

MOTORRAD

EXKLUSIV



**FAHRBERICHT
DUCATI 1299
SUPERLEGGERA**



**MOTORRAD
REIFENTEST**
2017

TOURENREIFEN
der Dimensionen
120/70 ZR 17
und 180/55 ZR 17

**VERGLEICHSTEST
REISEENDUROS**



**BMW
F 700 GS
SUZUKI
V-STROM
650 XT**

**VERGLEICHSTEST
NAKED BIKES**

**VIERTZYLINDER
KAWASAKI Z 900
SUZUKI GSX-S 750**



**DREIZYLINDER
MV AGUSTA Brutale 800
TRIUMPH Street Triple S
YAMAHA MT-09**

Neue Honda für 2018

AFRICA TWIN ADVENTURE SPORTS



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



4 190497 303909

Test Tourenreifen

SWINGING IN THE RAIN

Es ist vertrackt. Du träumst von einer sonnigen Motorradtour, und es gießt mal wieder in Strömen.

Musst du dir deshalb die gute Laune verhaseln lassen? Niemals! Denn mit den perfekten Reifen tanzt du auch bei Mistwetter elegant von Kurve zu Kurve. Sechs aktuelle Tourenreifen im Test. Bei Regen, aber auch im strahlenden Sonnenschein.

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



MOTORRAD

REIFENTEST 2017



In MOTORRAD 11/2017:

Sportreifen der Dimension 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 im großen Funktions- und Verschleißtest auf Kawasaki ZX-10R Ninja



In diesem Heft:

Tourenreifen der Dimension 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 im Funktionstest auf Landstraßen und bei Nässe auf Suzuki GSX-S 750



In MOTORRAD 13/2017:

Unsauber gewuchtet, Fahren mit falschem Luftdruck oder ein zu alter Reifen auf der Felge? Zum Finale ein Test der Extreme



Flotte Nummer: Alle 46 Minuten wird der Radsatz unserer Suzi getauscht. Reifentest ist auch ein wenig Akkordarbeit

Test Tourenreifen

Eröffnen wir diese Teststory gleich mit einem Makel und benennen sofort den wunden Punkt, der Sie, lieber Leser, nach der Lektüre zu Stift und Papier hätte greifen lassen. Denn auch in diesem Jahr können wir Ihnen keine hieb- und stichfesten Vergleichswerte zum Verschleiß unserer Touren-Testreifen liefern. Natürlich ist uns bewusst, dass dieser Testabschnitt gerade für die kilometer-schraubende Fernreisefraktion besonders wichtig ist. Genauso wie wir eigentlich sehr stolz darauf sind, dass Sie diese Testaussagen zur Reifenquantität (Motto: „Wie lange halten sie denn?“) und -qualität („Und wie fahren sie sich dann?“) in aller Welt eigentlich nur von uns, Ihrer

Liebblingszeitschrift **MOTORRAD**, geliefert bekommen. Damit kommen wir aber auch zum großen Aber.

Weil der Test extrem aufwendig ist, können wir die Verschleißwertung inklusive der Funktionsbeurteilung im abgefahrenen Zustand in unseren jährlichen Reifentests in nur einer Kategorie durchführen. Wenn Sie nun gedanklich vierzehn Tage zurückblättern, dann haben Sie sicherlich Teil eins vor Augen, wo die aktuelle Sportreifen-Liga auf sechs Kawasaki-Supersportlern 4000 Kilometer quer durch Europa geschweicht wurde. Im Jahr davor mussten die Enduroreifen auf BMWs Topseller R 1200 GS auf einer ähnlich langen Ausfahrt Farbe bekennen. Somit ist auch klar, dass die Tourenreifen auf unserer To-do-Liste inzwischen ganz weit oben stehen.

Zumal sich seit dem letzten großen Mastertest in dieser Gattung sehr viel getan hat. 2015 sind wir mit einem Sechserpack Yamaha FJR 1300 ausgerückt, um die damals aktuellen GT-Versionen der Tourenreifen im Kurvenraumrevier auf Korsika ans Limit zu bringen. Oder sollten wir eher sagen: unters Limit? Denn zwei Paarungen mussten auf dieser Mare-monti-Tour besonders bluten: Contis Road Attack 2 GT und Pirellis Angel GT verloren gerade an der Front dramatisch viel Profil – der Conti war bereits nach 3000 Kilometern am gesetzlich vorgeschriebenen Limit von 1,6 mm angelangt. Bei allen anderen blieb der Verschleiß nach 4000 Kilometern noch im Rahmen, vorne mit rund 30 bis 35 Prozent Restprofil, hinten zwischen 40 und 50 Prozent.

Es bleibt bei der ausschließlich bildhaften Hommage an den Altmeister des Grusefilms: „Die Vögel – Reloaded in Rome“. Denn trotz mäßiger Gummitemperaturen war die Vorstellung der Tourenreifen auf der Nassteststrecke alles andere als unheimlich



Um die Ecke gedacht

Im Kurvendschängel, aber auch im Alltag schnell und souverän die entscheidenden Meter machen. Welcher Tourenreifen hat hier die Nase vorn?

Tourenreifen – das klingt doch behäbig nach Kaffeeahrt, Cruisecontrol und Slowmotion. Doch die Entwicklung der letzten Jahre hat gezeigt, dass diese Reifengattung den sportlichen Schwestermodellen extrem dicht auf den Fersen ist. Wenn sie im Stresstest unter Alltagsbedingungen nicht sogar schon die Nase vorn haben. In unserer Punktwertung haken

wir nicht nur die Idealvorstellung mit optimal aufgeheizten Gummis ab. Genauso gilt es, der Funktionalität an kühleren Tagen (und von denen gibt es selbst in der klassischen Motorradsaison verdammt viele) auf den Grund zu gehen: Welche Reifen bauen auch hier auf Antrieb schnell Grip auf, liefern ein sattes Feedback und schenken weiterhin viel Vertrauen?

MOTORRAD-Punktwertung Landstraße/Sport

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T30 Evo	Continental Road Attack 3	Dunlop Roadsmart III	Metzeler Roadtec 01	Michelin Pilot Road 4	Pirelli Angel GT
Fahrverhalten							
Handlichkeit	30	26	27	27	27	27	26
Lenkpräzision	30	25	28	24	27	26	27
Kurvenstabilität	20	18	19	19	19	18	19
Kurvenstabilität Sport	20	18	20	19	18	17	20
Haftung in Schräglage	10	9	10	9	9	9	9
Haftung beim Beschleunigen	10	9	9	9	9	9	9
Geradauslaufstabilität	10	9	9	9	9	8	9
Grenzbereichverhalten	10	9	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	8	9	10	8	8	8
Summe	150	131	140	135	135	131	136

PLATZIERUNG

5. 1. 3. 3. 5. 2.

Das Ranking ist für Bridgestone und Michelin erbarmungslos. Denn Platz fünf und damit Schlusslicht im Vergleich zu sein, ist für den T 30 Evo und Pilot Road 4 natürlich harter Tobak. Doch der Blick in die Punktwertung zeigt: Beide Reifen stehen ja gar nicht mal so

schlecht da. Tatsächlich jammern wir mittlerweile auf allerhöchstem Niveau. Denn richtige Patzer leistet sich keiner mehr. Trotzdem gibt es einen, der auf der Landstraße zur Bestform aufläuft und alles noch ein bisschen besser kann: Contis neuer Road Attack 3!



TRW

trwmoto.com



WAS BEWEGT DICH?

BREMSEN, KUPPLUNGEN UND ZUBEHÖR VON TRW – FÜR ALLES, WAS DICH BEWEGT!

Lucas



Bridgestone T 30 Evo

Gewicht: vorne 4,3 kg, hinten 6,6 kg
Herstellungsland: Japan
Infos/Freigaben: Bridgestone Deutschland, Tel. 061 72/40 81 73, www.bridgestone-mc.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (131 Punkte, **Platz 5**) Ausgewogenheit muss beim T 30 Evo ganz weit oben im Entwicklungsplan gestanden haben, und damit ist eigentlich auch die herausragende Eigenschaft des Japan-Tourers beschrieben. Sein Ansprechverhalten ist okay, das Feedback passt, schnell stellt sich Vertrauen für die Haftreserven ein. In kurvenreichem Gelände überwiegt aber ein wenig zu viel Behäbigkeit, Agilität gehört nicht zu seinen Stärken. In Schräglage muss bei der Bridgestone-bereiften Suzi mit leichter Kraft gegelenkt werden, um die Linie zu halten. Beim Bremsen in Kurven ist ein kleiner Aufstellimpuls zu spüren.

Nasstest: (83 Punkte, **Platz 6**) Die Platzierung ist grausam, weil der T 30 Evo kein schlechter Regenreifen ist und mit gut einschätzbarem Grenzbereich punktet. Nur kann es die Konkurrenz inzwischen besser. Wir jammern auf hohem Niveau: Kleine Gripdefizite beim Beschleunigen und in Schräglage, dazu verlangt das träge Handling in Kurven nach weiten Bögen.

Fazit: Ausgewogen und neutral – die Marschrichtung von Bridgestones T-Reihe passt prinzipiell schon. Wer auf Agilität sowie eine Top-Nassperformance keinen großen Wert legt, ist mit dem T 30 Evo immer noch gut bedient.

MOTORRAD
Wertung: 214 Punkte
Platz 6



Continental Road Attack 3

Gewicht: vorne 4,6 kg, hinten 6,4 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Continental Reifen, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (140 Punkte, **Platz 1**) Mit einer erstklassigen Landstraßenparade knüpft der neue Touren-Conti an die bereits beim Vorgänger Road Attack 2 Evo geschätzte Handlichkeit und Agilität an. Seine messerscharfe Präzision und das 1a-Feedback (vor allem von der Front) wird besonders sportlich orientierte Hausstreckenfans ansprechen – nein, eigentlich eher antören. Bereits auf den ersten Metern glänzt der Road Attack 3 durch sein hervorragendes Ansprechverhalten und punktet beim flotten Kurvenwedeln durch Neutralität und Stabilität. Nur beim Bremsen in Schräglage kommt ein leichter Aufstellimpuls zur Geltung.

Nasstest: (91 Punkte, **Platz 2**) Der Vorgänger Evo hatte auf nassen Landstraßen schon zugelegt, der neue Dreier schiebt noch mal ein ordentliches Brikkett nach. Gut-mütiger Grenzbereich, klasse Feedback, somit wunderbar einzuschätzen – dieser Conti macht nun auch bei Schlechtwetter richtig gute Laune.
Fazit: Sportlich über Landstraßen bügeln – das ist und bleibt die Domäne der Contis. Der neue Road Attack 3 ist aber nicht nur die Macht auf der Hausstrecke, er greift nun auch bei Regen an. Und greift sich damit den Testsieg 2017.

MOTORRAD
Wertung: 231 Punkte
Platz 1



Dunlop Roadsmart III

Gewicht: vorne 4,6 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: (135 Punkte, **Platz 3**) Gegenüber dem Vorgänger Roadsmart II hat die Nr. 3 deutlich an Ansprechverhalten hinzugewonnen. Auch die Lenkkräfte sind nun spürbar geringer geworden. Der Touren-Dunlop lässt sich handlich und neutral durchs Kurvendickicht steuern, dabei punktet der Vorderreifen mit guter Rückmeldung. Qualitätsbedingt gab es allerdings einen minimalen Punktabzug im Kapitel Lenkpräzision, die durch Vibrationen, ausgelöst von einem Hinterreifen mit nicht einwandfreiem Rundlauf, gestört wurde. Beim Gegencheck mit einem zweiten Reifensatz traten diese Probleme dann aber nicht mehr auf.

Nasstest: (86 Punkte, **Platz 5**) Der Roadsmart III baut sein Grip-Potenzial auf nassen Strecken erst mit etwas Nachdruck auf, zunächst bleibt das Feedback gegenüber der starken Konkurrenz zu verhalten. Auf der Bremse verschenkt man mit dem längsten Anhalteweg im Test deutlich Meter.
Fazit: Mit seiner Handlichkeit und dem präzisen Einlenkverhalten zeigt der Roadsmart III einen deutlichen Fortschritt im Vergleich zur Vorgängergeneration. Leichte Qualitätsprobleme kosten allerdings den Anschluss an die Spitze.

MOTORRAD
Wertung: 221 Punkte
Platz 5



Metzeler Roadtec 01

Gewicht: vorne 4,3 kg, hinten 6,4 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (135 Punkte, **Platz 3**) Kaum rollt man auf die Straße, schon ist die Rückmeldung da – der Roadtec 01 ist wirklich auf Zack und vermittelt bereits nach wenigen Metern ein klares Feedback, wie es um die Haftreserven bestellt ist. Dazu punktet der Metzeler mit einer vorbildlichen Eigendämpfung. Komfortorientierte Fahrertypen, die auf diese leicht knautische Charakteristik stehen, werden ihre helle Freude mit diesem gut einschätzbaren Gummi haben. Die Stabilität ist okay, nur wenn es richtig schnell und schräg ums Eck gehen soll, bleiben Konkurrenten wie z. B. Pirellis Angel GT präziser auf eingeschlagenem Kurs.

Nasstest: (93 Punkte, **Platz 1**) Bei Regen kann sich der geschmeidig abgestimmte Roadtec 01 besonders deutlich in Szene setzen. Auf Anhieb vermittelt der Metzeler das beste Feedback für seine Haftreserven bei Nässe und lässt sich selbst unter widrigsten Wetterbedingungen mit viel Vertrauen knackig ums Eck steuern.

Fazit: Komfort, schnelles Ansprechverhalten, sattes Feedback – der Roadtec 01 ist eigentlich der perfekte Begleiter an allen Tagen, die hierzulande eine typische Motorradsaison zwischen Ostern und Oktober zu bieten hat.

MOTORRAD
Wertung: 228 Punkte
Platz 2



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: (131 Punkte, **Platz 5**) Mit seinem schnellen Ansprechverhalten sowie der komfortablen Abstimmung plus einer guten Eigendämpfung hat Michelin den Road 4 sehr alltagstauglich abgestimmt. Auch die Handlichkeit gefällt, sodass manch stoischem Bock mittels Umbereifen eine kleine, aber feine Dynamikkur verpasst werden kann. Bei sportlicher Gangart gerät das Tourengummi der Franzosen aber mit leichten Walkbewegungen an der Hinterhand minimal ins Hintertreffen. Damit muss man in puncto Lenkpräzision und Grenzbereichverhalten kleine Abstriche in Kauf nehmen. Auch der Aufstellimpuls beim Bremsen in Schräglage ist spürbar.

Nasstest: (91 Punkte, **Platz 2**) Über lange Zeit war der Road 4 die Instanz in der Touren-Liga, wenn es um die optimale Performance im Regen ging. Und nach wie vor lässt sich das griffige Gummi souverän durch Feuchtgebiete steuern. Allerdings haben Konkurrenten wie Conti und Pirelli inzwischen gleichgezogen.

Fazit: Regen? Road 4. So lautete bislang die Essenz unserer Tourenreifentests. Inzwischen haben sich aber einige Typen dazwischen- und sogar vorgegrängelt. Unterm Strich bleibt der Michelin aber ein guter Allrounder für alle Tage.

MOTORRAD
Wertung: 222 Punkte
Platz 4



Pirelli Angel GT

Gewicht: vorne 4,1 kg, hinten 6,4 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 061 63/7 10, www.pirellimoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (136 Punkte, **Platz 2**) Gemäß dem Image der italienischen Marke kommt auch das Tourengummi Angel GT absolut sportlich ums Eck gebogen und folgt dem ähnlich abgestimmten Conti sehr dicht auf den Fersen. Während dieser aber durch etwas mehr Handlichkeit überzeugt, setzt der Pirelli Referenzwerte in Sachen Stabilität, wo er sich selbst bei sehr zügiger Gangart fast nicht aus der Ruhe bringen lässt. Fast? Nun ja, beim Bremsen in Schräglage ist auch hier – genauso wie beim Conti – ein leichter Aufstellimpuls zu fühlen. Insgesamt braucht der Angel GT ein wenig Druck, bis das Feedback überzeugt.

Nasstest: (91 Punkte, **Platz 2**) Lange vorbei und längst vergessene die Zeiten, in denen die Italo-Schluffen als besonders wasserscheu galten. Der Angel GT zeigt in unserem Test mehr als eindrücklich, dass auch ein sportlich abgestimmtes Tourengummi im Regen mit reichlich Grip beim Beschleunigen und in Kurven punkten kann.

Fazit: Vizesieger auf der Landstraße, Vizesieger bei Nässe. Das spricht für einen wunderbar breitbandig abgestimmten Reifen, auch wenn es aufgrund der Punktedifferenz nicht zum Gesamtsieg reicht. Aber immerhin fürs Podium!

MOTORRAD
Wertung: 227 Punkte
Platz 3

So testet MOTORRAD

Dasismotorrad für den diesjährigen Tourenreifentest ist die Suzuki GSX-S 750. Auf dem Reifentestgelände von Bridgestone in Nettuno bei Rom wurden vor allem die Dynamik auf der Landstraße, das Verhalten im Grenzbereich bei sportlichem Einsatz und die Performance bei Nässe auf einem permanent bewässerten Rundkurs (siehe S. 72) beurteilt. Diese Kriterien stehen dabei im Fokus der Tester:

- Handlichkeit** ... ist die Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen und sie in Wechselkurven auf Linie zu halten.
- 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 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 Lenkkorrekturen erforderlich sind.
- Kurvenstabilität** ... testet das Aufschaukeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozius) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

- das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, oder ob deutliche Lenkkorrekturen erforderlich sind.
- Kurvenstabilität** ... testet das Aufschaukeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozius) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Suzuki GSX-S 750 besitzen.

Test Tourenreifen

Während einige Paarungen aus diesem Vergleich – neben dem bereits erwähnten Pirelli auch Bridgestones T 30 Evo und Michelins Pilot Road 4 – immer noch das aktuelle Spitzenmodell im Tourensegment sind, haben andere Hersteller ihr Reifenprogramm für Reisende inzwischen umfassend renoviert. Ganz frisch aus der Backstube rollt gerade Contis Road Attack 3 herein, bereits seit letztem Jahr sind Dunlops Roadsmart III und Metzeler Roadtec 01 erhältlich.

Es ist nun müßig, über deren Verschleißverhalten zu spekulieren, zumal

die Funktionalität dieser Reifen zum Teil dramatisch geändert hat. Aber dennoch erlauben ein paar Auffälligkeiten, schon einmal Tendenzen aufzuzeigen, die es beim kommenden Verschleißtest zu verifizieren gilt.

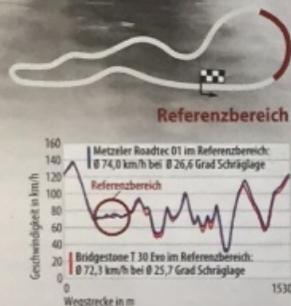
Contis großes Problem in der Vergangenheit war die sehr spezielle Profilgestaltung – nicht nur bei den Tourengummis, Gleiches konnten wir auch bei den Sport- und Enduromodellen feststellen. Das Attack-Design mit der auffälligen Zacke ist zwar ein schöner Hingucker, doch bei unserem Abriebtest baute das Gummi an dieser Stelle besonders heftig ab.



Die Welle gemacht

Kein Reifenhersteller kann sich noch erlauben, die Nassperformance seines Tourenreifens nur stiefmütterlich zu behandeln. Wer aber läuft nun zur Höchstleistung im Tiefdruckgebiet auf?

Das Geheimnis ist eigentlich kein großes mehr. Mit einer ordentlichen Packung Silica lässt sich jedes noch so störrische Gummi wunderbar weickneten. Und je geschmeidiger, desto Grip. Natürlich ist das eine Milchmädchenrechnung. Fakt ist auf jeden Fall, dass Reifen bei Regen einfach nicht auf Betriebstemperatur kommen. Dazu das Beispiel aus unserem Test: Nach sportlicher Hatz über die trockene Handlingstrecke beträgt die Kerntemperatur unseres Gummis schnell 45 Grad und mehr. Beim engagierten Angasen auf dem permanent bewässerten Nasskurs spuckt das Thermometer gerade einmal den halben Wert aus. Wie nun bei diesen bescheidenen Gradzahlen Geschwindigkeit und damit Grip aufbauen? Das funktioniert mit der hydrophilen Kieselsäure namens Silica schon recht gut. Doch wer übertreibt, riskiert, dass der Reifen auf trockener Straße schnell überhitzt und dann gefährlich abschmieren kann. Ein großes Geheimnis also: den ausgewogenen Mix für nasse und trockene Straßen zu finden. Noch entscheidender dürfte die Konstruktionsarbeit um den berühmten Grenzbereich sein. Sprich: Wie wird dem Fahrer mehr oder minder gefahrlos mitgeteilt, dass sich seine Haftreserven auf nassem Asphalt dem Ende zuneigen? Denn erst wenn das stimmt, kann sich überhaupt eine Portion Vertrauen in die Leistungsfähigkeit des Reifens aufbauen.



Nassteststrecke

Im Vergleich zum Vorjahrestest, den wir auf dem anspruchsvollen Rundkurs von Goodyear-Dunlop ausgefahren haben, bietet die Bridgestone-Teststrecke bei Rom konstantere Gripverhältnisse. So lässt sich spürbar besser das Limit der Reifen ausloten. Deutlich ist dies vor allem im rot markierten Omega zu erkennen, wo sich die Reifen an ihrer Rutschgrenze unterschiedlich schnell und schräg bewegen lassen.

MOTORRAD-Punktwertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T 30 Evo	Continental Road Attack 3	Dunlop Roadsmart III	Metzeler Roadtec 01	Michelin Pilot Road 4	Pirelli Angel GT
Fahrverhalten							
Handlichkeit	10	8	9	8	8	9	8
Lenkpräzision	20	16	18	17	18	18	17
Haftung Kurven	20	16	18	17	19	18	18
Haftung Beschleunigung	20	17	19	18	20	19	19
Grenzbereich	20	17	18	18	19	18	19
Bremsverzögerung	10	9	9	8	9	9	10
Bremsweg (m) aus 100 km/h		44,9	43,8	46,4	45,3	44,8	43,3
Geschw. (km/h) Referenzbereich		72,3	74,3	74,4	74	74,3	74,1
Rundenzeiten (min)		1:12,6	1:11,2	1:11,8	1:10,5	1:11,3	1:11,1
Summe	100	83	91	86	93	91	91
PLATZIERUNG		6.	2.	5.	1.	2.	2.

In der Summe zeigt sich, dass die Hersteller ihre Hausaufgaben gemacht haben. Eine echte Blöße will sich keiner geben, Ersten und Letzten trennen gerade einmal zehn Punkte. Das ist nicht wirklich dramatisch. Interessant ist allerdings das neue Kräfte-

verhältnis. Schon im letzten Jahr hat Metzeler in unserem Test Michelin von Platz 1 verdrängt. Mit Conti und Pirelli drücken nun zwei weitere Tourenummis gewaltig nach. Unsere Schlechtwetterprognose: Das wird Michelin nicht lange auf sich sitzen lassen!



Während Stefano in einer Tour die Montiermaschine rotieren lässt, pendelt der Co-Autor dieses Tests die Reifen lieber aus. Oder sollte er sie tatsächlich wiegen?

Test Tourenreifen

Der neue Road Attack 3 kommt nun komplett ohne diese Designspielerei aus. Sein Profilbild ist in erster Linie, das betonen auch die zuständigen Entwickler, technisch gehalten und soll vor allem für eine effektive Wasserdrainage sorgen. Mit Erfolg, denn ganz im Gegensatz zu seinen Vorgängern kann man es mit diesem Conti sogar bei Nässe krachen lassen. Die Nr. 3 der Road Attack-Reihe steht in der Nassbewertung zusammen mit Michelin Road 4 und Pirelli Angel GT auf Platz zwei. Damit haben die Contis in diesem Kapitel endlich einen entscheidenden Schritt vorangemacht. Des Weiteren lässt diese Profilgestaltung aber auch vermuten, dass die „Glatzenbildung“ wie bei der alten Zacke nun passé ist. Ein solch drastisches Bild wie beim 2015er-Verschleiß, wo der Vorderreifen des Road Attack 2 GT nach 4000 Kilometern unter einem Millimeter Restprofil angekommen war, werden wir beim nächsten Verschleißtest mit dem Road Attack 3 wohl nicht erleben.

Wenden wir uns an dieser Stelle der nächsten auffälligen Profilumgestaltung zu: Metzeler neuer Roadtec 01 wirft bei seinem Debüt im letzten Jahr ebenfalls altbekannte Stilelemente über Bord. Mit sehr auffälliger Schuppung, die förmlich wie Lamellen angeordnet sind, wirkt der neue Tourenreifen der Münchner Traditionsmarke mit seinem Oldschool-Profil-design zunächst alles andere als dynamisch. Nun könnte man vermuten, man wolle mit diesem Profilbild auf den gerade angesagten Retrolook aufspringen. Doch Pustekuchen, auch hier gilt wie schon bei Conti: Form follows function.

Wohin die Funktion zielt, lässt sich in diesem Test ziemlich eindeutig auf der Nassteststrecke belegen. Denn dank seines leicht – durchaus positiv gemeinten – knautschigen Gefühls vermittelt der Roadtec 01 das beste Feedback auf nassem Untergrund. Manche Fahrertypen in unserem Test sprich diese sehr direkte und stets gut einschätzbare Rückmeldung sogar beim Kurvenwedeln auf trockener Straße an – auch wenn der Reifen damit minimale



Der Reifentest bietet reichlich Diskussionsstoff, aber final sind sich Redakteur und Tester einig: alles richtig gemacht

HJC
HELMETS

#1 IN THE WORLD



PERFORMANCE
REINVENTED



RPHA11
MILITARY CAMO
Ca. 1.300g / Gr. S
LVP: 549,90€



WWW.HJCHELMETS.COM



Die hohe Kurvendichte ist ein Erfolgsrezept unseres Reifentests. Bei der einen rutscht dem Tester bisweilen zwar das Herz in die Hose, bei der anderen schlägt dafür das Herz des Mechanikers wieder schneller. Und motiviert geht's zurück an die Felge. Merke: Print wirkt!



Die Balance gehalten

Sportlichkeit, Alltagsnutzen, Sicherheit: und irgendwo dazwischen der ideale Tourenreifen! Für wen geht die Rechnung zum Schluss wirklich auf?

Nachdem im letzten Jahr bereits Dunlop mit dem Roadsmart III und Metzeler mit dem Roadtec 01 vorgelegt und aktuell nun Conti mit dem Road Attack 3 nachgezogen hat, sind auch wir reichlich gespannt zum zweiten Teil unseres Reifentests aufgebrochen. Denn schon in den letzten Jahren konnten wir der Gattung der Tourenreifen aus den Backstuben der Premiummarken ein extrem hohes Niveau attestieren. Messbare Unterschiede ließen sich eigentlich nur noch im Extremtest auf abgesperrtem Terrain herausfahren, im Alltag funktionierten alle Reifen nahezu gleich gut. Somit stehen die Reifenentwickler inzwischen an einem Scheideweg. Weil sie bei jeder Veränderung an solch perfekt ausbalancierten Gummis riskieren, dass sie Verbesserungen in einem Segment

mit einer Verschlechterung woanders erkaufen. Auf der anderen Seite könnte es allerdings Käufer geben, die sich von einem spitzer konfigurierten Reifen deutlich mehr angesprochen fühlen als von einem ausgewogenen Allrounder. Interessanterweise geht in unserem Test genau diese Rechnung auf. Conti hat schon immer sehr sportliche Landstraßengummis gebaut und ist in der Vergangenheit von uns immer wieder mit dem Kauf Tipp „Landstraße“ ausgezeichnet worden. Auch beim flammneuen Road Attack 3 hat man nicht von dieser Prämisse abgelassen. Zugleich haben die Entwickler nun aber so kunstvoll an der Nassperformance des Neuen geschraubt, dass sie nicht nur den Etappensieg als Landstraßenkönig holen, sondern gleichzeitig auch den Testsieg 2017 einstreichen können.

MOTORRAD-Endwertung Tourenreifen

in den Dimensionen
120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17

	Maximale Punktzahl	Bridgestone T 30 Evo	Continental Road Attack 3	Dunlop Roadsmart III	Metzeler Roadtec 01	Michelin Pilot Road 4	Pirelli Angel GT
Summe							
Landstraße/Sport	150	131	140	135	135	131	136
Nasstest	100	83	91	86	93	91	91
GESAMTWERTUNG	250	214	231	221	228	222	227
PLATZIERUNG		6.	1.	5.	2.	4.	3.

1 Continental Road Attack 3

2 Metzeler Roadtec 01

3 Pirelli Angel GT

4 Michelin Pilot Road 4

5 Dunlop Roadsmart III

6 Bridgestone T 30 Evo

Test Tourenreifen

Einbußen bei der Kurvenstabilität in Kauf nehmen muss.

So ganz unbekannt ist diese Art des Profildesigns nicht. Werfen wir in unserem Bewertungskasten auf S. 71 nur einen Blick nach rechts. Direkt neben dem Metzeler steht der hinlänglich bekannte Michelin Road 4, der bereits 2014 mit ähnlicher Oberflächengestaltung erschien. In vielem war er – auch dank dieser Lamel-

lentechnik – bei Nässe unschlagbar. Bis der Roadtec 01 im letzten Jahr die Krone auf der Nassteststrecke eroberte und sie auch in diesem Jahr erfolgreich verteidigen konnte. 2015 stellte Metzeler mit dem Vorgänger Z8 Interact noch den Sieger im Verschleißvergleich. Ob der Roadtec mit seiner hohen Funktionalität sowohl auf der Landstraße wie auch im Regen daran anknüpfen mag, bleibt spannend.

Vielleicht ist es aber auch der dritte „Neureifen“ in unserem Vergleich, der sich

erst im Komplettestprogramm inklusive Verschleiß und Bewertung im abgefahrenen Zustand in Szene setzen kann. In unserem reinen Funktionstest bleibt der Dunlop Roadsmart III noch etwas farblos. Und kämpft obendrein mit einem kleinen Qualitätsproblem, das von einem Hinterreifen mit Höhenschlag verursacht wird. Immerhin hat das Schwestermodell Sportsmart 2 Max vor 14 Tagen die Verschleißwertung bei den Sportreifen gewonnen. Das lässt hoffen. Nach dem Test ist vor dem Test ... ■



MOTORRAD REIFENTEST 2017

Teil 3 in MOTORRAD 13/2017: Reifenprobleme im Fokus

Alt- versus Neureifen. Mit Rennstreckenluftdruck unterwegs auf der Landstraße. Und das Geheimnis richtig gewuchter Reifen. Im Finale unseres diesjährigen Reifentests nehmen wir häufig diskutierte Reifenprobleme und -phänomene in der Praxis genau unter die Lupe. Ein Test der Extreme auf dem Highspeedoval, im Handlingparcours und auf nasser Piste.