

# TOURENREIFEN

Nichts verdirbt den Fahrspaß so nachhaltig wie die falschen Reifen. Bei modernen Tourenreifen schließen sich **LAUFLEISTUNG UND FUNKTION** nicht länger aus. Sechs Tourensport-Paarungen im Test auf Suzuki GSF 1250 SA Bandit

TEXT: GUIDO KUPPER FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE

Nie waren Tourensportreifen besser als heute. Mit den beiden Neuheiten BT 021 und Pilot Road 2 2 CT bringen Bridgestone und Michelin zwei fulminante gegen die etablierte Konkurrenz in Stellung. Reifen, die man bedenkenlos und mit gutem Grund auf supersportliche Motorräder aufziehen könnte, würde uns nicht der Standesdünkel daran hindern. Eine GSX-R mit Tourenreifen am Treffpunkt? Wie sieht denn das aus? Dabei ist die Performance der Sieben-Meilen-Schluffen besser denn je und die Laufleistung meist konkurrenzlos.

Bei so reichhaltigem Angebot auf dem Markt darf man sich schon fragen, warum die Wahl bei der Erstbereifung der Bandit ausgerechnet auf den Dunlop D 218 fiel. Bremsstabilität mit ABS ist das Zauberwort, und davon kann der Dunlop tatsächlich viel bieten. Trotzdem bewies Suzuki mit dieser Wahl kein glückliches Händchen. Wer rund fünf Zentner Lebendgewicht spazieren fährt, wünscht sich einen Reifen, der den leichten Bauchansatz vergessen macht und ihn nicht noch akzentuiert. Der D 218 mit seiner steifen Karkasse offenbart dagegen seinen Sturkopf schon kurz nach dem Anrollen. Da kann er sich beim harten Angasen auf der Contidrom-Testpiste noch so sehr durch Lenkpräzision und Neutra-

lität hervortun. Beim normalen Straßenfahrer ist er mit seinem sturen Dickschädel, seinem starken Aufstellmoment beim Bremsen und seiner bescheidenen Haftung auf nassem Asphalt unten durch und krönt sein schlechtes Abschneiden auch noch mit bescheidener Laufleistung. Nach 1500 Kilometern auf unserer Dauertest-Bandit hatte er schon rund 50 Prozent seines Profils auf der Straße gelassen. Als Sparbüchse kommt er damit auch nicht in Frage.

Wieder ganz vorn bei der Musik ist Metzlers Roadtec Z6, dem wir schon im letzten Jahr einen MO-Tipp verpassten. Er unterscheidet sich nur geringfügig vom ebenfalls sehr erfreulichen Pirelli Diablo Strada. Beide garantieren hohe Handlichkeit bei gutem Komfort, einen Trockengrip, der supersportlichen Reifen kaum nachsteht, und eine beachtliche Laufleistung bis jenseits der 10 000 Kilometer. Im Nassen müssen sie sich nur dem neuen Michelin Pilot Road 2 2 CT geschlagen geben. Der legt auf dem Nasshandlingkurs eine Lebhaftigkeit an den Tag, die wohl nur von Regenreifen getoppt werden kann. Im normalen Alltagseinsatz, das zeigt der Road auf unserer Dauertest-Bandit, kann er durch federleichtes Handling überzeugen und scheint nach unseren ersten Erfahrungen selbst Metzler und Co. in puncto Laufleistung noch das Wasser

reichen zu können. Nur wenn die Rasten sportlich auf dem Asphalt kratzen, gibt es Abzüge. Hier muss sich der Pilot Road 2 fehlende Lenkpräzision und eine nervöse Kippeligkeit ankreiden lassen.

Auf höchstem Niveau startet der neue BT 021, der in allen Bereichen Bestnoten einsammelt und nur beim Nassgrip am Vorderad noch einen Zahn zulegen dürfte. Immer noch tapfer schlägt sich Continentals Road Attack mit seinem herrlichen Profildesign. Gegenüber der Konkurrenz aber krankt es ihm am Handling, der Verschleiß ist bekanntlich recht groß. Und so arbeitet Continental bereits am Nachfolger. ▷



Mangelnde Schräglagenfreiheit wird durch Körpereinsatz ausgeglichen



Auf dem Nasshandlingkurs war der Michelin Pilot Road 2 2 CT nicht zu schlagen. Nur spezielle Regenreifen sind noch besser

Beim Herausbeschleunigen in Schräglage knautscht das Hinterrad auf der Flanke. Jetzt schlägt die Stunde der Trockenhaftung

Für den Test konnten wir die erstklassige Infrastruktur auf dem Erprobungskurs „Contidrom“ in der Nähe von Hannover nutzen



## REIFEN-CHINESISCH

**Shimmy:** Lenkerflattern. Eine rhythmische Drehschwingung um die Lenkachse im Tempobereich zwischen 60 und 100 km/h, vor allem beim Ausrollen, angeregt durch eine Unwucht im Reifen, die das Lenksystem in Schwingung versetzt.

**Karkasse:** Skelett des Reifens bestehend aus in Gummi gebetteten Gewebelagen aus Kunstfaser, verstärkt durch Gürtellagen aus Kunstfaser oder Stahldraht.

**Feedback:** Rückmeldung des Reifens über die Beschaffenheit der Fahrbahn und die aktuelle Haftungsintensität.

**Untersteuern:** Das Motorrad durchläuft die Kurve nicht neutral auf der angepeilten Linie, sondern drängt auf eine weite Linie in Richtung Kurvenaußenseite.

**Übersteuern:** Gegenteil von Untersteuern. Hier tendiert das Motorrad auf eine engere als die angepeilte Linie hin zur Innenseite der Kurve.

**Suzuki Bandit  
Erstausrüstung**



**Vorderreifen**  
Dunlop Sportmax D 218 F  
Größe: 120/70 ZR 17  
Preis: 162 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar  
Gewicht: 4,5 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 3,7 mm  
Produktionswoche: 16/2007

**Hinterreifen**  
Dunlop Sportmax D 218  
Größe: 180/55 ZR 17  
Preis: 211 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar  
Gewicht: 6,4 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 5,0 mm  
Produktionswoche: 26/2007

Info/Freigaben: [www.dunlop.de](http://www.dunlop.de)

**BEWERTUNG:**

**Handling/Geradeauslauf** 🟡🟡: Bei Schritttempo bzw. beim Losfahren handlich mit Tendenz zur Kippeligkeit, dann mit zunehmendem Tempo versteifend, auch bei Stadttempo schon träge. Zähes Lenkgefühl, nachdrücklich gesetzter Einlenkimpuls gefordert, in Wechselkurven kraftaufwendig, geht in die Arme. Vergleichsweise unkomfortabel, vor allem auf Absätzen. Unerschütterlicher Geradeauslauf bei hohem Speed. Sehr stabil beim harten Anbremsen von Kurven. Kein Shimmy.  
**Kurvenperformance** 🟡: Gute Lenkpräzision und verlässlich neutrale Kurvenlage ohne Über- oder Untersteuertendenz. Hohe Kurvenstabilität auf ebener Strecke, harte Karkasse reicht Stöße ohne Einfluss auf die Stabilität zum Fahrer durch. Homogenes Abwinkelverhalten mit vergleichsweise hohem Kraftaufwand. Starkes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage, auch beim Anbremsen von Kurven stur. Klare Rückmeldung von der Straßenoberfläche.  
**Grip** 🟡🟡: Kalt hölzern, warm guter Trockengrip, tendiert aber im Grenzbereich zum plötzlichen Haftungsabriss. Nass hölzern, vermittelt nur mäßiges Haftungsgefühl, schlechteste Nasshaftung aller Reifen im Test. Nasshandling zudem durch das sture Lenkverhalten getrübt.

**FAZIT:**

Aus Stabilitätsgründen für die Erstausrüstung gewählt, ist der Dunlop D 218 für die Suzuki Bandit im Alltagseinsatz keine gute Wahl: unhandlich und mit schlechter Nasshaftung, dazu wegen geringer Profiltiefe mit wenig Laufleistung.

**MOTORRADMAGAZIN  
MO  
TIPP**



**Vorderreifen**  
Bridgestone Battlax BT 021 F Sport Touring  
Größe: 120/70 ZR 17  
Preis: 140 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar  
Gewicht: 4,3 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,0 mm  
Produktionswoche: 15/2007

**Hinterreifen**  
Bridgestone Battlax BT 021 R Sport Touring  
Größe: 180/55 ZR 17  
Preis: 182 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar  
Gewicht: 7,0 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 6,4 mm  
Produktionswoche: 16/2007

Info/Freigaben: [www.bridgestone-mc.de](http://www.bridgestone-mc.de)

**BEWERTUNG:**

**Handling/Geradeauslauf** 🟢🟢: Flüssig beweglich ohne Nervositätskomponente mit sämigem Lenkgefühl. Komfortables Abrollverhalten. Fordert klaren Einlenkimpuls bei geringem Kraftaufwand. Läuft wunderbar flüssig durch Wechselkurven. Geradeauslauf topstabil ohne Sturheit gegenüber Lenkkorrekturen. Insgesamt sehr agil ohne Hang zur Nervosität, sehr verlässlich. Gute Bremsstabilität, dabei noch schön beweglich. Kein Shimmy.  
**Kurvenperformance** 🟢🟢🟢: Hundertprozentig neutral und präzise in Schräglage. Genaueste Umsetzung von Lenkerinputs, ausgeprägt zielgenau. Geht weich und homogen in Schräglage mit perfektem Anlehngedühl an der Reifenflanke. Nur mildes Aufstellen beim Bremsen in Schräglage, auf der Bremse bleibt der Bridgestone beweglich. Hintere Reifenflanke arbeitet in Schräglage spürbar mit nur minimalem Einfluss auf die Kurvenstabilität. Tolle Rückmeldung in allen Fahrsituationen.  
**Grip** 🟢🟢: Super Trockengrip auf Sportreifen-Niveau. Nass nicht ganz auf Augenhöhe mit der guten Konkurrenz von Metzeler/Pirelli. Das feine Handling steigert zwar das Vertrauen, doch das Vorderrad offenbart leichte Unsicherheit bei der Seitenführung in Schräglage.

**FAZIT:**

Präzision, Feedback, Neutralität. Ein toller Allrounder, der auch mit Regen klarkommt. Selbst beim sportlicheren Einsatz bleiben keine Wünsche offen. 10.000 Kilometer Laufleistung nach ersten Erfahrungen machbar.

**! Neutrale  
Kurvenlage**



**Vorderreifen**  
Continental Road Attack  
Größe: 120/70 ZR 17  
Preis: 123 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar  
Gewicht: 4,5 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,4 mm  
Produktionswoche: 27/2007

**Hinterreifen**  
Continental Road Attack  
Größe: 180/55 ZR 17  
Preis: 155 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar  
Gewicht: 6,8 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 6,5 mm  
Produktionswoche: 11/2007

Info/Freigaben: [www.conti-online.com](http://www.conti-online.com)

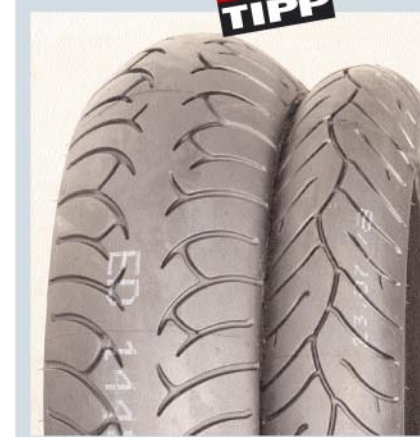
**BEWERTUNG:**

**Handling/Geradeauslauf** 🟡: Bei niedrigen bis mittleren Geschwindigkeiten handlich, bei zunehmendem Tempo stur, braucht klare Lenkimpulse und muss mit Kraft in die Kurve gedrückt werden. Direktes Lenkgefühl. In Wechselkurven mag er klare Führung, ohne übermäßig Kraft zu fordern. Läuft perfekt und spurstabil geradeaus. Nimmt Lenkimpulse dennoch diensteifrig an, sehr präzise mit klarer Rückmeldung. Durchschnittlicher Abrollkomfort. Sehr stabil auf der Bremse, dann aber stur gegenüber Lenkbefehlen. Kein Shimmy.  
**Kurvenperformance** 🟡🟡: Verlässlich neutrale Kurvenlage mit prima Rückmeldung, transparentes Feedback in allen Einsatzbereichen. Auffallend hohe Kurvenstabilität, Karkasse filtert Stöße spürbar straff aus, bis auf ganz derbe Stöße ohne Einfluss auf die Stabilität. Hohe Lenkpräzision. Nur schwacher Aufstellimpuls beim Bremsen in Schräglage, auf der Bremse noch ausreichend beweglich.  
**Grip** 🟡: Gute Trockenhaftung, nur extrem gefordert beim Herausbeschleunigen leichte, aber gutmütig kontrollierbare Schmierneigung. Bei Nässe verlässliche Seitenführung bei gutem Gripniveau, erst beim Herausbeschleunigen beugt sich der Conti-Grip am Hinterrad der Konkurrenz.

**FAZIT:**

Immer noch ein guter Reifen auf Augenhöhe mit der Konkurrenz. Verbesserungsbedarf bei Handling und Laufleistung lassen Continental aber bereits am Nachfolger arbeiten.

**MOTORRADMAGAZIN  
MO  
TIPP**



**Vorderreifen**  
Metzeler Roadtec Z6  
Größe: 120/70 ZR 17  
Preis: 138 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar  
Gewicht: 4,3 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,3 mm  
Produktionswoche: 28/2007

**Hinterreifen**  
Metzeler Roadtec Z6  
Größe: 180/55 ZR 17  
Preis: 176 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar  
Gewicht: 6,4 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 6,0 mm  
Produktionswoche: 22/2007

Info/Freigaben: [www.metzelmoto.de](http://www.metzelmoto.de)

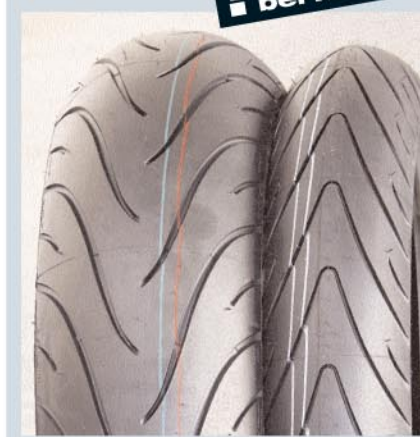
**BEWERTUNG:**

**Handling/Geradeauslauf** 🟢🟢: Sehr handliche Reifenpaarung mit geringen Lenkkräften auch bei zunehmendem Tempo bei leicht diffusum Lenkgefühl. Geradeauslauf in Ordnung bei weichem Feedback am Lenker. In Wechselkurven leichtfüßig mit geringem Kraftaufwand. Rollt recht komfortabel ab. Ausreichend stabil auf der Bremse bei guter Empfänglichkeit für Lenkimpulse. Kein Shimmy.  
**Kurvenperformance** 🟡: Fällt auffällig agil in die Kurven, zackiges Abwinkelverhalten gewöhnungsbedürftig, lehnt dann aber verlässlich auf der Flanke. Weitgehend neutral, mit leichter Untersteuer-Tendenz, geht mit der Bandit nicht so willig auf die enge Linie, Lenkpräzision könnte hier besser sein. Leichte Unruhe in sehr schnell gefahrenen Wechselkurven. Feedback von der Asphaltfläche weich, aber transparent. Minimales Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage, sehr beweglich auf der Bremse.  
**Grip** 🟢🟢🟢: Sehr guter Trockengrip auf Sportreifeniveau. Dazu eine tolle Nasshaftung, bei der nur das etwas diffuse Handling stört. Nur im Michelin Pilot Road 2 findet der Z6 einen klar überlegenen Nassgegner. In der Summe top.

**FAZIT:**

Der Z6 kann auch vor der neuesten Konkurrenz bestehen. In Sachen Grip immer noch weit vorn, ideal für den Allwetterfahrer und mit überdurchschnittlicher Laufleistung. Auch in diesem Jahr ein verdienter Träger des MO-Tipps.

**! Super  
bei Nässe**



**Vorderreifen**  
Michelin Pilot Road 2 2 CT  
Größe: 120/70 ZR 17  
Preis: 154 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar  
Gewicht: 4,5 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,3 mm  
Produktionswoche: 25/2007

**Hinterreifen**  
Michelin Pilot Road 2 2 CT  
Größe: 180/55 ZR 17  
Preis: 185 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar  
Gewicht: 6,3 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 6,0 mm  
Produktionswoche: 11/2007

Info/Freigaben: [www.michelin.de](http://www.michelin.de)

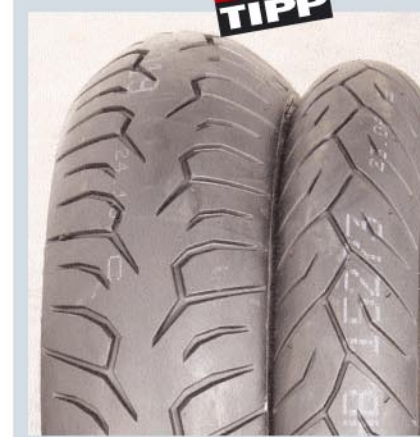
**BEWERTUNG:**

**Handling/Geradeauslauf** 🟡: Ausgeprägt handlich vom langsamen Rollen bis ins hohe Tempo. Leichtes Einlenken, hohe Beweglichkeit bei geringem Kraftaufwand. Hoher Abrollkomfort, filtert Kanten fein heraus. Überberragend leichtfüßig in Wechselkurven, dabei aber kippelig. Geradeaus nicht stockstabil, weiche Lenkung mit leichter Rührtendenz, schaukelt sich aber nicht auf. Auf der Bremse nicht so stabil wie die Konkurrenz. Kein Shimmy.  
**Kurvenperformance** 🟡: Kippeliges Einlenkverhalten, fällt in die Kurve, nicht homogen über die gesamte Reifenflanke, lässt anfangs den Adrenalinpegel steigen. Lenkpräzision nicht auf Top-Niveau. Störungen jeglicher Art wie beispielsweise Bremsen oder das Arbeiten der hinteren Reifenflanke auf Unebenheiten stören Neutralität und Stabilität, Vorderrad kippt bei schneller Fahrt nervös übersteuernd über die Linie, fordert ständige Korrekturen und viel Konzentration. Kein anderer Reifen geht williger auf den engeren Radius, doch das sichere Anlehngedühl fehlt. Schwach ausgeprägtes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage, auf der Bremse sehr empfänglich für Lenkimpulse.  
**Grip** 🟢🟢: Sehr guter Trockengrip, aber beim Beschleunigen in starker Schräglage fühlbar an die gutmütige Grenze zu bringen. Im Nassen unschlagbar. Der Regenreifen im Vergleich.

**FAZIT:**

Der Regenreifen für Allwetterfahrer. Für sehr sportlichen Einsatz wegen seiner kippeligen Nervosität nicht die beste Wahl, im normalen Alltag dank hoher Handlichkeit und erfreulicher Lebensdauer trotzdem eine gute Option.

**MOTORRADMAGAZIN  
MO  
TIPP**



**Vorderreifen**  
Pirelli Diablo Strada  
Größe: 120/70 ZR 17  
Preis: 135 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar  
Gewicht: 4,1 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,3 mm  
Produktionswoche: 26/2007

**Hinterreifen**  
Pirelli Diablo Strada  
Größe: 180/55 ZR 17  
Preis: 172 Euro\*  
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar  
Gewicht: 6,7 kg  
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 6,0 mm  
Produktionswoche: 44/2006

Info/Freigaben: [www.pirellimoto.de](http://www.pirellimoto.de)

**BEWERTUNG:**

**Handling/Geradeauslauf** 🟢🟢: Sehr handliche Reifenpaarung, auch bei steigendem Tempo bleiben die Lenkkräfte auf niedrigem Niveau. Zarte Einlenkimpulse reichen völlig aus. Durchschnittlich komfortables Abrollverhalten. Geradeauslauf bei hohem Speed weitestgehend stabil, aber mit weichem Lenkgefühl. Durchrollt Wechselkurven leichtfüßig mit nur minimalem Kraftaufwand am Lenker. Ausreichend stabil auf der Bremse, Empfänglichkeit für Lenkimpulse bleibt erhalten. Kein Shimmy.  
**Kurvenperformance** 🟡: Sehr zackiges und agiles Abwinkelverhalten mit Schreckpotenzial, aber sicherem Auffanggefühl auf der Reifenflanke. Flüssig und leicht zu bewegen. Weitestgehend neutral, minimale Untersteuer-Tendenz. Gute Lenkpräzision, hintere Reifenflanke knautscht leicht auf Unebenheiten, nur schwacher Einfluss auf die Stabilität. Transparentes, weiches Feedback vom Asphalt. Stellt beim Bremsen in Schräglage noch weniger auf als der Metzeler, bleibt dabei absolut auf Kurs. Schön beweglich auf der Bremse.  
**Grip** 🟢🟢🟢: Trocken auf Sportreifeniveau ohne erkennbare Schwachpunkte, nass auf hohem Niveau und nur dem neuen Michelin Pilot Road 2 unterlegen. In der Summe top.

**FAZIT:**

Ein sehr ausgewogener Touringreifen mit ausgeprägten Stärken und nur kleinen Schwächen. Nass wie trocken mit Grip gesegnet, ist der Pirelli obendrein ein Langläufer. Ein klarer Fall für unseren Tipp.

\* Durchschnittliche Verkaufspreise inklusive Montage, Auswuchten und Altfreifensorgung

Einzelwertung: 🟢🟢🟢=überragend. 🟢🟢=prima. 🟡=gut. 🟡🟡=akzeptabel