

LANG LÄUFER

Langlebige Tourensportreifen werden bei Sportfahrern immer beliebter. PS prüfte zwei Neuheiten und zwei Größen des Segments.



Text Robert Glück Fotos Markus Jahn

Tourensportreifen auf Supersportler zu spannen galt lange als uncool. Gewagt haben es nur jene, die jahrelang selbstbewusst mit jungfräulichen Knieschleifern auf GSX-R und Co unterwegs waren. Oder mit ganz schmalen Geldbeutel.

Alle, die etwas dagegen hatten, bekrittelten immer gern, dass diese Kategorie Reifen nicht genug Grip für die sonntägliche Heizerei mit den „Jungs“ bieten. Nicht zuletzt dieser PS-Test führt dieses Vorurteil ad absurdum. Seit über einer

halben Dekade haben Tourensportreifen rein gar nichts mehr mit dem alten „Holzreifen“-Image zu tun, das ihnen von den Hardcore-Fräsern angedichtet wird. Im Gegenteil: Diese zähen Gummis bieten mittlerweile feinsten Grip in allen Lagen, erlauben eine richtig sportliche Fahrweise und halten zudem länger durch, als reine Straßensportreifen.

Einziges Manko der Tourensportler: Bei einem Rennstreckenbesuch überhitzen sie schnell und beginnen früh Haftung zu verlieren. Für zügige Nordschleifenrunden oder genüssliches Ballern im sommerlichen Revier sind sie auf alle Fäl-

le eine gute Wahl. Dort werden sie ihren Anforderungen vollkommen gerecht.

DIE KANDIDATEN

Neu im Tourensportsegment sind dieses Jahr der Metzeler Z8 Interact und der Michelin Pilot Road 3. Während der Münchner Reifen knapp nach dem letzten Reifentest in PS 7/2010 präsentiert wurde, kam der Pilot Road 3 erst vor einem starken Monat auf den Markt. Der Metzeler löst den Z6 ab und präsentiert sich wie seine sportlichen Geschwister Racetec K3 und Sportec M5 mit der Interact-Technologie. Dies bedeutet, dass die Stahl-



Tester Sven in Action: hier verschärftes „Einfahren“



Schrauber Sven in Action: relaxter Radeinbau.

fäden in der Karkasse des Reifens abhängig von ihrer Position, also Flanke oder Reifenmitte, mit unterschiedlicher Spannung gewickelt sind.

Beim Michelin Pilot Road 3 setzen die Franzosen erstmals die von ihnen entwickelte Lamellen-Technologie ein. Diese soll im Nassen erhebliche Vorteile bringen, da dank der Lamellen das Wasser auf der Straße besser durchschnitten wird und so der Reifen mehr Haftung aufbaut. Ansonsten verfeinerte Michelin die Gummimischung des Pilot Road 3 weiter, um den hervorragenden Nassgrip des Road 2 nochmals zu verbessern, ohne die Laufleistung zu verschlechtern.

Flankiert werden die Neulinge vom letztjährigen Trockentest-Sieger Continental Road Attack 2 und dem insgesamt sehr harmonischen Dunlop Roadsmart. Da der Pilot Road 3 den Dominator des Nasstests 2010, den Pilot Road 2 ablöst, haben wir auf diesen als „Nass-Referenz“ verzichtet. Erst recht, da Michelin dem Pilot Road 3 noch bessere Nass-Eigenschaften zuschreibt.

DER TEST

Gefahren wurden die vier Tourensport-Paarungen auf einer 2011er Honda CBR 600 RR mit ABS in den Größen 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 und mit dem von Honda empfohlenen Reifendruck von 2,5 bar vorne und 2,9 bar (kalt gemessen) hinten. Wie üblich wurden die Reifen erst auf der Trockenstrecke von ihrer oft rutschigen Trennschicht befreit und die Kaltlaufeigenschaften, also die Art, wie ein Reifen auf Temperatur kommt und wie lange er dafür braucht, beurteilt. Danach folgte der Nasstest auf der permanent bewässerten, 1623 Meter langen Bahn. Handling, Stabilität und Neutralität werden über den gesamten Kurs bewertet, während wir uns im „Omega“ (siehe Kasten „Die Teststrecken“), einer lange bergauf führenden 180-Grad-Rechtskurve, auf die Seitenhaftung konzentriert haben. Mit sehr aussagekräftigen Ergebnissen, wie die Kur-

vengegeschwindigkeiten im Kasten unten verdeutlichen.

Letzter Schritt des Tests war schließlich die Beurteilung der Probanden auf der Trockenstrecke. Da Tourensportreifen gerade auf Rennstrecken wie diesem Dunlop-Gelände in Mireval/Frankreich schnell überhitzen, wurden keine Rundenzeiten zur Beurteilung herangezogen. Dafür haben wir Testfahrten, wie auf der Landstraße üblich, in forcierte, sportlicher Fahrweise durchgezogen. Das Limit lag bei fünf flotten Runden am Stück, um besagtes Überhitzen und damit ein Verfälschen der Testergebnisse zu verhindern. Auf den großen, 4500 Kilometer umfassenden Verschleißtest des letzten

Jahres (siehe PS 7/2010) haben wir diesmal wegen des übersichtlichen Testfeldes verzichtet.

DIE ERGEBNISSE

Im Trockentest kann sich der Continental Road Attack 2 wie letztes Jahr toll in Szene setzen. Er fährt sich auf der ohnehin agilen Honda sehr handlich und zielgenau und ist frei von jedweder Nervosität. Der unhandlichere Dunlop Roadsmart benötigt mehr Druck beim Einlenken als der Conti oder Michelin, überzeugt dafür ab dem ersten Grad Schräglage mit tollem Feedback und hoher Stabilität. Metzlers Z8 ist dem Dunlop Roadsmart sehr ähnlich. In Sachen

DIE TESTSTRECKEN

Nass-Strecke

Nass-Handling: Der Parcours ist 1623 Meter lang und, da er am hang liegt, mit seinen teils nach außen hängenden Kurven selektiv.

Trocken-Strecke



Die Trockenstrecke ist 3050 Meter lang und bietet alles, was Testers Herz begehrt: enge Kurven, flotte Bögen und Richtungswechsel, harte Bremszonen. Alle Spielarten der Landstraße finden sich hier wieder.

Kurvengeschwindigkeit im Omega

Continental Road Attack 2	60,9 km/h
Dunlop Roadsmart	67,9 km/h
Metzeler Z8 Interact	65,2 km/h
Michelin Pilot Road 3	70,4 km/h



Wenn Chefs Bilder vom französischen „Schrauber-Stress“ (links) sehen, wird ein „Arbeitsnachweis“ per Data-Recording notwendig (oben).

Stabilität sind sie ebenbürtig, der Dunlop liefert aber die klarere Rückmeldung. In einer eigenen Liga spielt der Michelin Pilot Road 3. Wie schon sein Vorgänger gefällt der Franzose auf fast allen großen oder behäbigen Motorrädern. Auf der handlichen Honda sorgt die handlingsfördernde Geometrie des Road 3 aber für eine unschöne Überraschung. Der Reifen verhält sich in Schräglage nicht neutral, will sogar tiefer in Schräglage kippen als nötig. Der Effekt: Die Linie muss ständig korrigiert werden. Im Nassen dann die Wandlung: Da hier nicht die großen Schräglagen gefahren werden, schwimmt

der Pilot Road 3 wieder auf und davon, glänzt mit bester Rundenzeit und höchster Kurvengeschwindigkeit sowie dem kürzesten Bremsweg. Während Dunlop und Metzeler im Nassen nur knapp getrennt voneinander ins Ziel kommen, planscht der Conti mühsam hinterher. Ihm fehlt es bei Nässe schlicht an Haftung. Was zwei große Nachteile mit sich bringt. Die Rundezeit des Conti ist über acht Sekunden langsamer, als die des Michelins. Schlimmer wiegt aber, dass sein Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand um erschreckende 5,4 Meter länger ist. **PS**

PS-URTEIL

Der Michelin Pilot Road 3 gewinnt diesen Test, weil er im Nassen unglaublich überlegen ist. Und, weil seine handlingsfördernde Geometrie 80 Prozent aller Motorräder gut tut. Auf der Honda CBR 600 RR ist sein Fahrverhalten aber gewöhnungsbedürftig. Neutral, stabil und ausgewogen platziert sich der Dunlop Roadsmart auf dem zweiten Rang. Eine Empfehlung für alle, die mit sehr gutem statt superbem Nassgrip leben können oder ein handliches Motorrad besitzen. Während der Continental bei Nässe etwas eingeht, ist der Metzeler Z8 ein stets gutmütiger Begleiter.

Robert Glück



CONTINENTAL ROAD ATTACK 2



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	8
Handling	20	18
Zielgenauigkeit	20	19
Stabilität	20	18
Grip	30	27
Verhalten im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment Bremsen	10	9
Feedback	20	18

Ergebnis Trockentest 150 135

Nasstest maximale Punktzahl Punkte

Rundenzeit 1.29,8 min

Handling	10	9
Zielgenauigkeit	20	17
Grip in Schräglage	30	21
Grip Beschleunigung	10	7
Verhalten im Grenzbereich	20	14
Bremsverzögerung	10	8

Ergebnis Nasstest 100 76

Gesamtpunkte 250 211

Fazit Der Trockentestsieger von 2010 ist auch 2011 eine Macht. Egal, ob Tourenbrummer oder Sportler, der Conti passt zu jedem Motorrad. Bei Nässe ist er allerdings im Rückstand – ein Update, das die „Schwimmschwäche“ abbaut, täte ihm gut.

DUNLOP ROADSMART



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	7
Handling	20	17
Zielgenauigkeit	20	17
Stabilität	20	19
Grip	30	27
Verhalten im Grenzbereich	20	17
Aufstellmoment Bremsen	10	8
Feedback	20	18

Ergebnis Trockentest 150 130

Nasstest maximale Punktzahl Punkte

Rundenzeit 1.23,1 min

Handling	10	8
Zielgenauigkeit	20	16
Grip in Schräglage	30	26
Grip Beschleunigung	10	8
Verhalten im Grenzbereich	20	17
Bremsverzögerung	10	9

Ergebnis Nasstest 100 84

Gesamtpunkte 250 214

Fazit Dunlops Roadsmart ist nicht der handlichste Geselle, glänzt dafür im Trocken und Nassen durch seine Ausgewogenheit. Grip, Lenkverhalten, Stabilität und Neutralität vereint er auf höchstem Niveau – allerdings benötigt er etwas Temperatur.

METZELER Z8 INTERACT



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	7
Handling	20	16
Zielgenauigkeit	20	18
Stabilität	20	19
Grip	30	27
Verhalten im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment Bremsen	10	8
Feedback	20	16

Ergebnis Trockentest 150 129

Nasstest maximale Punktzahl Punkte

Rundenzeit 1.25,8 min

Handling	10	8
Zielgenauigkeit	20	16
Grip in Schräglage	30	24
Grip Beschleunigung	10	8
Verhalten im Grenzbereich	20	16
Bremsverzögerung	10	9

Ergebnis Nasstest 100 81

Gesamtpunkte 250 210

Fazit Der Nachfolger des Z6 ist ein grundsolider Tourensportler mit guten Trockenqualitäten, der stabil und präzise fährt. Der hohe Trockengrip fehlt leider bei Nässe etwas, hier kann der Z8 nur den Conti abhängen – was aber dem Z6 nicht gelang.

MICHELIN PILOT ROAD 3



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	9
Handling	20	19
Zielgenauigkeit	20	15
Stabilität	20	16
Grip	30	25
Verhalten im Grenzbereich	20	15
Aufstellmoment Bremsen	10	8
Feedback	20	17

Ergebnis Trockentest 150 124

Nasstest maximale Punktzahl Punkte

Rundenzeit 1.21,4 min

Handling	10	9
Zielgenauigkeit	20	18
Grip in Schräglage	30	28
Grip Beschleunigung	10	9
Verhalten im Grenzbereich	20	18
Bremsverzögerung	10	10

Ergebnis Nasstest 100 92

Gesamtpunkte 250 216

Fazit Der Regengott bleibt der Regengott! Der Michelin ist bei Nässe nach wie vor das Maß der Dinge. Der handliche Franzose bringt schwere Motorräder auf Trab, auf der quirligen Honda ist sein Lenkverhalten aber nervös und unpräzise.

BEWERTUNG

		Continental Road Attack 2	Dunlop Roadsmart	Metzeler Z8 Interact	TESTSIEGER Michelin Pilot Road 3
Trockentest maximale Punktzahl					
Kaltlaufverhalten	10	8	7	7	9
Handling	20	18	17	16	19
Zielgenauigkeit	20	19	17	18	15
Stabilität	20	18	19	19	16
Grip	30	27	27	27	25
Verhalten im Grenzbereich	20	18	17	18	15
Aufstellmoment Bremsen	10	9	8	8	8
Feedback	20	18	18	16	17
Ergebnis Trockentest	150	135	130	129	124
Nasstest					
Handling	10	9	8	8	9
Zielgenauigkeit	20	17	16	16	18
Grip in Schräglage	30	21	26	24	28
Grip Beschleunigung	10	7	8	8	9
Verhalten im Grenzbereich	20	14	17	16	18
Bremsverzögerung	10	8	9	9	10
Ergebnis Nasstest	100	76	84	81	92
Gesamtpunkte	250	211	214	210	216
Platzierung		3.	2.	4.	1.

