

KLASSIK-GUMMI

Fahrer klassischer Maschinen, die mit Reifen der Dimensionen 3.25-19 und 4.00-18 unterwegs sind, haben immer weniger Auswahl an frischem Gummi. Nach Bridgestone hat nun auch Dunlop eine moderne Konstruktion für klassische Motorräder herausgebracht: den **GT 501**

TEXT UND FOTOS:
HELMUT HEUSLER

Seit Metzeler 1981 den Trend zum Niederquerschnittsreifen eröffnete, konzentrieren sich neue Entwicklungen ausschließlich auf breite bis superbreite Reifen. Tatsächlich ist das fantastisch unkomplizierte Fahrverhalten heutiger Motorräder zu einem beträchtlichen Teil auf die gewaltigen Fortschritte im Reifenbau zurückzuführen. Innovationen wie neuartige Karkassmaterialien, Radialreifen in verschiedensten Konstruktionen und Silika-Mischungen sind Details, die bei modernen High-End-Reifen nicht mehr wegzudenken sind.

Wer dagegen eine Kawa Z 900, eine Honda CB 750, eine Suzuki

GS 750 oder eine BMW R 90 S sein eigen nennt, wird von den meisten Herstellern seit Jahren auf die bekannten Uralt-Konstruktionen verwiesen. Dabei könnten gerade klassische Motorräder mit ihren spindeldürren Gabelstandrohren, weichen Rahmen und Hinterradschwingen mindestens genauso von den Segnungen modernen Reifenbaus profitieren wie eine Honda Fireblade oder eine Yamaha YZF-R1.

BISHER NUR BRIDGESTONE

1999 scherte Bridgestone aus dem jahrelangen Dornröschenschlaf der Reifenhersteller aus und präsentierte mit dem BT 45 eine echte Neuentwicklung

auch für klassische Dimensionen. Wir testeten damals ein Paar auf der BMW R 75/5 und waren sofort begeistert von der deutlichen Verbesserung des bekannt empfindlichen Fahrwerks. Diese Meinung teilen offensichtlich Motorradhersteller in der Erstausrüstung – bei der Triumph Bonneville – wie auch Fahrer klassischer Maschinen: Der BT 45 ist inzwischen die Standardlösung, wenn es um Fahrwerksverbesserung bei klassischen Maschinen geht.

Falsch lagen wir allerdings, als wir mit dem Erscheinen des BT 45 weitere Neuentwicklungen prognostizierten. Der Rest der Reifenhersteller, allen voran der jahrelange Marktführer

Metzeler, bieten weiterhin ihre bis zu 20 Jahre alten Konstruktionen an.

Erst 2003 zog Dunlop mit dem GT 501 nach. Für klassische Maschinen ist dieser Reifen in den Dimensionen 100/90H19 und 120/90H18 erhältlich, die Standardgrößen 3.25-19 und 4.00-18 werden dagegen nicht angeboten. Aber dies ist ein weiterer Tipp für Fahrer von Siebziger-Jahre-Klassikern: Lassen Sie beim TÜV die Dimensionen 100/90H19 und 120/90H18 als Alternative – möglichst ohne Fabrikatsbindung – eintragen, und schon erweitert sich der Kreis verfügbarer Reifen erheblich. Die Eintragung dürfte keine Schwierigkeiten machen, weil sowohl Breite als auch Abrollumfang bei den meisten Reifen praktisch identisch mit den Werten der klassischen 3.25-19- und 4.00-18-Dimensionen sind.

Für unseren Test wurde der Dunlop GT 501 zunächst auf das Vorderrad aufgezogen, da der hintere Bridgestone BT 45 noch ausreichend Profil hatte. Selbst in dieser Mischkombination konnte der Reifen auf einer ausgedehnten Alpentour im Handling voll überzeugen.

Sehr gute Geradeauslauf-Eigenschaften, keine Neigung zum Lenkerflattern oder Hochgeschwindigkeitspendeln, selbst bei voll beladener Maschine und bei flotter Pässefahrt, und absolut neutrales Eigenlenkverhalten in den Spitzkehren machten diese Tour zum echten Genuss.

Als der hintere BT 45 heruntergefahren war, wurde auch auf dem Hinterrad der GT 501 aufgezogen. Wichtig für BMW-Fahrer: Da der Hinterrifen mit 113 Millimetern im Gegensatz zu den 118 Millimetern des Bridgestone recht schmal ausfällt, gibt es keine Freiraumprobleme zum rechten Schwingenholm hin. Beim Bridgestone dagegen kann es in Einzelfällen nötig werden, eine breitere Druckhülse im Hinterrad einzubauen, um ein Schleifen des Reifens an der Schwingen zu verhindern.

HOHES NIVEAU

In der Kombination hinten und vorne fiel die Bewertung des neuen Dunlop noch positiver aus. Handling, Trocken- und Nasshaftung sind absolut auf dem anspruchsvollen Niveau des Bridgestone, der lediglich im Abrollkomfort leichte Vor-

teile verbuchen kann. Auch die gemessenen Höhen- und Seitenschläge mit Werten von deutlich unter einem Millimeter und Unwuchten unter 30 Gramm zeigen, dass die Fertigungstoleranzen bei diesem Reifen beherrscht werden. Eine wichtige Voraussetzung für flatter- und pendelfreien Betrieb auf dem empfindlichen BMW-Fahrwerk.

Vorsicht ist dagegen bei sehr niedrigen Außentemperaturen unter fünf Grad geboten: Hier neigte der Dunlop, wie auch der Bridgestone, zum überraschenden Wegschmieren in Schräglage über beide Räder, fing sich aber zum Glück wieder. Offensichtlich gehört Testen bei diesen Witterungsbedingungen nicht mehr zum Standardprogramm der Reifenhersteller. Dabei genügt schon ein Wettersturz in den Alpen, um zusätzlich zu klammen Fingern auch noch die Angst vor wegschmierenden Reifen ertragen zu müssen.

Gespannt waren wir auf das Verschleißverhalten der Dunlops. Hier nämlich fand sich beim ansonsten überragenden Bridgestone BT 45 das berühmte Haar in der Suppe. Selbst bei

Modernes Profil:
Der GT 501 ist mit pfeilparabolischen Profillinuten versehen. Diese Anordnung entspricht den Erkenntnissen aus der Praxis. Sie garantiert gute Wasserdrainage und stabile, zusammenhängende Profilblöcke bei Schräglagenfahrt

Werden meist problemlos in die Papiere eingetragen: moderate Niederquerschnittsprofile als bessere Alternative zu den altertümlichen 3.25- und 4.00-Größen

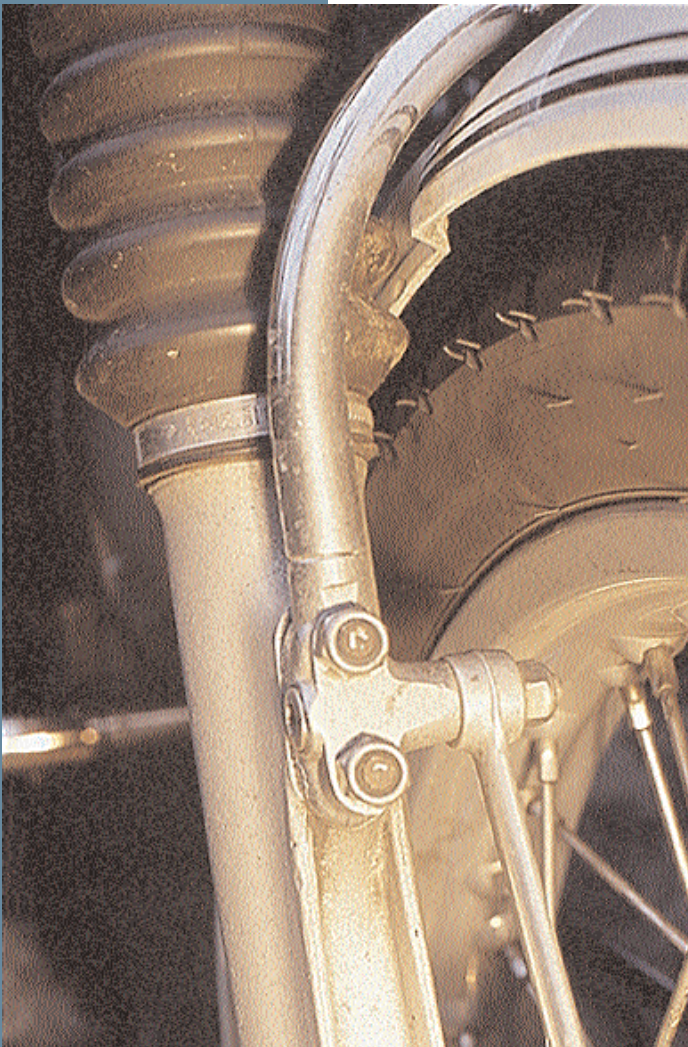




Da schaut der TÜV-Prüfer genau hin: Ausreichende Freigängigkeit zum Schwingenholm hin

Auch vorne gibt's an der R 75/5 mit dem alternativen 100/90-Niederquerschnittsreifen keine Platzprobleme

Auf unserer Test-BMW R 75/5 bewährte sich der neue Dunlop GT 501 in Niederquerschnittsgrößen bestens



ruhiger Fahrweise war der Hinterreifen nach spätestens 7000 Kilometern, der Vorderreifen nach 9000 Kilometern reif zum Wegwerfen. Allerdings war der Hinterreifen schon nach 5000 Kilometern so kantig abgefahren, dass die BMW wieder ihre bekannte Spurrillenempfindlichkeit zeigte. Von echtem Fahrspaß war da also keine Rede mehr, so dass die Reifen in der Praxis weit vor Erreichen der Verschleißgrenze gewechselt wurden. In dieser Hinsicht sind also keinerlei Fortschritte gegenüber der Situation von vor 20 Jahren zu verzeichnen.

Erstaunlicherweise wird man bei Kritik an der mangelhaften Reifen-Lebensdauer von Händlern und Herstellern noch immer als kleinkariertes Geizhals betrachtet. Dabei ist es nichts als pure Ressourcenverschwendung, einen Reifen aus hochwertigem Material nach 7000 Kilometern auf den Müll zu werfen, denn Reifenrecycling ist schwierig und wenig rentabel. Auch gibt es sicherlich schönere Freizeitbeschäftigungen, als Reifen wechseln zu lassen, ganz zu schweigen davon, wenn während einer

längeren Urlaubsreise ein Reifenwechsel eingeplant werden oder ein Reifen vorzeitig wegwerfen muss.

Dass es auch anders geht, beweisen Enduroreifen. Da gerade in diesem Segment längere Reisen am ehesten vorkommen, werden durch optimierte Mischungen und größere Profiltiefen die Vorkerhungen für eine erstaunlich hohe Laufleistung bei gleichzeitiger Eignung für Geschwindigkeiten bis 210 km/h geschaffen: 15 000 tourenmäßig gefahrene Kilometer auf einer R 1150 GS sind mit diversen Enduroreifen überhaupt kein Thema.

Auch bei Klassikern, bei denen es nicht auf Grip auf der allerletzten Rille, sondern auf Praxistauglichkeit ankommt,

sollte eine solche Auslegung Standard werden. Leider hat man sich auch beim Dunlop GT 501 an den üblichen Laufleistungen orientiert. Nach 4500 Kilometern weist der Hinterreifen noch knapp vier Millimeter Restprofil auf, wird also auch nicht länger als der BT 45 halten. Der Vorderreifen zeigt nach 5500 Kilometern noch drei Millimeter Restprofil und dürfte auf etwa 9000 Kilometer Laufleistung kommen. Immerhin ist die Kontur des Hinterreifens ohne Kanten und daher das Hochgeschwindigkeitsverhalten bislang einwandfrei.

ECHTE ALTERNATIVE

Als Fazit bleibt festzuhalten, dass der GT 501 eine echte Alternative zum bislang unerreichten Bridgestone BT 45 darstellt. Fertigungsgenauigkeit, Handling und Hochgeschwindigkeitsstabilität liegen auf gleichem Niveau wie beim Wettbewerber, der Preis liegt ein wenig günstiger.

Um den bisherigen Klassenprimus Bridgestone zu schlagen, fehlt eigentlich nur noch eines: dessen Lebensdauer zu übertreffen. 