auf dem Rundkurs kommt der Ausritt auf der Michelin-bereiften R1 doch eher einer mulmigen Achterbahnfahrt gleich. Zu Anfang gefallenen Rückmeldung und leichtfüßiges Handling, doch das gute Gefühl verfliegt schnell, wenn der Hinterreifen beim Beschleunigen aus Kurven förmlich wegnickt. Selbst mit hinten auf 2,5 bar erhöhtem Luftdruck bleibt der Power 3 im Rennmodus unterm Strich zu instabil.

Landstraße: (89 Punkte, **Platz 4**)
Sportliche Ganzjahrespiloten werden von den guten Kaltlaufeigenschaften des Power 3 profitieren. Wer aber mit dem Messer zwischen den Zähnen angast, wird etwas Stabilität vermissen.

Nasstest: (92 Punkte, **Platz 1**)
Die jungen Konkurrenten haben bei Regen nun deutlich aufgeholt, aber der Michelin ist und bleibt auf nassen Straßen die Nummer eins.

Fazit: Im Prinzip ist der Power 3 der Ausputzer im Revier. Erst wenn's unwirtlich wird, kommt bei supersportlichen Michelin-Männern richtig gute Laune auf. Wer es aber bei Topwetter krachen lässt, wird keine rechte Freude haben.

MOTORRAD
Wertung: 257 Punkte
Platz 5



Pirelli Diablo Rosso III

Gewicht: vorne 4,2 kg, hinten 6,6 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 061 63/7 10, www.pirellimoto.de

BEWERTUNG

Rennstrecke: (Luftdruck* v./h.: 2,5/2,7 bar, 96 Punkte, **Platz 1**)
R wie Rosso wie Rennstrecke. Auch in seiner dritten Ausgabe bleibt der Sportreifen von Pirelli die Empfehlung für ambitionierte Superbike-Piloten. Haftreserven und Stabilität sind auf einem Top-Niveau. In Sachen Präzision muss sich der Rosso III allerdings knapp hinter dem S 21 einreihen. Das Herausbeschleunigen aus Kurven kommt dagegen mit erstklassiger Stabilität einer Glanzparade gleich.

Landstraße: (89 Punkte, **Platz 4**)
Im Alltagseinsatz kann der Pirelli im Vergleich zum Conti oder Metzeler zwar insgesamt gut mithalten, muss aber leichte Kritik ob seiner minimal spürbaren Unhandlichkeit einstecken.

Nasstest: (86 Punkte, **Platz 3**)
Mit einem deutlich besseren Grippolster als bei seinen Vorgängern kann der Rosso III nun auch auf nassen Straßen überzeugen.

Fazit: Wer beim Reifenkauf auf besonders viel Sportlichkeit Wert legt, darf gerne zum neuen Rosso III greifen. Vor allem, weil dieser Pirelli nun auch bei etwas widrigeren Bedingungen immer noch eine gute Figur macht.

MOTORRAD
Wertung: 271 Punkte
Platz 2

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.

Test Sportreifen

vollzogen. Weg von maximaler Stabilität, hin zu mehr Handlichkeit und Alltagsqualität, vor allem auf nassen Straßen. In diese Kerbe schlugen auch der Nachfolger S 20 und das Interimsmodell S 20 Evo. Kehrseite der Medaille: hohe Verschleißwerte und – was den Entwicklern in Fernost wohl mehr Bauchschmerzen bereitet hat – eine nicht ganz überzeugende „Highperformance“ auf der Rennstrecke vor allem durch das etwas zu verhaltene Feedback. Denn an diesem Punkt haben die Japaner nun beim S 21 deutlich nachgelegt. Der

neue Sportreifen von Bridgestone fährt sich nämlich im harten Racemodus deutlich besser als seine Vorgänger: präzise, neutral, stabil, zudem ein tolles Feedback – das adelt ihn mit unserer Rennstrecken-Empfehlung. Deutlich nachgelassen hat dagegen im Vergleich zu den Vorgängern die Leistung auf nassen Straßen. Weshalb er in Summe nicht über Platz vier hinauskommt.

Continental Sport Attack 3: Der 2014er-Test hat klar gezeigt, dass Sport Attack Nummer 2 nicht mehr auf der Höhe der Zeit war. Rennstrecken- und Landstraßen-

Und rauf auf die Zielgerade...

Drei Testrunden sind gefahren. Und jede hatte es in sich. Die eine: volle Schräglage, maximale Belastung. Die andere schwungvoll durchs Kurvengeläuf. Die dritte: auf ziemlich rutschigem Parkett. Welcher Sportreifen schafft den Spagat?

Rollen wir das Feld von hinten auf. Dunlops Sportsmart 2 ist ein Reifen, mit dem man im wahrsten Sinn warm werden muss. In allen Kapiteln zeigte sich eine ausgeprägte Trägheit, die dem Potenzial unseres Testbikes Yamaha R1 im Wege stand. Auf Platz fünf der Michelin. In Summe abgeschlagen, doch wer weiterhin den Besten bei Nässe aufziehen will, kommt am Power 3 nicht vorbei. Bridgestones neuer S 21 schrappt knapp am Podium vorbei. Im Gegensatz zu seinen Vorgängern zielt er nun wieder

auf eine überzeugend starke Rennperformance, was zulasten der Ausgewogenheit geht. Gleiches gilt für die zweite Neuerscheinung, hier auf Platz zwei: Auch der Pirelli Diablo Rosso III punktet klar durch seine Eins-a-Rennene. Beide Gummis sind die Empfehlung für Zeitenfeiler. Die dritte Neuerscheinung in diesem Test wird auch Vizemeister. Contis Sport Attack 3 ist ein toller Landstraßenreifen mit deutlichem Zuwachs bei Nässe. Und auf Platz eins: Metzlers M7 RR. Warum? Er ist und bleibt ein Alleskönner!

MOTORRAD-Endwertung Sportreifen

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

	Maximale Punktzahl	Bridgestone S 21	Continental Sport Attack 3	Dunlop Sportsmart 2	Metzeler Sportec M7 RR	Michelin Pilot Power 3	Pirelli Diablo Rosso III
Summe							
Rennstrecke	100	96	93	84	93	76	96
Nasstest	100	83	86	83	88	92	86
Landstraße/Alltag	100	90	92	84	92	89	89
GESAMTWERTUNG	300	269	271	251	273	257	271
PLATZIERUNG		4.	2.	6.	1.	5.	2.

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



Test Sportreifen

wertung gingen noch einigermaßen in Ordnung, doch beim Verschleiß und im Regen schwenkten die Hannoveraner die rote Laterne. Also rauf mit Nummer 3 auf die R1. Und siehe da: Mit seinem superhandlichen Charakter ist der neue Conti die Empfehlung für sportliche Landstraßen-surfer – Platz eins in diesem Teilabschnitt macht das mehr als deutlich. Und auch die Nassfahreigenschaften müssen dick unterstrichen im Lastenheft gestanden haben. Mit seiner neuen Gummimischung liefert der Sport Attack 3 nun satte Haftreserven

in Kurven und beim Beschleunigen. Macht einen Vizemeister in der Endabrechnung.

Pirelli Diablo Rosso III: Im Prinzip setzen die Italiener mit Numero tre die Linie fort, die vom Vorgänger Rosso II und Schwes-termodell Diablo Rosso Corsa bestens bekannt ist – die schnelle Linienwahl auf der Rennstrecke. Und siehe da: R1 und R III zeigen sich in Bestform, weshalb auch der Pirelli unser Tipp für Hobbyracer ist. Und weil der Rosso III auch nicht wasser-scheu ist, gesellt sich in unserer Meister-schaft zum deutschen noch ein italienischer Vizechamp. Va bene, gli Azzurri! ■

www.motorradonline.de/mrd201612118

MOTORRAD

REIFENTEST

2016

**Teil 3 in MOTORRAD 13/2016:
Tourenreifen**

**Dunlop hat für die aktuelle Saison
inzwischen die dritte Version des
Roadsmart aufgelegt. Metzeler ver-
abschiedet mit dem Roadtec 01 die
alte Z-Generation in den Ruhestand.
Die beiden Neuen müssen sich in
14 Tagen gegen die besten Touren-
reifen von 2015 beweisen.**

BESTENS AUSGERÜSTET

JAHRES-/GESCHENKABO

26 Ausgaben MOTORRAD
+ Clubmitgliedschaft
+ Mannesmann Werkzeugbox
= NUR 95,90 €



MANNESMANN WERKZEUGBOX

Die 155-teilige Box aus dem Hause Brüder Mannesmann bietet Ihnen alle wichtigen Werkzeuge übersichtlich sortiert in einem Koffer aus stabilem Stahlblech. Mit allen gängigen Schraubwerkzeugen und Feinmechaniker-Zangen. Maße: ca. 23 x 35,5 x 22,5 cm.

DIE ABOVORTEILE:

- ▶ 26 x MOTORRAD
- ▶ 1 zusätzliche Ausgabe GRATIS bei Bankeinzug
- ▶ Clubmitgliedschaft über 12 Monate mit vollem Zugriff auf das Club-Portal motorrad-helden.de.



GLEICH BESTELLEN: WWW.MOTORRAD-HELDEN.DE/ABO



GLEICH AUSFÜLLEN UND ABO BESTELLEN

JA, ICH MÖCHTE MOTORRAD IM ABO

selbst lesen. Best.-Nr. 1440485 Das Geschenkabo soll beginnen am:

verschenken. Best.-Nr. 1440486

Ich bestelle bzw. verschenke MOTORRAD zum Jahresabopreis von zzt. nur 95,90 € (A: 109,- €; CH: 192,- Sfr.; weitere Auslandspreise auf Anfrage) für 26 Ausgaben. Gratis dazu erhalte ich (bzw. der Schenker) die Mannesmann Werkzeugbox nach Zahlungseingang der Abogebühr. Nach Ablauf des Bezugszeitraums kann ich jederzeit mit Geld-zurück-Garantie kündigen. Das Geschenkabo endet nach einem Jahr automatisch.

MEINE PERSÖNLICHEN ANGABEN: (bitte unbedingt ausfüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

Geburtsdatum: [][] [][] 1 9 [][] Telefon _____ E-Mail _____

Ja, ich möchte auch von weiteren Inhalten, Vorabnachrichten, Themen und Vorteilen profitieren. Deshalb bin ich damit einverstanden, dass mich Motor Presse Stuttgart und ihre zur Verlagsgruppe gehörenden Unternehmen Rodale-Motor-Presse GmbH & Co. KG und Verlagsgesellschaft Stuttgart mit ihren Titeln künftig per Telefon und E-Mail über weitere interessante Medienangebote informiert. Dieses Einverständnis kann ich jederzeit per eMail an widerruf@dpv.de widerrufen.

Datum/Unterschrift _____

ICH BEZAHLE PER BANKEINZUG UND ERHALTE EINE GRATIS-AUSGABE:

BIC _____ IBAN _____

Bankinstitut _____ Ich zahle per Rechnung.

SEPA-Lastschriftmandat: Ich ermächtige die DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH, Düsternstr. 1-3, 20355 Hamburg, Gläubiger-Identifikationsnummer DE77ZZZ0000004985, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

ICH VERSCHENKE MOTORRAD AN: (nur beim Geschenkabo auszufüllen)

Name, Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ _____ Ort _____

Widerrufsrecht: Sie können die Bestellung binnen 14 Tagen ohne Angabe von Gründen formlos widerrufen. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem Sie die erste bestellte Ausgabe erhalten, nicht jedoch vor Erhalt einer Widerrufsbelehrung gemäß den Anforderungen von Art. 246a § 1 Abs. 2 Nr. 1 EGBGB. Zur Wahrung der Frist genügt bereits das rechtzeitige Absenden Ihres eindeutig erklärten Entschlusses, die Bestellung zu widerrufen. Sie können hierzu das Widerrufs-Muster aus Anlage 2 zu Art. 246a EGBGB nutzen. Der Widerruf ist zu richten an: MOTORRAD, Abo-service, Postfach, 70138 Stuttgart, Telefon: +49 711 32068899, Telefax: +49 711 1822550, E-Mail: motorrad@dpv.de

MOTORRAD Abo-service,
70138 Stuttgart

Tel. +49 711 32068899

Fax +49 711 1822550

www.motorrad-helden.de/abo

motorrad@dpv.de

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, 70162 Stuttgart.
 Registergericht Stuttgart HRA 9302. Geschäftsführer:
 Dr. Volker Breid, Norbert Lehmann. Vertrieb: Belieferung,
 Betreuung und Inkasso erfolgen durch DPV Deutscher
 Pressevertrieb GmbH, Nils Oberschelp (Vorsitz), Christina Dohmann,
 Dr. Michael Rathje, Düsternstraße 1, 20355 Hamburg,
 als leistender Unternehmer. AG Hamburg, HRB 95752.

Club powered by



Club-Partner:



Jeder Leser eines Abonnements von MOTORRAD, PS, MOTORRAD Classic oder FUEL und jeder Teilnehmer einer Reise oder eines Trainings des MOTORRAD action teams wird automatisch Mitglied im Club der MOTORRAD-HELDEN. Und mit dem individuellen Clubausweis öffnet sich die ganze Vorteilswelt von www.motorrad-helden.de und der Club-Partner.