



DIE VOLLE ABREIBUNG

Unser letztes Kapitel wendet sich an rational kalkulierende Reifenkäufer: Welche Gummis überstehen die Kilometerstrapazen am besten und lassen am wenigsten Profil auf der Strecke? Und: Gibt es den perfekten Mix aus High Performance und Laufleistung? Messen wir es einfach nach.

Wir alle kennen und lieben den Tuning-Faktor „neue Reifen“. Die alten Pellen sind runtergeritten, fahren sich eckig, kantig und alles andere als geschmeidig. Dann dieses Gefühl, mit frischem Backwerk wieder auf die Straße zu rollen – einmalig, oder? Aber nicht so bei unseren Geländereifen. Die sind im Prinzip wie guter Wein, sie müssen auf dem Bike reifen. Oder vergleichbar mit Wanderstiefeln – sie brauchen Eintragezeit. Im Neuzustand bringen gerade die sehr geländeorientierten Stollenprofile so manchen Piloten zur Verzweiflung, indem sie sich widerspenstig dem dynamischen Kurvenstrich entgegenstemmen oder über die langen Stollen unangenehm wanken. Erst wenn etliche Hundert Kilometer die harten Stollenkanten rund geschliffen haben, läuft's deutlich sämiger. Das generell als Vorbemerkung an alle, die nach diesem Test die straßenorientierte Serienbereifung von ihren Reiseenduros runter-

rufen und voll Freude einen Grobstöller aufziehen. Geben Sie sich und dem Reifen Zeit, sich aneinander zu gewöhnen.

Die Profis spickeln schon rüber zum Verschleißdiagramm und stützen: Ja, wie reifenschonend sind die denn gefahren, wenn hinten mehr als vorne schwindet? Deshalb kurz zum Prozedere, bevor Sie uns unter reifentest@motorradonline.de wieder die Meinung geigen. Für den Verschleiß fahren wir mit den sechs gleichen, aber unterschiedlich bereiften Bikes in einer festen Kolonnenordnung. Regelmäßig werden alle Motorräder durchgetauscht, sodass sich fahrerische Unterschiede ausgleichen können. Trotzdem vermeiden wir wilde Harakiri-Aktionen, wie hartes Reinankern in und Rausbeschleunigen aus Kurven und Kehren. Jeder, der Gruppenfahrten kennt,

weiß, was dann passiert: der berühmte Ziehharmonika-Effekt... Und damit würden wir die Ergebnisse mächtig verfälschen, weil genau die geforderte Gleichmäßigkeit bei der Belastung dann in die Tonne getreten werden kann. Solo gefahren

würden sich die Ergebnisse aller Regel nach umkehren: Vorne würde die Laufleistung deutlich schneller als hinten abnehmen. Und in Summe müsste man auf einer 1500 Kilometer langen Tour mit einem deutlich höheren Abrieb rechnen.

Allerdings – Vorteil unserer Methode – sind erst so alle Reifen untereinander vergleichbar, und die Messwerte können zu den eigenen Erfahrungen in Relation gesetzt werden. Diesen Aufwand betreibt übrigens keine andere Zeitschrift auf der Welt. Und darauf sind wir schon ein wenig stolz.

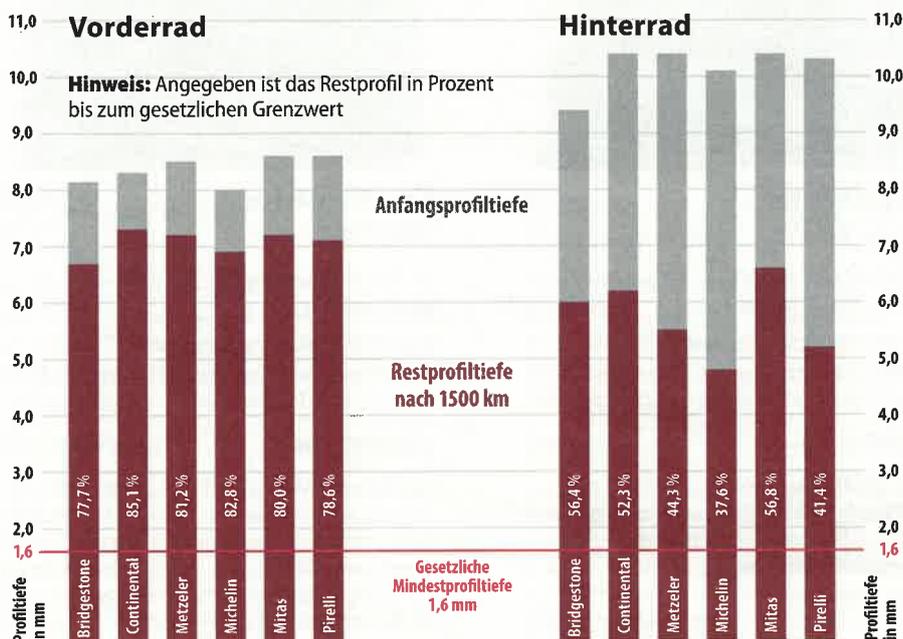


5,3
Millimeter,

mehr als 60 Prozent verliert der Michelin hinten. Der Mitas ist mit knapp 60 Prozent Restprofil deutlich robuster



Verschleiß nach 1500 Kilometern in Prozent



MOTORRAD-Punktewertung Verschleiß

	Maximale Punktzahl	Bridgestone AX 41	Continental TKC 80	Metzeler Karoo 3	Michelin Anakee Wild	Mitas E-07+	Pirelli Scorpion Rally
Verschleiß							
Vorderrad	50	44	48	46	47	45	45
Hinterrad	50	34	32	28	24	34	26
Summe	100	78	80	74	71	79	71
PLATZIERUNG		3.	1.	4.	5.	2.	5.

Auf unserer 1500-Kilometer-Tour entdeckten wir auch die gottverlassensten Zipfel Sardinens. Beim Tanken hieß es immer: mal sechs! 600 Liter Sprit liefen durch

Die weicher aufgebauten Geländereifen verschleissen schneller als die mehr straßenorientierten Profile? Pustekuchen. Den Verschleiß gewinnt der Conti TKC 80, und auch

Bridgestones AX 41 ist wie der Mitas E-07+ gut dabei. Wer die Performance des Michelin im Gelände schätzt, wird eine geringere Laufleistung in Kauf nehmen müssen.

GEPÄCK | SCHUTZ | ZUBEHÖR

FÜR ÜBER 1.000 MODELLE.



MOTORRAD
BEST BRAND 2019
Kategorie:
Gepäcksysteme

www.hepco-becker.de



Bridgestone Battlax AX 41

Gewicht: vorne 5,3 kg, hinten 7,6 kg
Herstellungsland: Japan
Geschwindigkeitsindex: Q (bis 160 km/h)
Infos/Freigaben: Bridgestone Deutschland,
Tel. 061 72/4081 73, www.bridgestone.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (104 Punkte, **Platz 5**)
Der Blick aufs Profil weckt Zweifel, dass der neue AX 41 auf Asphalt überzeugen wird. Und so ist es: In engen Kurven wirkt der Offroadler leicht kippelig, beim Beschleunigen sowie höherem Tempo stören Walkbewegungen. Ab Tempo 80 nehmen die Abrollgeräusche deutlich zu.

Offroad/Gelände: (124 Punkte, **Platz 2**)
Abseits der Straße überzeugt der AX mit toller Performance, verzahnt sich stark auf Schotter und Geröll, punktet beim Bremsen im Gelände.

Nasstest: (74 Punkte, **Platz 3**)
Im Regen vermittelt der Bridgestone ein gut einschätzbare Feedback und gefällt durch satte Haftreserven. Manko: die Bremsperformance!

Verschleiß: (78 Punkte, **Platz 3**)
Mit seinen groben Stollen bietet der AX viel Angriffsfläche, trotzdem steckt er den Stresstest im Straßen- und Offroad-Mix noch gut weg.

Fazit: Ein Tipp für offroad-orientierte Reiseenduristen. Die Nachteile auf asphaltierten Pisten halten sich im Rahmen, auf der Habenseite stehen souveräne Geländeleistungen, ausreichend Grip im Regen sowie geringe Verschleißwerte.

MOTORRAD
Urteil: gut



Continental TKC 80

Gewicht: vorne 4,5 kg, hinten 6,7 kg
Herstellungsland: Südkorea
Geschwindigkeitsindex: Q (bis 160 km/h)
Infos/Freigaben: Continental Deutschland,
Tel. 05 11/938 01, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (116 Punkte, **Platz 4**)
Auf geteerten Wegen kann der TKC besser überzeugen als die ähnlich grob profilierten Konkurrenten von Bridgestone und Michelin, bleibt unterm Strich noch einigermaßen harmonisch und neutral steuerbar. Auch Bremsperformance, Geradeauslauf und Fahrgeräusche gefallen besser.

Offroad/Gelände: (117 Punkte, **Platz 3**)
Hier passen „look and feel“. Im groben Geländeeinsatz fühlt sich der Grobstöller richtig wohl. Nur wenn es richtig deftig wird, haben Bridgestone- und Michelin-Piloten die Nase vorn.

Nasstest: (67 Punkte, **Platz 5**)
Bei Regen ist inzwischen zu spüren, dass der TKC der Opa im Feld ist. Die Konkurrenz punktet durch mehr Grip und ist besser einschätzbar.

Verschleiß: (80 Punkte, **Platz 1**)
Hinten schwindet das Gummi, vorne dagegen nicht. Damit Sieger im Kapitel „Wirtschaftlichkeit“.

Fazit: Der Klassiker in dem Segment sieht auch nach über drei Jahrzehnten nicht wirklich alt aus und überzeugt mit ausgewogenen Eigenschaften auf Asphalt, einer Top-Geländeperformance sowie den besten Verschleißwerten.

MOTORRAD
Urteil: gut



Metzeler Karoo 3

Gewicht: vorne 5,4 kg, hinten 7,6 kg
Herstellungsland: Deutschland
Geschwindigkeitsindex: T (bis 190 km/h)
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland,
Tel. 089/1490 83 02, www.metzelermoto.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (120 Punkte, **Platz 3**)
Das Stollendesign weist in Richtung Straße, das ist auch tatsächlich zu spüren. Auf Asphalt punktet der Karoo 3 mit guten Haftreserven, seine Handlichkeit und Stabilität in Kurven spricht besonders sportlich orientierte Reiseenduristen an. Beim Bremsen in Schräglage ist ein kleiner Aufstellimpuls zu spüren.

Offroad/Gelände: (106 Punkte, **Platz 5**)
Auf Schotterpisten bereitet der Metzeler keine Probleme, auch Bergaufpassagen meistert er mit guter Verzahnung. In größerem Gelände sowie auf Schlamm kann er aber nicht mithalten.

Nasstest: (83 Punkte, **Platz 2**)
Satter Grip, gut abgestimmter Grenzbereich, Klasse Bremswerte. Ein Reifen für Regentage.

Verschleiß: (74 Punkte, **Platz 4**)
Vorne passt es, hinten bleibt allerdings reichlich Profil auf der Strecke. Insgesamt durchwachsen.

Fazit: Die Marschrichtung des Karoo 3 weist klar in Richtung Straße, wo er auch bei widrigen Bedingungen, zum Beispiel im Regen oder auf Rollspitt, einen guten Job macht. Ernsthafte Geländeausritte sind allerdings nicht sein Ding.

MOTORRAD
Urteil: gut

So testet MOTORRAD

Auf einer 1500 Kilometer langen Sardinien-Tour wurde neben dem Verschleiß auch das Verhalten auf Landstraßen und im Gelände bewertet. Wie sich die Reifen im Grenzbereich fahren lassen, wurde auf den zum Teil bewässerten Handling-Strecken sowie im High-speed-Oval des Bridgestone European Proving Ground in Nettuno bei Rom analysiert. Diese Kriterien stehen dabei im Fokus der Tester:

Handlichkeit ...

... ist die Lenkkraft, um das Bike in Schräglage zu bringen und es in Wechselkurven auf Linie zu halten.

Grenzbereichverhalten* ...

... steht für die Beherrschbarkeit des Reifens am Limit. Tests auf nasser und trockener Fahrbahn.

Aufstellmoment ...

... bezeichnet das Aufrichten beim Bremsen in Schräglage. Diese Reaktion muss mit einer Gegenkraft

(Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

Haftung/Beschleunigen* ...

... bezeichnet die Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven (nass/trocken).

Haftung/Schräglage* ...

... ist die Seitenführung in maximaler Schräglage (nass/trocken). 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 Linienkorrekturen erforderlich sind.

Kurvenstabilität ...

... testet das Aufschaukeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen.

*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorrädern übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die BMW R 1250 GS besitzen



MOTORRAD
KAUFtipp
GELÄNDE

Michelin Anakee Wild

Gewicht: vorne 5,2 kg, hinten 6,5 kg
Herstellungsland: Thailand
Geschwindigkeitsindex: R (bis 170 km/h)
Infos/Freigaben: Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/5 30 39 18, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (97 Punkte, **Platz 6**)
Der Weg ins Gelände muss förmlich erkämpft werden, auf asphaltierten Straßen macht der Anakee Wild keine besonders gute Figur: kippelig in Schräglagen, deutlich spürbare Walkbewegungen beim Beschleunigen und in Kurven, dazu eine nur mäßige Stabilität und eine insgesamt sehr verhaltene Bremsperformance.

Offroad/Gelände: (129 Punkte, **Platz 1**)
Feiner Schotter oder grobes Geröll, bergauf oder bergab, Schlammpassagen oder nasse Wiesenhänge – in diesem Terrain fühlt sich die Michelin-bereifte Reiseenduro pudelwohl. Top!

Nasstest: (61 Punkte, **Platz 6**)
Beim Bremsen im Regen noch okay, ansonsten sind die Gripreserven im Nassen sehr mau.

Verschleiß: (71 Punkte, **Platz 5**)
Die groben Stollen lassen beim Kilometerschrubben on- wie offroad besonders schnell nach.

Fazit: Die Top-Performance im Gelände ist über jeden Zweifel erhaben. Dafür müssen viele Nachteile im Alltagseinsatz auf „normalen“ Straßen in Kauf genommen werden. Für einen On-/Offroadler ist der Anakee Wild sehr spitz konfiguriert.

MOTORRAD
Urteil: befriedigend



Mitas E-07+

Gewicht: vorne 5,8 kg, hinten 8,0 kg
Herstellungsland: Tschechien
Geschwindigkeitsindex: T (bis 190 km/h)
Infos/Freigaben: Mitas Motorcycle Tires, Tel. 01 80/2 00 04 27, www.mitas-moto.com

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (125 Punkte, **Platz 1**)
Mit seinem neutralen Lenkverhalten, ausreichendem Stabilität und souveränem Auftritt beim Bremsen fährt der Mitas der Konkurrenz in diesem Testkapitel davon. Der Speed-Index kann dank geringer Walkbewegungen bis zum Limit von 190 km/h problemlos ausgereizt werden, und mit seinen moderaten Abrollgeräuschen punktet der E-07+ auch in der Komfortwertung.

Offroad/Gelände: (88 Punkte, **Platz 6**)
Das straßenorientierte Profil mit geringem Negativanteil kommt abseits geschotterter Wege mangels Traktion schnell an seine Grenzen.

Nasstest: (72 Punkte, **Platz 4**)
Gerade hinten sind die Haftreserven schnell aufgebraucht. Das Feedback bei Nässe ist aber okay.

Verschleiß: (79 Punkte, **Platz 2**)
Die großen Profilblöcke zeigen sich besonders hinten sehr zäh und robust. Gut gemacht!

Fazit: Wer Straßenperformance mit kerniger Optik kombinieren will, sollte zum Newcomer von Mitas greifen. Onroad überzeugt der E-07+ beim Kurvenwedeln, offroad darf das Gelände aber nicht zu rau werden. Top im Verschleiß.

MOTORRAD
Urteil: gut



MOTORRAD
KAUFtipp
ALLTAG

Pirelli Scorpion Rally

Gewicht: vorne 5,5 kg, hinten 7,5 kg
Herstellungsland: Deutschland
Geschwindigkeitsindex: T (bis 190 km/h)
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland, Tel. 0 89/14 90 83 02, www.pirelli.de

BEWERTUNG

Landstraße/Alltag: (121 Punkte, **Platz 2**)
Sein leichtes Einlenkverhalten, das satte Grip-polster, ein geringes Abrollgeräusch sowie das gute Feedback machen den Offroadler von Pirelli zu einem sehr guten Straßenreifen. Auch der Geradeauslauf überzeugt mit überdurchschnittlicher Stabilität. Mit seiner leichten Tendenz zur Kippeligkeit müssen bei der Lenkpräzision Abstriche in Kauf genommen werden.

Offroad/Gelände: (111 Punkte, **Platz 4**)
Auf losem Terrain schaufelt sich der Pirelli förmlich durch den Untergrund. Besonders klasse: der spurstabile Vorderreifen. Im Schlamm hapert's.

Nasstest: (84 Punkte, **Platz 1**)
Breiter, gut einschätzbarer Grenzbereich plus reichlich Grip. Ein Tipp für die Regenzeit!

Verschleiß: (71 Punkte, **Platz 5**)
Starker Raubbau an den Profilblöcken vorne wie hinten. Die Performance kostet Laufleistung.

Fazit: Seine Ausgewogenheit macht ihn klar zu einem der besten On-/Offroad-Reifen in diesem Testfeld. Brillante Performance auf der Straße gepaart mit guten Geländeeigenschaften sowie einer Top-Vorstellung auf nassem Asphalt.

MOTORRAD
Urteil: gut

Die Motorräder im Reifentest

Bei den neuen Großenduros ist mittlerweile die Reifendimension 120/70-19 (vorne) und 170/60-17 (hinten) das Maß der Dinge, obwohl im Bestand weiterhin das ältere Format 110/80-19 und 150/70-17 weitverbreitet ist. Die Neuentwicklungen der Reifenhersteller sind allerdings zunehmend auf die breiteren Größen abgestimmt, weshalb wir für Tests dieser Art die entsprechenden Neufahrzeuge heranziehen müssen, die auch in entsprechender Stückzahl (allein für diesen Test werden sieben Bikes benötigt!) vorhanden sind.

Daten BMW R 1250 GS
Flüssigkeitsgekühlter Zweizylinder-Boxermotor, 1254 cm³, 100 kW (136 PS) bei 7750/min, 143 Nm bei 6250/min, Stahlrohr-Brückengerahmen, längslenkergeführte Telegabel, ABS, Traktionskontrolle, Sitzhöhe 850–870 mm, Gewicht 261 kg, Reifentestverbrauch 6,4 l/100 km; Preis ab 16 150 Euro



Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozium) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

Geradeauslaufstabilität ...
... wird bei Highspeed getestet. Bleibt das Motorrad stabil auf Kurs, oder stört Pendeln die Fahrt?

Fülldrücke
Auf dem Prüfstreifen 2,5 bar vorne, 2,9 bar hinten, auf der Tour und im Gelände 2,3 bar (vorne/hinten):

SCHLUSS MIT LUSTIG

Straße? Check! Gelände? Geschafft! Regen? Hatten wir auch! Kilometer? Haben wir gefressen ... Ziehen wir nach diesem unterhaltsamen Trip auf Sardinien Bilanz und fragen: Gibt es den alles könnenden Universalreifen im Segment On- und Offroad?

Schreiben wir nicht lange um den heißen Brei herum: Nein, es gibt in dieser Gattung nicht die Universalwaffe à la „one size fits all“. Und deshalb sehen wir auch hier rechts die eingangs erwähnte neue Aufbereitung unserer Reifentest-Abschlusswertung. Natürlich könnte man nach Punkten den Gesamtsieger küren. Das wäre der Pirelli Scorpion Rally. Aber wo ein Erster, da auch ein Letzter und der hieße dann Michelin Anakee Wild. Nur: Jeder, der aus dem Reifenangebot „On-/Offroad“ unbedingt den Geländetauglichsten herauspicken will, kommt am Michelin nicht vorbei. Wer kernige Optik mit Eins-a-Straßenperformance kombiniert, greift zum Mitas. Bridgestone liefert einen soliden Mix aus Offroad, Nässe und Laufleistung, Conti bewegt sich auf Asphalt und Schotter besonders gut. In Summe haben wir hier sechs Reifen für Individualisten. Und das ist gut so. ■

MOTORRAD

Endwertung

	Landstraße	Offroad	Nässe	Verschleiß	Summe	MOTORRAD-Urteil*
Maximale Punktzahl	150	150	100	100	500	
Bridgestone AX 41	104	124	74	78	380	gut
Continental TKC 80	116	117	67	80	380	gut
Metzeler Karoo 3	120	106	83	74	383	gut
Michelin Anakee Wild	97	129	61	71	358	befriedigend
Mitas E-07+	125	88	72	79	364	gut
Pirelli Scorpion Rally	121	111	84	71	387	gut

*500 bis 431 Punkte = sehr gut; 430 bis 361 Punkte = gut; 360 bis 291 Punkte = befriedigend; 290 bis 221 Punkte = ausreichend; 220 bis 0 Punkte = mangelhaft

Germany's Next Topstolle: Das sind die Favoriten der Reifentest-Jury



Sebastian Schmidt (38), kann nun das e-Call-System der BMW im Schlaf bedienen.

1. Gelände: Continental TKC 80

1. Straße: Bridgestone AX 41

Kein Foto für: Michelin Anakee Wild



Sven Loll (45), würde sich nun glatt eine GS kaufen. Wenn es sie nur in Ninja-Optik gäbe.

1. Gelände: Michelin Anakee Wild

1. Straße: Pirelli Scorpion Rally

Kein Foto für: Bridgestone AX 41



Karsten Schwers (47), warf gleich Karte und Google Maps ins Gebüsch: „Der Nase nach!“

1. Gelände: Bridgestone Battlax AX 41

1. Straße: Mitas E-07+

Kein Foto für: Michelin Anakee Wild



Jörg Lohse (49), konnte als letzter Mann von den Fehlern der Vorfahren profitieren.

1. Gelände: Continental TKC 80

1. Straße: Pirelli Scorpion Rally

Kein Foto für: Metzeler Karoo 3



Gabriel Winter (55), hat nicht einmal von „Ponyhof“ gesprochen. Was uns wundert ...

1. Gelände: Michelin Anakee Wild

1. Straße: Mitas E-07+

Kein Foto für: Metzeler Karoo 3



Timo Morbitzer (29), prägte den legendären Satz: „Das geht da aber steil runter ...“

1. Gelände: Pirelli Scorpion Rally

1. Straße: Continental TKC 80

Kein Foto für: Bridgestone AX 41

MOTORRAD

REIFENTEST 2019

Die Bikes bleiben dieselben, doch die Profile ändern sich. 3500 Kilometer später ziehen wir auch hier Bilanz

Im nächsten Heft: Sechs Reiseenduro-Reifen

