

Hochfokussierte Spezialwerkzeuge, das sind Motorradreifen heute. Die Entwicklungsschritte der letzten Dekade waren atemberaubend. Souverän meistern supersportliche Rennreifen mit Straßenzulassung den Spagat zwischen **GRIP UND LAUFLEISTUNG**, Rennstrecke und Pflasterstraße. Vier aktuelle Paarungen im Vergleich

Leicht, stark, schön. Suzukis GSX-R 750, letzte Vertreterin ihrer Art in der mittleren Hubraumklasse, ist das ideale Testbike für sportliche Reifentests

SUPER-SPORTREIFEN

TEXT: GUIDO KUPPER FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE

Sie wollen ein möglichst gutes Gummi, das Ihre Träume wahr macht? Dann sind Sie hier falsch. Eine Gummimischung pro Reifen war gestern, zwei sind heute bei den sehr sportlichen Pneu Standard. Mittlerweile hält diese Gummispielart sogar schon Einzug ins Touringreifen-Segment, siehe Michelin Pilot Road 2 2CT in der letzten MO-Ausgabe. Und das macht durchaus Sinn. Schön klebrig muss es an den Reifenflanken sein, damit die Haftung auch bei extremer Belastung und heftiger Schräglage nicht abreißt. In der Mitte aber darf es ruhig ein bisschen härter sein. Sonst bleibt das Profil durch den brutalen Schlupf unter der Knute der Motorleistung heutiger Großboliden schon bei der Anfahrt zum Renntraining auf der Strecke. Alle vier Reifenpaarungen im Test folgen diesem Anforderungsprofil und positionieren sich damit zwischen den herkömmlichen Supersportreifen und den waschechten Rennreifen mit gleichem Herstellernamen. Denen sind sie

im Grip beim siedend heiß gefahrenen Rennstreckeneinsatz zwar noch unterlegen, dafür aber bieten sie guten Kalt- und Nassgrip und vor allem eine Straßenzulassung.

Dunlop, Michelin und Pirelli operieren tatsächlich mit zwei unterschiedlichen Gummimischungen, Continental dagegen mit der so genannten Continuous Compound-Technologie. Dabei wird nur ein Gummirezept für die Lauffläche verwendet, dessen Oberfläche durch unterschiedlich hohe Temperaturen beim Ausbacken des Reifens stufenlos von härter und langlebiger im Laufstreifenbereich bis weicher und haftungsfreudiger an den Schultern variieren soll. Der Grip ist denn auch bei leibe kein Problem des Conti-Reifens.



In Schräglage gehen sie alle, die Frage ist nur wie. Bei derartig hohem Niveau werden die persönlichen Vorlieben des Fahrers immer mehr zum Auswahlkriterium beim Reifenkauf

Alle vier Paarungen überzeugen mit schnellem Erreichen der Betriebstemperatur und kaum auszulotenden Haftungsreserven. Aus dem Rahmen fällt beim Continental eher das im Vergleich trägere Handling ab mittleren Geschwindigkeiten und eine Kurvenperformance, die zumindest auf der von uns gefahrenen Testmaschine, einer famosen Suzuki GSX-R 750 modernsten Datums, in punkto Lenkpräzision und Neutralität nicht mit der Konkurrenz mithalten kann.

Mit den Erfahrungen aus dem erfolgreich betriebenen Rennsport – Continental errang mit Philipp Hafener auf Triumph Daytona 675 in der Internationalen Deut-

Am Dunlop scheiden sich die Geister. Funktioniert top, ist manchem aber zu handlich

schon Motorrad-Meisterschaft auf dem Nürburgring den ersten Rennsieg seit mehr als 20 Jahren – wird der Race Attack Street, wie der straßenzugelassene Pneu jetzt heißt, derzeit weiterentwickelt. Einen der Prototypen des Vorderreifens konnten wir auf dem Contidrom schon einmal ausprobieren. Mit geringerem Gewicht, höherer Lenkpräzision und leichterem Einlenken auf der Bremse weist dieser Reifentyp schon die richtige Richtung.

Michelins Pilot Power hat uns immer verwöhnt, auf welchen Motorrädern wir ihn in der Vergangenheit auch aufzogen. Und das Bild, dass er als 2CT (2 Compound-Technology) auf der GSX-R abgibt, hebt sich davon in nichts ab. Es gibt Fahrer, die mögen ihn nicht. Warum? Wegen seiner weichen Karkasse, die auch das Lenkgefühl und das Feedback etwas weich macht. Doch die sind definitiv in der Minderheit. Mit federleichtem Handling bis in höhere Tempobereiche, dem perfekten Grip – erfahrungsgemäß auch bei Nässe –, makelloser Kurvenperformance, praktisch nicht vorhandenem Aufstellmoment und noch dazu guter Laufleistung ist er immer noch ganz vorne.

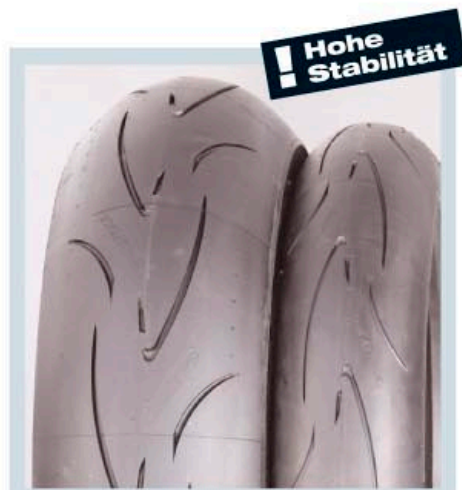
Das gilt auch für den neuen Pirelli. Er hebt sich vom Michelin durch eine steifere Karkassenkonstruktion ab, die all die positiven Eigenschaften des Michelins mit einem direkteren Lenkgefühl, einer hundertprozentigen Stabilität und einem glasklaren Feedback verbindet. Abstriche muss der Pirelli-Fahrer dagegen beim Handling machen. Die sind aber so gering, dass sie nicht wirklich negativ ins Gewicht fallen – von Maschine zu Maschine variieren sie sowieso. Ein herrlich ausgewogener Reifen, mit dem sich jeder Fahrer auf Anhieb anfreunden dürfte.

Vom neuen Dunlop Qualifier kann man das in Kombination mit der GSX-R 750 nicht unbedingt behaupten. Bei der ersten Ausfahrt packte uns die blanke Angst, das Ding fuhr schlicht von alleine. So handlich kann ein Reifen doch nicht sein, dachten wir, und ein Dunlop schon gar nicht. Doch weit gefehlt, der Qualifier RR dürfte selbst die störrischste Ducati zum Fred Astaire der Wechselkurven machen. Schon beim Aufziehen verwunderte uns die Kontur des Vorderreifens, dessen Flanke sich weit um die Felge herumzieht. Tatsächlich ist dieser Flankenbereich auch bei hoher Schräglage nicht auf den Asphalt zu bringen, was sich gefühlsmäßig in einem nur sehr schwach ausgeprägten Anlehngefühl in Schräglage äußert. Auch am Hinterrad gibt es Auffälligkeiten: Mit 189 Millimetern Reifenbreite in aufgezogenem Zustand ist der Hinterreifen wahrlich kein echter 180er mehr. Das ist aber – neben dem hohen Verschleiß am Hinterrad – aber auch schon der einzige Vorwurf, den man dem neuen Dunlop machen kann. Nach zwei, drei Runden der Eingewöhnung gibt es kein Halten mehr. Messerscharf und federleicht lenkbar peilt der Qualifier mit höchster Präzision durch Radien aller Art und nervt beim Hineinbremsen in Kurven nicht einmal durch das von Dunlop bisher gewohnte, starke Aufstellmoment am Vorderrad. Ein wirklich gelungener Reifen, dazu auf bestem Grip-Niveau.

Unterm Strich zeigt unser Test der vier Paarungen eine Tendenz, die bei Motorrädern seit Jahren zu beobachten ist: Das Produkt-niveau ist sehr hoch, über Liebe oder Hass entscheiden weniger Qualitäts-, als vielmehr Charakterunterschiede. Und um die dem individuellen Urteil zu unterziehen, hilft nur eines: aufziehen und selber fahren. □



Schon nach wenigen Runden: Gummiabrieb am verschleißfreudigen Dunlop Qualifier RR



Vorderreifen
Continental Race Attack Street
Größe: 120/70 ZR 17
Preis: 132 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar
Gewicht: 4,2 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 3,5 mm
Produktionswoche: 27/2007

Hinterreifen
Continental Race Attack Street
Größe: 180/55 ZR 17
Preis: 172 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar
Gewicht: 6,5 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,7 mm
Produktionswoche: 24/2007

Info/Freigaben: www.conti-online.com

BEWERTUNG:

Handling 🟡🟡🟡: Beim Rollen mit Stadtgeschwindigkeit noch handlich, stabilisiert sich aber mit zunehmendem Tempo und wird dann träge. Fordert bei hohem Tempo sehr klar gesetzte Einlenkimpulse, in Wechselkurven zähes und kraftaufwändiges Umlegeverhalten. Auffallend stur beim Einlenken auf der Bremse.

Kurvenverhalten 🟡🟡: Geht zäh und nur mit Kräfteinsatz auf die Flanke, sicheres Anlehnverhalten. Direktes Lenkgefühl. Nicht hundertprozentig neutral in Kurven. Muss oft nochmal auf die enge Linie nachkorrigiert werden, neigt dann zum Übersteuern. Insgesamt leicht kippeliges Lenkverhalten, auch durch leichtes Aufstellmoment vom Hinterrad unter Last. Korrekturen stören die Linie und die Lenkpräzision nicht dramatisch, aber im Vergleich zur Konkurrenz spürbar. Beim Bremsen in Schräglage klares Aufstellmoment vom Vorderrad.

Stabilität 🟡🟡🟡: Hohe Geradeauslaufstabilität, nur mit kräftigen Impulsen vom Kurs abzubringen. Hochstabil auf der Bremse. Spürbar steife Karkasse, Straßenzustand dringt klar zum Fahrer durch. Gute Kurvenstabilität bei präziser Rückmeldung.

Grip 🟡🟡🟡: Sehr kurze Warmfahrzeit, danach sehr hohe Haftung mit beruhigenden Reserven.

FAZIT:

Preislich attraktiver, toll grippender Sportreifen, der dem Topmaterial der Konkurrenz in punkto Lenkpräzision und Kurvenwilligkeit aber etwas hinterherhinkt. Vergleichsweise derzeit an einem Update.



Vorderreifen
Dunlop Qualifier RR
Größe: 120/70 ZR 17
Preis: 138 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar
Gewicht: 4,4 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 3,8 mm
Produktionswoche: 23/2007

Hinterreifen
Dunlop Qualifier RR
Größe: 180/55 ZR 17
Preis: 168 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar
Gewicht: 5,8 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 5,2 mm
Produktionswoche: 25/2007

Info/Freigaben: www.dunlop.de

BEWERTUNG:

Handling 🟡🟡🟡🟡: Beinahe überhandlicher Reifen mit minimalen Lenkkräften. Zackiges Einlenken anfangs stark gewöhnungsbedürftig, kippt hochgradig spielerisch und dabei dennoch homogen auf die Flanke. Auch bei hohem Tempo noch sehr empfänglich für Lenkimpulse, in Wechselkurven messerscharf. Beim Einlenken auf der Bremse noch ansprechend beweglich.

Kurvenverhalten 🟡🟡: Hier kann der Dunlop voll überzeugen. Einziges Manko: Das sichere Anlehngefühl auf der Flanke fehlt weitgehend, gefühlsmäßig will der Vorderreifen immer noch weiter runter. Korrekturen sind nicht nötig, ohne Übersteuertendenz geht er auch auf die engste Linie, und trotz des scharfen Handlings zeigt er keinerlei Anflüge von Kippeligkeit. Ausgeprägt direktes Lenkgefühl, höchste Lenkpräzision. Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage schwach ausgeprägt, nur Michelin ist hier noch überlegen.

Stabilität 🟡🟡🟡: Trotz hoher Empfänglichkeit für Lenkimpulse sehr geradeauslaufstabil. Knackig straffes Abrollverhalten. Gefühlsmäßig sehr steife Karkasse bietet feine Rückmeldung bei hoher Kurvenstabilität. Auch auf der Bremse hochstabil, ohne beim Einlenken stur zu sein.

Grip 🟡🟡🟡: Kurze Warmfahrzeit, dann sehr hohe Haftung mit großen Reserven.

FAZIT:

Ein Schrittmacher für sture Fahrwerke und Liebling hypermotorischer Fahrer. Für alle anderen anfangs gewöhnungsbedürftig, funktional, aber über jeden Zweifel erhaben. Vergleichsweise günstig, aber auffällig verschleißfreudig.



Vorderreifen
Michelin Pilot Power 2CT
Größe: 120/70 ZR 17
Preis: 157 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar
Gewicht: 4,2 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,1 mm
Produktionswoche: 27/2007

Hinterreifen
Michelin Pilot Power 2CT
Größe: 180/55 ZR 17
Preis: 193 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar
Gewicht: 5,6 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 5,6 mm
Produktionswoche: 48/2006

Info/Freigaben: www.michelin.de

BEWERTUNG:

Handling 🟡🟡🟡🟡: Herrliche Handlichkeit vom Rolltempo bis in hohe Geschwindigkeiten, dabei ganz ohne das anfängliche Schreckmoment des Dunlops. Geringe Lenkkräfte über den kompletten Tempobereich, flutscht spielerisch durch Wechselkurven. Keine Spur von Sturheit auf der Bremse.

Kurvenverhalten 🟡🟡🟡: Hundertprozentig homogen vom Einlenken bis auf die Flanke. Hohe Zielgenauigkeit, bei weicherem, im Vergleich zur Konkurrenz und besonders zum Dunlop weniger direktem Lenkgefühl. Hohe Neutralität gepaart mit höchster Lenkpräzision. Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage praktisch nicht vorhanden.

Stabilität 🟡🟡: Sehr gute Geradeauslaufstabilität bei weichem Lenkgefühl. Auf der Bremse ausreichend stabil, aber nicht so klar und exakt wie der Rest. Sehr komfortables Abrollen, spürbar weichste Karkasse im Vergleich, die alle Unebenheiten völlig ungerührt ohne störenden Einfluss auf die Kurvenstabilität schluckt. Feedback durch weiche Karkasse leicht gedämpft, trotzdem gut fühlbar wie durch einen gut sitzenden Latex-Handschuh.

Grip 🟡🟡🟡: Grippig vom Start weg, Warmhaftung ohne Tadel mit großen Reserven.

FAZIT:

Der Pilot Power ist immer noch einer der Chefs im Ring. Nicht die Ideallösung für Liebhaber unmittelbaren Lenkgefühls und hochgradig transparenter Rückmeldung, dafür aber für den kompletten Rest.



Vorderreifen
Pirelli Diablo Corsa III
Größe: 120/70 ZR 17
Preis: 134 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,5 bar
Gewicht: 4,3 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 4,3 mm
Produktionswoche: 28/2007

Hinterreifen
Pirelli Diablo Corsa III
Größe: 180/55 ZR 17
Preis: 172 Euro*
Empfohlener Luftdruck: 2,9 bar
Gewicht: 6,4 kg
Profiltiefe im Neuzustand (Mitte): 6,0 mm
Produktionswoche: 22/2007

Info/Freigaben: www.pirellimoto.de

BEWERTUNG:

Handling 🟡🟡: Handlichkeit vom Start weg hinter Dunlop und Michelin, dabei aber keineswegs unhandlich. In Wechselkurven sehr exakte Führung bei gegenüber Dunlop und Michelin leicht erhöhtem Kraftaufwand. Auch bei Tempo keine Anflüge von Sturheit. Klar gesetzte Einlenkimpulse nötig. Auf der Bremse bei etwas Kraftaufwand noch ausreichend willig einzulenken.

Kurvenverhalten 🟡🟡🟡: Geht ausgeprägt homogen in Schräglage, hervorragend transparentes Anlehngefühl. Ein sehr verlässliches Präzisionsgerät. Einmal auf Linie, folgt ihr der Pirelli spurstabil und unerschütterlich und braucht praktisch keinerlei Führung. Sehr direktes und transparentes Lenkgefühl. Aufstellmoment beim Bremsen spürbar, aber schwach ausgeprägt.

Stabilität 🟡🟡🟡: Hohe Geradeauslaufstabilität, Richtungsänderungen fordern mehr Einsatz am Lenker als Dunlop/Michelin. Spürbar steife Karkasse, die den Abrollkomfort mindert, dem Fahrer aber klare Rückmeldung über den Asphaltzustand liefert. Prima Kurvenstabilität bei spürbar straffer Hinterreifenflanke. Steife Karkasse gibt Stöße ans Fahrwerk weiter, ohne die Stabilität zu trüben.

Grip 🟡🟡🟡: Sehr kurze Warmfahrzeit, danach ausgeprägt griffig mit großen Reserven.

FAZIT:

In der Summe seiner Eigenschaften der ausgewogenste Reifen im Vergleich, mit dem jeder Fahrertypus glücklich werden dürfte. Auf der GSX-R ein Gedicht. Im Vergleich zur Konkurrenz auch preislich interessant.

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

* Durchschnittliche Verkaufspreise inklusive Montage und Auswuchten und Altfreifemtsorgung