

MOTORRAD



Kommt 2020

BMW Superboxer mit 1800 Kubik



NEOKLASSIKER IM TEST

Retrowelle



Kawasaki W 800 Cafe
Royal Enfield Continental GT 650

REIFENTEST MIT VERSCHLEISS

Sechs Enduroreifen für die GS-Klasse



SUPERMOTO-VERGLEICH

Single vs. Twin



KTM 690 SMC R
Ducati Hypermotard 950 SP

ONROAD – OFFROAD – AUF TOUR

Moto Guzzi V85 TT

Erster Test

Plus **Gebrauchttipps**: Starke Supermotos ab 2000 Euro

S100
REINIGER
GESCHENKT!
Gutschein im Heft



Enduroreifen-Test 120/70 R 19, 170/60 R 17

Eile mit Weile? Nicht beim MOTORRAD-Reifentest! Ziehen wir sechs Endurosohlen auf die Boxer, schnallen die Siebensachen auf, schrubben Kilometer, fassen fix die Ergebnisse zusammen, denn ...

... DAS

RUNDE MUSS INS ECKIGE

Von Jörg Lohse und Karsten Schwerts; Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio



MOTORRAD REIFENTEST 2019



In MOTORRAD 12/2019

Sechs On-/Offroadreifen für große Reiseenduros im Alltags-, Gelände- und Verschleißtest auf BMW R 1250 GS



In diesem Heft

Sechs Enduroreifen für die GS-Klasse im großen Landstraßen-, Alltags-, Nässe- und 3500-Kilometer-Verschleißtest



In MOTORRAD 14/2019

Grobstöller oder Straßenprofil? Zehn Reifen von fünf Herstellern in der Testanalyse. Kauftipps für alle Fahrer von Reiseenduros



In MOTORRAD 15/2019

Sechs Sportreifen in der Dimension 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 im Landstraßen-, Rennstrecken- und Nässe- und Verschleißtest



Gelände! Ein echter Enduroreifen muss doch auch Gelände können. So wie die GS natürlich auch noch Gelände kann. Trotz 261 Kilogramm. Trotz 136 PS ... Kürzen wir es an dieser Stelle ab. Nein, eine Geländewertung werden Sie in Teil zwei unserer diesjährigen Reifentestserie vergeblich suchen. Was nicht heißt, dass man mit den Reifen nicht ins Gelände fahren kann. Nur werden Sie keinen Unterschied merken, ob Sie nun einen Bridgestone, Conti, Dunlop, Metzeler oder Pirelli auf ihrer GS, Super Ténéré, Tiger oder Multistrada rotieren lassen. Allenfalls mit dem Michelin könnten Sie einen kleinen Vorteil spüren. Doch kriegsentscheidend wird das nicht sein. Das deckt sich auch mit den Beschreibungen der Hersteller, die für diese Reifengattung feigenblattmäßig einen Wert von zehn und ein paar zerquetschten Prozent angeben, mit denen die Geländetauglichkeit beschrieben werden soll. Also sind wir uns einig, dass eine Wertung keinen Sinn macht?

Streichen wir sie also aus dem Programm und setzen die Punkte ins Test-Tagebuch, die bei dieser Reifengattung wirklich relevant sind: Straße, Straße und nochmals Straße. 2016 sind wir das letzte Mal mit den Enduroreifen auf großer

Tour gewesen. Ebenfalls im 120er/170er-Format, damals auch auf der GS, dem Vorgängermodell mit 1200 Kubik. Ein Vergleich bietet sich an, immer wieder spicken, und in die alten Ergebnisse schauen, in welche Richtung sich die aktuelle Range weiterentwickelt hat. Die entsprechenden Anmerkungen finden Sie auf den folgenden Seiten.

Der Mix der sechs unterschiedlich bereiften Shiftcam-Boxer verspricht einen interessanten Test. Wir sehen altbekannte Profile und einige interessante Neuerscheinungen, die wir zum Teil schon bei Fahrpräsentationen oder im Rahmen des MOTORRAD-Dauertests ausprobieren konnten. Nicht aber im direkten Vergleich, zumal noch in diesem Umfang mit einer Landstraßen- und Alltagswertung, im ultimativen Nässetest unter Auslotung der letzten mobilisierbaren Gripreserven sowie im direkten Laufleistungscontest. Diesen – bitte sehen Sie uns nach, dass wir uns jetzt ein wenig auf die Schulter klopfen – finden Sie kein zweites Mal auf der Welt. Weil er eben extrem aufwendig ist, aber wer hieb- und stichfest vergleichen will, hat eben keine andere Möglichkeit, als sechs tufengleiche Bikes auf gemeinsame Tour zu schicken und sie unisono

Unabhängig von der Gesamtnote kann hier jeder seinen persönlichen Testsieger küren

über den Asphalt rubbeln zu lassen. Im letzten Heft haben wir erstmalig in der Geschichte des MOTORRAD-Reifentests keinen Testsieger unter den Geländereifen ausgezeichnet. Aufgrund der sehr individuellen Spreizung unter diesen Gelände-/Straßenreifen hätte diese Auszeichnung die Konsumenten mehr verwirrt als ihnen geholfen. In diesem zweiten Teil lassen sich die Testergebnisse aber logisch kombinieren, sodass am Schluss doch wieder einer herauspringt.

Bereits bekannt ist natürlich unser bewährtes Kapitel-Ranking, sodass jeder unabhängig von der Reifen-Gesamtnote (die wir im ersten Teil eingeführt haben) gemäß seiner individuellen Vorlieben den ganz persönlichen Testsieger küren kann. Kommen wir am Ende dann doch wieder ins Gelände: Wem dieser Test zu sauber ist – in 14 Tagen geht es tatsächlich noch mal offroad weiter. ■

Unterwegs in Italien: unsere Tourentipps

Sechs Fahrtage, 3500 Kilometer im Roadbook, Fotospots auf der To-do-Liste – klingt nach einem nicht lösbaren Dreisatz. Oder doch? Mit schnellen Verbindungsetappen ging es an den Gardasee und weiter in die Abruzzen.

Hotspot Nummer eins: der Lago ... Für süddeutsche Motorradfahrer ist der Gardasee bereits früh in der Saison die Empfehlung für den Start ins junge Motorradjahr. Absolute No-Gos: Brückentagswochenenden, Oster-, Pfingst- und Sommerferien. Dann lieber wieder Richtung Spätsommer planen. Alle Pflichtstrecken hier aufzählen? Unmöglich. Ideal zur Planung: unser frisch gedrucktes RIDE-Magazin Nr. 1 „Gardasee“ mit allen Tourentipps plus detaillierter Karte, für 8,90 Euro am Kiosk oder unter www.motorradonline.de/ride-magazin versandkostenfrei zu bestellen. Die Anreise in die Abruzzen ist lang, aber der Weg lohnt. Die karge, bizarre Landschaft, eine Mischung aus Schottland und Norwegen, muss man erlebt haben, Kurvenjunkies werden voll auf ihre Kosten kommen. Unser Tipp: die Stadt L'Aquila anpeilen, dann aber links liegen lassen und in der Region drumherum ein Basislager für Tagestouren aufschlagen.



Hotel Tipp: einmalig die Unterkunft in der Abruzzen-Festung Santo Stefano di Sessano, die zum Teil zum Hotel umgebaut ist. Abseits der Saison lassen sich Spezialpreise aushandeln. Info: www.sextanio.it



Karte: MAIRDUMONT/Claudia Werel

TEMPO, TEMPO

Der Frühling taut uns den Weg frei. Über Land und auf Schnellstraßen pfeilen wir mit den sechs GS in den Süden. Berg- und Talbahnen am Gardasee und in den Abruzzen sorgen fürs Fotofinish im ersten Testkapitel: der Landstraßen- und Alltagswertung.



Blättern wir gedanklich noch einmal zum Reifentest, Teil eins, in der letzten MOTORRAD-Ausgabe zurück. Mit den 50/50-Reifen, die den Spagat zwischen Straße und Gelände schaffen wollen, war der Asphalttritt für manches Gummi beziehungsweise den Fahrer auf der entsprechend bereiften GS ein echter Eiertanz. Walkende Stollen, die beim Highspeed-Geradeauslauf taumelig wurden oder in schnellen Wechselkurven förmlich wegnickten. Entsprechend weit klaffte die Schere bei der Punktevergabe auf: Ersten und Letzten in der Straßenwertung trennten ganze 28 Punkte. Da liegen natürlich Galaxien dazwischen. Bei den Enduroreifen trennen Platz eins und die beiden Schlusslichter sechs Punkte – bei 150 möglichen! Das mag zunächst erstauen, relativiert sich aber, wenn man die Ergebnisse aus diesem Jahr mit den vergangenen Tests vergleicht. 2016 betrug der Abstand zwischen „bestem“ und „schlechtestem“ Landstraßenreifen im Endurosegment elf Punkte. Immerhin – knapp die doppelte Punktzahl im Vergleich zu heute!

Dass sich diese nun in den drei vergangenen Jahren mehr oder minder halbiert hat, das Testfeld also ganz eng zusammenrücken lässt, zeigt klar auf, in welche Richtung die Reifenentwickler die Enduroreifen zukünftig weiter profilieren werden. Oder sollte man eher schreiben: müssen? Der Blick in die Kingsize-Klasse bei den Reiseenduros legt das nahe: eine 136 PS starke BMW R 1250 GS! Noch mehr Qualm bei Konkurrenten wie der Ducati Multistrada 1260! Gibt es ein Ende der Fahnenstange, oder werden wir uns nicht schon in Kürze über eine V4-Multi und 1400er-GS Gedanken machen? Schon jetzt hat die Reifenindustrie den klaren Auftrag, dass die passenden Profile für die Erstausrüstung oder das Ersatzgeschäft samt notwendiger Freigabe beziehungsweise Unbedenklichkeitsbescheinigung bolzstabile Straßengummis sein müssen. Die Trennlinie zu Tourensport- oder gar echten Sportreifen wird mit

jedem Entwicklungsschritt dünner und dünner. Das dokumentiert auch klar die Bewertung der zwei Newcomer von Dunlop und Michelin. Schauen wir die Ergebnisse dazu genauer an. Deren Vorgänger waren im 2016er-Test die beiden Schlusslichter im Landstraßen-/Alltagskapitel. Dunlops Trailsmart Max holt nun starke neun Punkte auf und schiebt sich damit

auf Platz zwei vor: Das ist vor allem auf den starken Ausbau von Handlichkeit und Lenkpräzision zurückzuführen, viel besser kann es eigentlich gar nicht mehr werden, wir reden hier von kaum noch messbaren Nuancen. Michelins Anakee Adventure bleibt zwar wie der Vorgänger Anakee III in der Tabellensortierung immer noch hinten, aber der Abstand zur Spitzengruppe ist nun drastisch zusammengeschrumpft, er hat den Anslusstreffer erzielt. Gleiches gilt für Bridgestones neuen A 41, der sich enger in der Gruppe platzieren kann. ■



29
Punkte

von 30 möglichen bei der Handlichkeit. Conti und Dunlop sind am Optimum



GIVI



GRAVEL-T



Hohe Vielseitigkeit ist das Stichwort für dieses Paar Weichtaschen (je 35 L.) für Adventure und Off-road Motorräder. Dank des Schnellverschlussystems UNIFIT, mit Security Lock ausgestattet, sind diese Taschen mit allen GIVI Seitenträgern und den meisten auf dem Markt erhältlichen Rohrträgern kompatibel.

Dieses bietet Schutz vor starkem Regen und extremen Bedingungen (IP X5 Standard) durch die wasserdichte Innentasche. Weiterhin ist diese mit einer abnehmbaren Tasche für Thermo- oder andere Flaschen ausgestattet.

Materialien und Formen wurden für die beste Leistung, Flexibilität und den besten Schutz der Inhalte unter allen Situationen und Bedingungen ausgewählt und gestaltet.



FOKUS AUF

Nylonplatte, kompatibel mit den meisten auf dem Markt erhältlichen Rohrträgern

Abnehmbare, wasserdichte Innentasche nach IP X5 Standard

M.O.L.L.E. System, mit Stauraum für 10 Zubehörteile



MOTORRAD-Punktwertung Landstraße/Alltag

	Maximale Punktzahl	Bridgestone Battax A41	Continental Trail Attack 3	Dunlop Trailsmart Max	Metzeler Tourance Next	Michelin Anakee Adventure	Pirelli Scorpion Trail II
Fahrverhalten							
Handlichkeit	30	27	29	29	27	28	28
Lenkpräzision	30	27	28	28	27	26	28
Kurvenstabilität	20	18	19	19	18	17	20
Haftung Schräglage	10	9	9	9	9	8	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	9	9	9
Geradeauslaufstabilität	10	9	9	9	9	8	9
Fahrverhalten mit Sozius	20	18	17	17	17	17	17
Grenzbereichverhalten	10	8	9	9	8	10	9
Aufstellmoment	10	8	9	8	8	9	8
Summe	150	134	138	137	132	132	137

PLATZIERUNG	4.	1.	2.	5.	5.	2.
-------------	----	----	----	----	----	----

Ein Testfeld ohne Fehl und Tadel. Tatsächlich fällt es von Jahr zu Jahr zunehmend schwerer, ein Haar in der Suppe – oder besser gesagt: einen groben Schnitzer im Profil zu finden. Die aktuelle Enduroreifen-Generation zeigt sich so eng gestaffelt wie

noch nie. Vor allem die Neuerscheinungen können sich blendend in Szene setzen. Contis Trail Attack 3 gewinnt auf Anhieb die Landstraßen- und Alltagskrone und Dunlops „Max“ teilt sich mit Pirellis bekannt sportlichem Trail II den Vizetitel.

Über 1000 Zubehör Artikel auf givimoto.com
Entdecken Sie unsere Seite auf giviexplorer.com



EXPLORE. ENJOY.



HEITER WEITER

Die Schönwetterwertung abgehakt, jetzt geht es ans Eingemachte. Kapitel zwei im Enduroreifen-Test: Fahren im Regen. Müssen wir uns dabei die Laune verderben lassen? Der Blick nach rechts unten sollte schon alles sagen: Die Mundwinkel bleiben oben!

Motorradfahrer mögen keinen Regen? Dieses möglicherweise mit einem gewissen Wahrheitsgehalt behaftete Statement scheint die Reifenindustrie konsequent zu ignorieren. Denn auch hier zieht sich wie im vorangegangenen Kapitel ein roter Faden durch unsere Testchronik: Es wird von Jahr zu Jahr besser. Und unsere Prognose am Schluss eines jeden Tests – „jetzt kann man eigentlich nichts mehr draufsetzen“ – wird von Jahr zu Jahr widerlegt. Doch, man kann! Man, das sind die Gummigurus, die einen inzwischen irren Cocktail an verschiedenen Elastomeren und Kieselsäuren zusammenrühren, um ihn dann auf der Grundkarkasse fein auszubacken. Ganz einfach ist das natürlich nicht, zumal es nicht in erster Linie darum geht, nur einen exorbitant guten Regenreifen aufzubauen. Kurzer Exkurs, weg von unseren Reiseöfen, Blick in die Boxengasse der MotoGP: Wenn dunkle Wolken aufziehen, sind schnell die Reifen aufgezogen, mit denen das Grip-

niveau selbst auf komplett gefluteter Strecke geradezu galaktische Ausmaße hat. Die Kehrseite ist allerdings nahezu apokalyptisch, wenn die Regenreifen auf den zunehmend trockenen Fahrstreifen in Fetzen durch die Gegend fliegen.

Klären wir dazu in kurzen Worten das Prinzip eines auf Nässe abgestimmten Reifens. Regen fungiert wie eine Art Wasserkühlung, die Reifen bleiben bei Schlechtwetter weit von ihrem optimalen Temperaturfenster zwischen 40 und 60 Grad Celsius entfernt, das wir gerne mit dem Begriff „warm gefahren“ bezeichnen. Dazu ein Blick in unsere Messprotokolle. Wenn die Reifen für den hieb- und stichfesten Vergleich auf der permanent bewässerten Teststrecke am Haftlimit bewegt und aus 100 km/h mit vollem Griff in die Eisen herunter-

gebremst werden, beträgt die Gummitemperatur maximal 35 Grad, also knapp die Hälfte dessen, was bei vergleichbarer Belastung auf trockenem Asphalt im Hochsommer auf dem Thermometer stehen würde. Gleichwohl muss die Gummilösung aber auch für diesen letzteren Fall geeignet sein. Nicht in der MotoGP, aber

in unserer MotoGS-Challenge. Vor allem über den Baustein Silika, eine Art Kieselsäureverbindung, soll die für eine gute Haftung entscheidende Gummimischung auch bei geringen Temperaturen eine entsprechende Geschmeidigkeit bekommen, mit der sich der Reifen auf dem Untergrund satt verzahnen kann. Kurz gesagt: sich Grip aufbaut. Fügen wir nun die Ergebnisse aus Kapitel eins und zwei zusammen, können wir anerkennend festhalten: Mission accomplished! ■



20
Punkte

und damit volle Punktzahl in drei Einzeldisziplinen. Der Michelin definiert Regenreifen neu

Für die Straße.
Für die Strecke.
Für Dich!



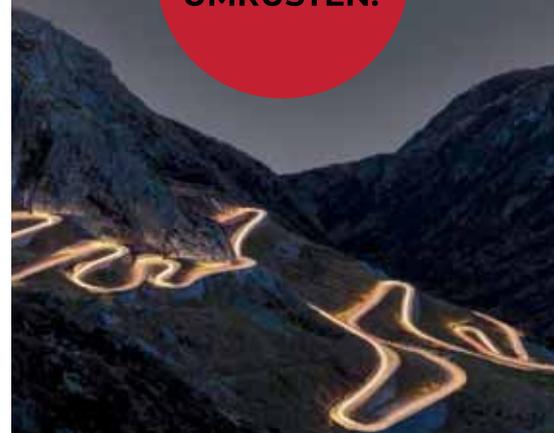
Der TRW Sinter Road & Track Bremsbelag

Immer wenn es richtig hart wird, ist unser Sinter Road & Track (SRT) Bremsbelag genau richtig. Er ist unser sportlicher Premiumbelag für höchste Ansprüche.

Ob schnell auf der Landstraße, voll beladen bei der Passabfahrt oder sportlich auf der Rennstrecke – auf den Sinter Road & Track (SRT) Belag kannst Du Dich immer verlassen. Er garantiert Dir jede Menge Sicherheit und Vergnügen.

trwmoto.com

**JETZT
DEIN BIKE
UMRÜSTEN!**

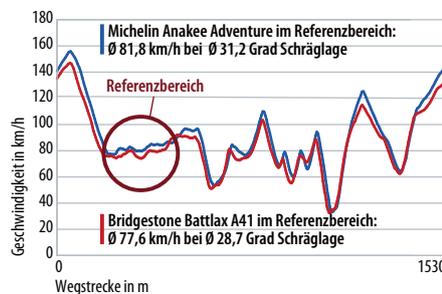


TRW



Gewappnet für mieses Wetter. Die aktuelle Reifenrange fährt im Regen Bestwerte ein

Nassteststrecke



Das Datarecording auf der Nassteststrecke hilft bei der Analyse, wo in Sachen Nasshaftung das Ende der Fahnenstange erreicht ist. In diesem Labortest unterscheiden sich Erster und Letzter, im Alltag würden die zwei Kurven aber sehr eng zusammenrücken.

MOTORRAD-Punktewertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone Battlax A41	Continental Trail Attack 3	Dunlop Trailsmart Max	Metzeler Tourance Next	Michelin Anakee Adventure	Pirelli Scorpion Trail II
Fahrverhalten							
Handlichkeit	10	8	9	9	8	9	9
Lenkpräzision	20	16	18	18	17	19	19
Haftung Kurven	20	17	19	19	18	20	19
Haftung Beschleunigung	20	16	19	18	17	20	19
Grenzbereich	20	17	19	18	18	20	19
Bremsverzögerung	10	9	8	10	10	10	9
Bremsweg aus 100 km/h (m)		42,9	43,8	41,9	41,9	41,9	42,4
Geschwindigkeit im Omega (km/h)		78,2	80,7	81,7	79,9	82,1	81,5
Rundenzeit (min)		1:09,0	1:07,0	1:07,6	1:08,6	1:05,5	1:06,2
Summe	100	83	92	92	88	98	94
PLATZIERUNG		6.	3.	3.	5.	1.	2.

Ein Blick auf Platzierungen, Punkte, und damit ist alles paletti? Nein, denn grundsätzlich gibt es in diesem Test keinen schlechten Reifen bei Nässe. Eher passt die Formulierung: Es gibt sehr gute, und es gibt noch bessere. Im Alltag, wo man weit davon entfernt ist, das Limit aus-

zuloten, käme man mit jedem Reifen zurecht. Und in jedem Reifen steckt noch genügend Potenzial für Gefahrensituationen, schauen wir nur auf die enge Staffelnung bei der „Notbremswertung“. Trotzdem gibt es den Topreifen im Regen: Michelins Anakee Adventure.

KEIN ENDE IN SICHT

Im dritten Wertungskapitel fliegen Kilometer und schwinden Millimeter. Welche Reifenpaarung hat nach der Tour über Straßen aller Couleur die Nase vorn? Parole Profilverlust – messen wir es nach.



Welche Rolle spielen wirtschaftliche Aspekte beim Kauf neuer Reifen? Wir vermuten: keine ganz geringen, wenn man die Rückmeldungen aus der Leserschaft betrachtet, die bei unseren „kleinen“ Reifentests stets das Fehlen der Verschleißmessung bemängeln. Aufgrund der Komplexität ist es uns tatsächlich nicht möglich, dieses Wertungskapitel bei jedem Vergleich zu berücksichtigen. Anders als bei Autoreifen lässt sich die Verschleißmessung von Motorradreifen nicht praxisnah automatisieren. Echte Anhaltspunkte müssen in echt ermittelt werden. In diesem Fall heißt das: für jede Reifenpaarung ein Motorrad gleichen Typs und nach Möglichkeit auch die Fahrer gleichen Typs. Letzteres ist natürlich Wunschkonzert, Motorradfahren ist und bleibt eine individuelle Angelegenheit. Entsprechend straff ist das Korsett für die Reifentester. Gefahren wird in einer strengen Gruppenordnung, das regelmäßige Durchtauschen der Motorräder rundet die Choreografie ab und soll die fahreri-

schen Unterschiede ausgleichen. Sonst stünden am Schluss unserer 3500 Kilometer langen Testrunde keine exakt vergleichbaren Messwerte in den Prüfprotokollen. Kommen wir zum dann doch großen Unterschied in der Praxis. Im wahren Leben fällt das „individuelle“ Verschleißdiagramm eines jeden Reifens natürlich komplett anders aus: Welcher Fahrertyp, welcher Fahrstil, welche Strecken und so weiter, die Kombinationen sind so bunt wie die Motorradszene selbst.

Vor allem würde sich das Verhältnis von Vorderrad- zu Hinterradabrieb komplett drehen, wenn man überlegt, mit welchen Kräften ein Motorrad unseres Typs beim Reinbremsen in und Herausbeschleunigen aus Kurven die Reifen malträtiert. Würden wir diesen heftigen Fahrstil anwenden, hätten wir schnell den berühmt-berüchtigten Ziehharmonika-Effekt. Vorbei wäre es mit der festen Gruppenhierarchie und entsprechend Essig mit der geforderten Vergleichbarkeit. Auch das sollte man bei der Interpretation des Laufleistungsdiagramms

im Hinterkopf haben. Unabhängig davon schafft es aber die Möglichkeit, alle sechs Reifenpaarungen schlussendlich miteinander zu vergleichen und einen klaren Sieger im Kapitel „Verschleiß“ zu küren.

Unter dem Aspekt „Wirtschaftlichkeit“ müsste man nun korrekterweise natürlich noch die Verkaufspreise mit einkalkulieren und hätte wiederum ein anderes Ranking. Weil es aber bei Reifen keine unverbindlichen Preisempfehlungen seitens der Hersteller gibt, kann man auch keine seriöse Preisleistungs-Note vergeben. Jetzt ließe sich folgern: spart man sich den ganzen Aufwand und streicht die Laufleistung aus der Wertung! Ihre Protestnote bitte an: reifentest@motorradonline.de

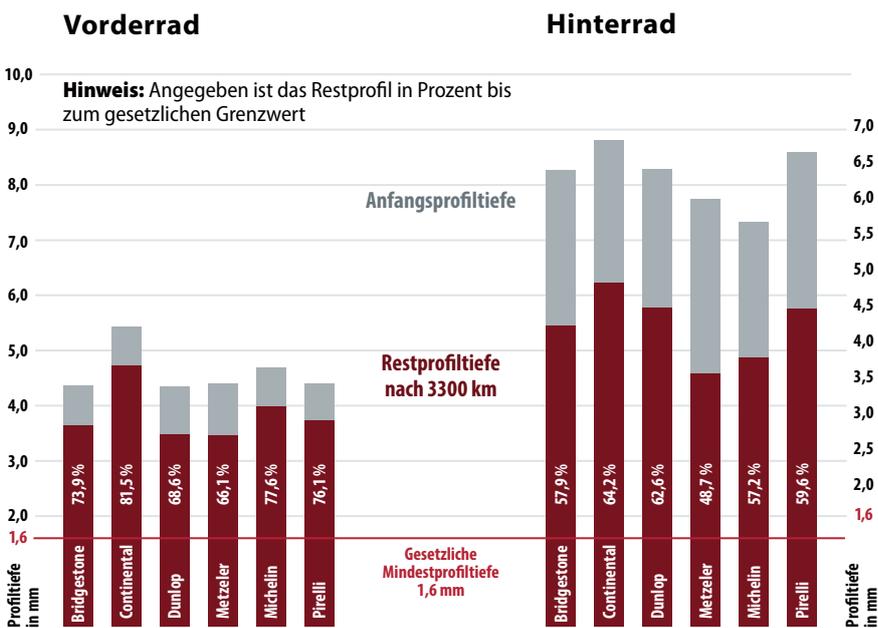


18,5
Prozent

büßt der Conti nach 3500 Kilometern an der Front ein, hinten fehlen 38,5 Prozent. Das sind Bestwerte in diesem Vergleich



Verschleiß nach 3500 Kilometern in Prozent



MOTORRAD-Punktewertung Verschleiß

	Maximale Punktzahl	Bridgestone Battlax AA1	Continental Trail Attack 3	Dunlop Trailsmart Max	Metzeler Tourance Next	Michelin Anakee Adventure	Pirelli Scorpion Trail II
Verschleiß							
Vorderrad	50	45	48	43	43	46	46
Hinterrad	50	40	42	41	37	40	40
Summe	100	85	90	84	80	86	86
PLATZIERUNG		4.	1.	5.	6.	2.	2.

Gummiverschleiß nicht nur bei den Reifen, auch bei den Fahrern. Nach 3500 Kilometern „fast forward“ waren allerdings die einen mehr gerädert als die anderen

Vorsicht, das Diagramm ist keine Generalangabe zum Laufleistungspensum aller sechs Reifenpaarungen. Je nachdem, wie jeder selbst angast, ändern sich die Werte zum Teil

drastisch. Aber das große Plus: Alle sechs Paarungen sind erst so vergleichbar und helfen bei der Kaufentscheidung. Kilometerfresser kaufen Conti, Michelin oder Pirelli.



NEW

CHALLENGER

SOLID CARBON

WWW.LS2HELMETS.COM/DE/

THE FASTEST GROWING HELMET BRAND IN THE WORLD



ALWAYS AHEAD

FF327 Challenger C

Sportlicher Tourenhelm aus extrem leichter Kohlefaser. Stufenlos verstellbare Sonnenblende. Großes Gesichtsfeld für mehr passive Sicherheit. Verriegelbares Visier. Vielfach einstellbare Be- und Entlüftungen. Inklusive Pinlock-Antibeschlagscheibe und Bluetooth-Vorbereitung. Doppel-D-Verschluss. Notauslösesystem. Größen: XS-XXXL einfarbig ab € 389,-



Bridgestone Battlax A41

Gewicht: vorne 5,3 kg, hinten 8,0 kg
Herstellungsland: Japan
Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)
Infos/Freigaben: Bridgestone Deutschland,
Tel. 0 61 72/40 81 73, www.bridgestone.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (134 Punkte, **Platz 4**)
Wer auf eine Ultrastabilität Wert legt, kommt am neuen A41 nicht vorbei. Wie auch der Vorgänger A40 punktet der Japaner mit hervorragender Geradeauslaufstabilität – sogar voll aufgerödelt mit Passagier und Gepäck. Naturgemäß leidet darunter die Handlichkeit, dafür lässt sich der A41 neutral durch Kurven steuern und gefällt auch mit hoher Lenkpräzision. Gut für Kilometerfresser: Die Eigenschaften bleiben auch bei zunehmender Laufleistung erhalten.

Nasstest: (83 Punkte, **Platz 2**)
Breiter, gut einschätzbarer Grenzbereich, satte Haftung in nassen Kurven. Grundsätzlich funktioniert der A41 auch an verregneten Tagen prima. Warum dann Platz 6? Das Haftpotenzial der Konkurrenz ist einfach noch ein Stück besser.

Verschleiß: (85 Punkte, **Platz 4**)
Gleichmäßiger Profilverlust an Front und Heck. In Summe betrachtet ein gutes Mittelmaß.

Fazit: Ganz klar der Reifen für fernreisende Enduristen, die es gerne laufen lassen und ein verlässliches, bolzstabiles Gummi aufgezogen haben wollen. Bei Handling und Nässe ging es zwar mehr, aber echte Mankos hat der A41 nicht.

MOTORRAD
Urteil: gut



Continental Trail Attack 3

Gewicht: vorne 5,2 kg, hinten 8,4 kg
Herstellungsland: Deutschland
Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)
Infos/Freigaben: Continental,
Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (138 Punkte, **Platz 1**)
Handlichkeit auf Landstraßen hat einen Namen, und der lautet Conti! Wie auch der Vorgänger Trail Attack 2 überzeugt Nummer 3 mit seiner Dynamik, die bereits auf den ersten Metern zu spüren ist. In Sachen Kaltlaufperformance lassen die Gummis nichts anbrennen. Das Feedback ist hervorragend, die Präzision begeistert vor allem in engen Kurven und Kehren. Nach 3500 Kilometern Laufleistung müssen nur minimale Einbußen hingenommen werden.

Nasstest: (92 Punkte, **Platz 3**)
Bei Regen ist gegenüber dem Vorgänger (seinerzeit Letzter in diesem Testabschnitt) ein Riesenfortschritt zu spüren. Der Trail Attack 3 begeistert auch bei Nässe mit tollem Feedback, sattem Grip und ist am Limit gut einschätzbar.

Verschleiß: (90 Punkte, **Platz 1**)
Mit mehr Profiltiefe an der Front und insgesamt geringem Abrieb unser Laufleistungskönig.

Fazit: Kurvenjunkies setzen klar auf den Trail Attack 3, der sich mit einem spürbaren Entwicklungsschub nicht nur deutlich von seinem Vorgänger absetzen kann, sondern auch die Konkurrenz im Alltag und beim Verschleiß abhängt.

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



Dunlop Trailmax

Gewicht: vorne 5,4 kg, hinten 7,8 kg
Herstellungsland: Frankreich
Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)
Infos/Freigaben: Goodyear Dunlop Tires,
Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (137 Punkte, **Platz 2**)
Mit einem neu konstruierten Vorderreifen kann der „Max“ die beim Vorgänger Trailsmart kritisierte mangelnde Handlichkeit beheben. Auch Dunlops Enduroreifen gefällt durch seine Kaltlaufeigenschaften und punktet in Kurven dann durch sein sattes Handling, ohne dabei kippelig oder gar nervös zu wirken. Über das Grippolster braucht man sich keinen Kopf zu machen: Die Haftreserven sind eine Bank. Nach 3500 Kilometern lässt die tolle Lenkpräzision etwas nach.

Nasstest: (92 Punkte, **Platz 3**)
Mit seiner gut einschätzbaren Rückmeldung lässt sich der Trailsmart Max sicher und souverän durch verregnete Kurvenregionen steuern. Auch auf der Bremse überzeugt er – zweitbesten Wert im Vergleich, das schafft Vertrauen.

Verschleiß: (84 Punkte, **Platz 5**)
Im Vergleich zum Vorgänger mehr Laufleistung, die Konkurrenz frisst aber etwas weniger Gummi.

Fazit: Keine Neu-, dafür aber eine konsequente Weiterentwicklung aus dem Hause Dunlop. Der Trailsmart Max gefällt mit Handlichkeit und Agilität auf der Landstraße und behält im Regen die guten Eigenschaften des Vorgängers bei.

MOTORRAD
Urteil: sehr gut

So testet MOTORRAD

Auf einer 3500 Kilometer langen Italien-Tour mit Tagestrips rund um den Gardasee und in den Abruzzen bewerteten die MOTORRAD-Tester neben dem Verschleiß auch das Verhalten auf Land- und Fernstraßen. Die feine Analyse im Grenzbereich erfolgte auf den zum Teil bewässerten Handling-Strecken sowie im Highspeed-Oval des Bridgestone European Proving Ground in Nettuno bei Rom. Diese Kriterien

stehen bei der Bepunktung im Fokus der MOTORRAD-Reifenwertung:

Handlichkeit ...

... ist die Lenkkraft, um das Bike in Schräglage zu bringen und es in Wechselkurven auf Linie zu halten.

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.

Grenzbereichverhalten* ...

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

Haftung/Beschleunigen* ...

... bezeichnet die Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven (nass/trocken).

Haftung/Schräglage* ...

... ist die Seitenführung in maximaler Schräglage (nass/trocken). Eine Gratwanderung, die nur auf abgesperrter Strecke möglich ist.

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 Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die BMW R 1250 GS besitzen.



Metzeler Tourance Next

Gewicht: vorne 5,2 kg, hinten 7,4 kg
Herstellungsland: Deutschland
Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland,
Tel. 089/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (132 Punkte, **Platz 5**)
Auf der BMW R 1250 GS in der Spezifikation „B“ aufgezogen, macht der angegraute Tourance Next keinen schlechten Job, kann sich mit guten Kaltlaufeigenschaften, satten Haftreserven beim Beschleunigen sowie ausreichend Kurvengrip sauber in Szene setzen. Im Vergleich zur zum Teil deutlich jüngeren Konkurrenz (u. a. Conti, Dunlop) ist zu spüren, dass es diese punkto Handlichkeit und Lenkpräzision etwas besser können. Der Abstand nach vorne ist aber gering.

Nasstest: (88 Punkte, **Platz 5**)
Auch hier heißt die Platzierung nicht, dass der Tourance Next ein schlechter Regenreifen ist: Rückmeldung und Haftreserven sind gut, das Limit ist sauber einschätzbar. Die Mitbewerber legen aber bei Nässe noch eine Schippe drauf.

Verschleiß: (80 Punkte, **Platz 6**)
Hinten verliert der Metzeler das meiste Profil im Vergleich – auch beim Abrieb sind andere besser.

Fazit: Der Tourance Next war der Reifen für die GS-Klasse. Doch nun muss sich der Oldie der jüngeren Konkurrenz geschlagen geben. Die ist dynamischer, haftet besser oder verschleißt weniger. Er bleibt aber ein guter Allrounder.

MOTORRAD
Urteil: gut



Michelin Anakee Adventure

Gewicht: vorne 4,9 kg, hinten 7,4 kg
Herstellungsland: Thailand
Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)
Infos/Freigaben: Michelin Reifenwerke,
Tel. 07 21/5 30 39 18, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (132 Punkte, **Platz 5**)
Mit seinen auffällig groben Profilblöcken unterscheidet sich der Adventure nicht nur vom Vorgänger Anakee III, sondern auch vom übrigen Testfeld. Großer Vorteil: Die Warmfahrzeit fällt extrem kurz aus. Nachteil: Stabilität und Lenkpräzision kommen bei sportlicher Landstraßenfahrt nicht ganz an die Konkurrenten im Testfeld heran. Wer allerdings den moderaten Kurven-swing schätzt, wird von seiner superben Rückmeldung begeistert sein.

Nasstest: (98 Punkte, **Platz 1**)
Hundert minus zwei! Mehr muss man eigentlich nicht sagen, oder? Der Punktstand sagt alles. Michelins neuer Anakee ist die Macht im Regen. Exorbitant hohes Gripniveau, tolles Feedback, super im Grenzbereich.

Verschleiß: (86 Punkte, **Platz 2**)
Baut vorne wie hinten gleichmäßig ab, noch dazu sehr wenig im Vergleich. Vizemeister im Abrieb!

Fazit: Nicht der Reifen für auf Supersport gepolte Reiseenduristen. Dafür aber eine erstklassige Waffe für Vielfahrer und kurvenschwingende Alltagstouristen. Bei Nässe gibt es keinen Besseren. Wer will da noch auf die Sonne warten?

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



Pirelli Scorpion Trail II

Gewicht: vorne 5,3 kg, hinten 7,6 kg
Herstellungsland: Deutschland
Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland,
Tel. 089/14 90 83 02, www.pirelli.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (137 Punkte, **Platz 2**)
Hier kommt die ultimative Bereifungsoption für die supersportlich interessierte Reiseenduro-Klientel. Mehr Turnschuh als Pirelli geht nicht. Der Scorpion Trail II überzeugt mit viel Handlichkeit und hoher Lenkpräzision, das Feedback ist enorm, flotte Kurvenjünger werden ihre helle Freude haben. Im direkten Vergleich zum Conti muss der Pirelli nur bei der Kaltlaufperformance etwas einstecken. Die erstklassigen Eigenschaften leiden kaum mit zunehmender Laufleistung.

Nasstest: (94 Punkte, **Platz 2**)
Vor drei Jahren entschied der Pirelli dieses Testkapitel für sich. An seiner superben Leistung im Regen hat sich nichts geändert. Die Gripreserven sind phänomenal gut, nur der Michelin baut noch schneller eine bessere Rückmeldung auf.

Verschleiß: (86 Punkte, **Platz 2**)
Wenig Abrieb, ausgewogen an Front und Heck verteilt. Auch wirtschaftlich betrachtet ein Tipp.

Fazit: Sportlich, sicher, strapazierbar – der Pirelli hat schon ein paar Jährchen auf dem Buckel, kann sich in allen drei Wertungskapiteln aber in der Spitzengruppe behaupten: das ist eine tolle Leistung des Italieners „made in Germany“.

MOTORRAD
Urteil: sehr gut

Die Motorräder im Reifentest

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 (gemäß Hersteller)
2,5 bar vorne, 2,9 bar hinten.

Großenduros rollen inzwischen auf breiten Sohlen: Ab Werk sind im Regelfall Enduroreifen in 120/70 R 19 (vorne) und 170/60 R 17 (hinten) aufgezogen. Im Bestand ist aber weiterhin das ältere Format 110/80 R 19 und 150/70 R 17 verbreitet. Da die Neuentwicklungen der Reifenhersteller zunehmend auf das breitere Format abgestimmt werden und wir für unsere Tests auch viele Fahrzeuge benötigen (sechs Bikes allein für diesen Test!), haben wir uns in diesem Jahr für den Einsatz der neuesten BMW R 1250 GS entschieden.

Daten BMW R 1250 GS
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, 1254 cm³, 100 kW (136 PS) bei 7750/min, 143 Nm bei 6250/min, Stahlrohr-Brückengerahmen, längslenkergeführte Telegabel, ABS, Traktionskontrolle, Sitzhöhe 850–870 mm, Gewicht 261 kg, Reifentestverbrauch 6,4 l/100 km; Preis ab 16 150 Euro



WIR HABEN FERTIG

Spannend wie die Bundesliga-Konferenz: die Zieleinfahrt in die Redaktions-Tiefgarage nach 3500 Kilometern in sechs Fahrtagen. Das allgemeine Verschleißbild: Bikes top, Reifen fit, Fahrpersonal durch. Meine Herren, Ihre Statements bitte ...

Gibt es einen schlechten Enduroreifen? Nein. Und deshalb ist es konsequent, dass wir auch wie bereits im ersten Teil unseres Reifentests die Punkte in einen festen Notenschlüssel umwandeln und eine ansprechende Bilanz kommentieren können. 20 Punkte Differenz innerhalb des Testfeldes, das ist bei 350 möglichen Zählern ein fast schon sensationelles Ergebnis. Fulminant an die Spitze durchmarschiert ist Contis backfrische Enduromischung Trail Attack 3 mit hervorragenden Platzierungen in allen drei Testkapiteln. Auch der Newcomer von Dunlop kann sich als toller Allrounder weit vorne platzieren. Michelins jüngster Gummispross Anakee Adventure wartet mit einer unfassbaren Regenperformance auf, und Pirellis Scorpion Trail II bleibt ein sehr guter Dauerläufer im Programm der Italiener. Bridgestone und Metzeler präsentieren sich als gute Gummis für alle Tage. ■

MOTORRAD

Endwertung

	Landstraße	Nässe	Verschleiß	Summe	MOTORRAD-Urteil*
Maximale Punktzahl	150	100	100	350	
Continental Trail Attack 3	138	92	90	320	sehr gut
Pirelli Scorpion Trail II	137	94	86	317	sehr gut
Michelin Anakee Adventure	132	98	86	316	sehr gut
Dunlop Trailsmart Max	137	92	84	313	sehr gut
Bridgestone Battlax A41	134	83	85	302	gut
Metzeler Tourance Next	132	88	80	300	gut

*350 bis 311 Punkte = sehr gut; 310 bis 271 Punkte = gut; 270 bis 231 Punkte = befriedigend; 230 bis 191 Punkte = ausreichend; 190 bis 0 Punkte = mangelhaft

Aber was sagt das Popometer? Die Favoriten des Reifentest-Teams



Sebastian Schmidt (38), Testfahrer und Triathlet, könnte den Verschleiß auch laufen.
Landstraße: Bridgestone Battlax A41
Regen: Michelin Anakee Adventure
Allround: Dunlop Trailsmart Max



Sven Loll (45), Testfahrer, schwört auf seine Ninja, träumt heimlich aber von Heizgriffen.
Landstraße: Pirelli Scorpion Trail II
Regen: Continental Trail Attack 3
Allround: Michelin Anakee Adventure



Karsten Schwers (47), MOTORRAD-Top-Tester und Reifenpapst, sagt: Es gibt keine Umwege.
Landstraße: Continental Trail Attack 3
Regen: Michelin Anakee Adventure
Allround: Pirelli Scorpion Trail II



Jörg Lohse (49), Service-Ressortleiter i. R., hat alle ausgetrickst und ist doch mitgefahren.
Landstraße: Pirelli Scorpion Trail II
Regen: Dunlop, Trailsmart Max
Allround: Bridgestone Battlax A41



Gabriel Winter (55), Dauerquarzer und Schraubergott, steht auf altes Geraffel.
Landstraße: Pirelli Scorpion Trail II
Regen: Michelin Anakee Adventure
Allround: Metzeler Tourance Next



Timo Morbitzer (29), Gaststarter, schafft in Zuffenhausen, liebt nun auch Zweirad-Boxer.
Landstraße: Bridgestone Battlax A41
Regen: Continental Trail Attack 3
Allround: Michelin Anakee Adventure



MOTORRAD

REIFENTEST 2019

Fünf Marken, zehn Modelle, eine Frage: welcher Reifen für wen?
Die große MOTORRAD-Typberatung

**Teil 3 im nächsten Heft:
Enduro- vs. Stollenprofil**