

# MOTORRAD

## REIFENTEST 2021



### In MOTORRAD 6/2021

Sechs Tourenreifen in 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 im Alltags-, Nässe- und Verschleißtest auf BMW F 900 XR



### In dieser Ausgabe

Sechs Sportreifen in 120/70 ZR 17 und 190/55 ZR 17 im Alltags-, Rennstrecken- und Nassetest auf Yamaha YZF-R1



### In MOTORRAD 8/2021

Laufleistung kontra Grip: Was macht Reifen zu haftstarken Dauerläufern? Die Analyse aus zehn Jahren Verschleißtest





# SURFIN' ON SUNSHINE

Ziehen wir die Boxentore hoch und lassen sie raus: Karsterina (Foto) and the Braves mit dem Kurvenhit zum Saisonstart. Doch wie tanzt die R1 am besten übers Parkett? Sechs topaktuelle Sportgummis müssen ihre Qualitäten beweisen: Square Dance auf Landstraßen, Rock am Ring und „When the rain begins to fall“. Bühne frei für den Reifentest, Teil zwei!

Von Jörg Lohse und Karsten Schwerts; Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio (6), Yamaha (1)

**C**oronabedingt musste auch unser für 2020 geplanter Sportreifentest pausieren. Aber keine Sorge, im Wesentlichen hat keiner was verpasst. Im Gegenteil. Bedingt durch die Umstellung bei den Testabläufen können wir den 2021er-Reifentest nun deutlich früher als sonst auflegen. Die alten Hasen erinnern sich, dass wir unsere Gummi-Hitparade meist in den Mai- bis frühen Juni-Ausgaben von MOTORRAD ausgespielt haben. Nicht selten wurde aber der Wunsch geäußert, diese nicht ganz unwesentliche Kaufberatung fürs ultimative Kurvenglück etwas früher im Jahr zu platzieren. Am besten Richtung Saisonstart. Und voilà, machen wir aus der Hitparade ein Wunschkonzert – und lassen die Reifentest-Combo schon jetzt in die Tasten greifen, äh klimpern.

Im Fokus von Teil 2 nun sechs Sportreifenpaarungen der Premium-Marken Bridgestone, Continental, Dunlop, Metzeler, Michelin und Pirelli. In den hochglänzenden Herstellerprospekten werden diese gerne mit den Attributen Super- oder gar Hypersport versehen. Meist gibt es je nach Hersteller diverse Modellvarianten zur Auswahl. Wir haben den Fokus auf eine möglichst allroundertaugliche Komposition gelegt. Die einzelnen Testkapitel belegen es klar:

In gleicher Gewichtung zu je einem Drittel werden wir alle sechs Sportgummis auf der Landstraße, auf der Rennstrecke und bei Regen bewerten. In Summe (zu zwei Dritteln) überwiegt damit der Alltagsanteil in diesem Test. Gemäß dieser Vorgabe war es den oben genannten Herstellern freigestellt, das ihrer Ansicht nach passende Modell zu Testzwecken einzuschicken.

Bridgestones S 22 ist uns bereits aus dem 2019er-Test bekannt. Und tritt als damaliger Testsieger zur Titelverteidigung an. Conti schickt mit dem Sport Attack 4 das Nachfolgemodell der Nr. 3 erstmals ins Rennen. Wir sind gespannt, ob der Vierer ein ähnliches Handlingwunder ist. Dunlops Sportsmart TT ist ein interessantes Zwittermodell: Stark auf Trackdays ausgelegt, aber wie funktioniert der Mix im Alltag? Wir werden sehen! Während mit dem Pirelli Diablo Rosso Corsa II ein bekanntes Profil in der Aufstellung bleibt, kommt von der Konzernschwestermarke Metzeler der M9 RR als Nachfolger zum Allrounder M7. Kann der M9 das starke Erbe verteidigen? Das Erbe wieder anzutreten hat sich Michelins neuer Power 5 ins Profil geritzt. Nach RS und RS+ will der Fünfer an alte Power-Tugenden – Stichwort Regenpace – anknüpfen. Es verspricht also, spannend zu werden. Nun aber genug des Vorspiels, Regler auf für die Top Six!





# READY FOR HAUSSTRECKE?

Lockerer Aufwärmen, bevor es ernst wird? Nein, im Alltag lauern Besonderheiten, die nicht auf die leichte Reifenschulter zu nehmen sind. Kapitel eins: Landstraße!

Wenn Sie in diesen Wochen Ihren Supersportler, das Naked Bike oder den Power-Crossover morgens vor die Garage rollen, werden nicht nur Sie ein wenig frösteln. Gleiches gilt auch für die Gummis auf den Felgen, denen aber die Gänsehaut zunächst nicht anzusehen ist. Umso mehr ist sie beim Einrollen in den ersten Kurven zu spüren: hartes und knöchernes Ansprechverhalten, diffuses Feedback, störrisches Handling. Wie auch Motoröl und Kühlflüssigkeit wollen die Gummis auf den Felgen ordentlich warmgefahren werden, um schließlich ihre optimale Funktion zu entfalten. Und genau das macht den Entwicklungsprozess in dieser Gattung nicht einfach. Auf der einen Seite stehen immer leistungsstärkere Naked- und Superbikes, die nach einer entsprechend stabilen Grundkonstruktion verlangen. Die sich geschmeidig um Kurven aller Coleur bewegen, aber auch zum Ü-250-km/h-Ritt auf der Bahn ausgedreht werden. Superbe Handlichkeit auf der einen Seite, unerschütterlicher Geradeauslauf auf der anderen. Kommen wir nochmals auf die Temperaturen zu sprechen. Wir reden bei den Sportreifen in diesem Test nicht von reinen Hochsommergummis, die nur bei Asphalt-Temperaturen jenseits der 40 Grad funktionieren sollen. Die Saison dauert von Ostern bis Oktober und allem Klimawandel zum

Trotz muss sich Otto Normalfahrer an vielen Tagen im Jahr mit sehr mäßigen Wetterbedingungen auseinandersetzen. Weshalb nun sehr spitz auf maximale Höchstleistung konfigurierte Sportgummis in diesem Testabschnitt ein wenig das Nachsehen haben.

Sie kommen im Alltagsflow einfach nicht auf optimale Betriebstemperatur bzw. können dort nicht stabil gehalten werden. Wer in erster Linie einen sportlichen Allrounder sucht, guckt sich deshalb diese Tabelle etwas genauer an.

## MOTORRAD-Punktwertung Landstraße

	Maximale Punktzahl	Bridgestone Battlax S 22	Continental Sport Attack 4	Dunlop Sportsmart TT	Metzeler Sportec M9 RR	Michelin Power 5	Pirelli Diablo Rosso Corsa II
<b>Fahrverhalten</b>							
Kaltlauf neu	10	8	9	6	8	8	8
Handlichkeit	20	19	17	16	18	19	17
Lenkpräzision	20	19	17	17	18	19	18
Kurvenstabilität	10	10	10	10	10	10	10
Haftung Schräglage/Beschl.	20	20	20	20	20	20	20
Grenzbereichverhalten	10	9	9	9	9	9	9
Aufstellmoment	10	9	8	8	8	9	9
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>94</b>	<b>90</b>	<b>86</b>	<b>91</b>	<b>94</b>	<b>91</b>
<b>URTEIL*</b>		<b>SEHR GUT</b>	<b>GUT</b>	<b>GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>
		<b>MOTORRAD KAUFtipp</b>			<b>MOTORRAD KAUFtipp</b>		

In der „Hausstreckenwertung“ können sich vor allem der Bridgestone S 22 und Michelin Power 5 mit kleinem Vorsprung in Szene setzen. Beide punkten mit superber Handlichkeit und messerscharfer Lenkpräzision unter alltäglichen Bedingungen. Dagegen kann man allerdings dem kompletten Testfeld unter den Aspekten Kurvenstabilität, Grip in Schräglage und Beschleunigen aus Kurven nur Bestnoten ausstellen. Ist und bleibt einmalig: Conti baut im Neuzustand bereits ab dem ersten Meter ein phänomenales Gripgefühl auf

\*100 bis 91 Punkte = sehr gut; 90 bis 81 Punkte = gut; 80 bis 71 Punkte = befriedigend; 70 bis 61 Punkte = ausreichend; 60 bis 51 Punkte = ungenügend; 50 bis 0 Punkte = mangelhaft

# RUNDLAUF AUF DEM RUNDKURS?

Raus aus dem Alltag, rein ins Vergnügen, rauf auf den Racetrack. Machen die sechs Sportreifen den Ausflug mit oder droht ein Abflug? Kapitel zwei: Rennstrecke!

Gleich vorneweg: Wer auf der Rennstrecke sehr ambitioniert der persönlichen Bestzeit nachjagen will, sollte seinen Fokus nicht auf diese Reifengattung legen. Für den überwiegenden Einsatz auf Asphaltbahnen abseits der StVO empfehlen sich entsprechend spitz konfigurierte Rennreifen, die es zum Teil mit und ohne Straßenzulassung gibt. Allerdings sollte auch der „normale“ Sportreifen nicht einknicken, wenn es zum Hobbytraining nach Hockenheim, auf den Sachsenring oder nach Oschersleben geht – gerne auch mal engagierter! Nur und ausschließlich für diesen Testabschnitt haben wir die Fülldrücke gemäß der Empfehlungen der Reifenhersteller auf die unten in der Tabelle angegebenen Werte abgesenkt. Die zuvor beschriebene Landstraßenwertung wurde mit den üblichen Empfehlungen der Fahrzeughersteller von 2,5 bar (vorne), bzw. 2,9 (hinten) eingefahren. 60 Grad und

mehr zeigte unser Einstichthermometer beim regelmäßigen Temperaturcheck der Reifenlauffläche an – also konstant perfekte Bedingungen, um die Test-R1 auf der alten Grand-Prix-Strecke namens „Carland“ (siehe links unten, jetzt Testgelände von

Goodyear-Dunlop) in volle Schräglage abzuwinkeln. Welche Sportreifen machen im Hobby-Rennmodus besonders viel Lust und Laune? Werfen wir einen genauen Blick auf die Tabelle und die per 2D-Data-Recording ermittelten Rundenzeiten.

## MOTORRAD-Punktwertung Rennstrecke

	Maximale Punktzahl	Bridgestone Battlax S 22	Continental Sport Attack 4	Dunlop Sportsmart TT	Metzeler Sportec M9 RR	Michelin Power 5	Pirelli Diablo Rosso Corsa II
<b>Fahrverhalten</b>							
Handlichkeit	10	9	8	9	8	10	8
Lenkpräzision	10	10	8	9	9	10	9
Kurvenstabilität	20	19	17	18	18	16	19
Haftung in Schräglage	20	19	15	18	18	16	19
Haftung beim Beschleunigen	20	19	17	19	19	18	19
Grenzbereichverhalten	20	19	17	18	19	18	19
Rundenzeit in min		1:31,08	1:33,03	1:31,76	1:31,35	1:33,10	1:31,5
Fülldruck v./h. in bar		2,2/2,0	2,1/1,8	2,4/2,5	2,5/2,5	2,1/1,9	2,5/2,5
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>95</b>	<b>82</b>	<b>91</b>	<b>91</b>	<b>88</b>	<b>93</b>
<b>URTEIL*</b>		<b>SEHR GUT</b>	<b>GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>	<b>GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>
		<b>MOTORRAD KAUFtipp</b>					<b>MOTORRAD KAUFtipp</b>

Trockenstrecke

Was im Alltag superb funktioniert, kann auch im scharfen Törn auf der Rennstrecke brillieren. So jedenfalls beim Bridgestone S 22 sehr deutlich zu sehen. Alltagsqualitäten können aber etwas im Weg stehen. Der Michelin Power 5 fällt auf dem Track etwas zurück. An Fahrt gewinnen die sehr (renn-)sportlich konzipierten Gummis von Pirelli und Dunlop – der Sportsmart TT mit spürbarem Zuwachs an Handlichkeit und Lenkpräzision. Der neue Metzeler M9 RR hält auch bei scharfer Gangart sein Niveau.

\*100 bis 91 Punkte = sehr gut; 90 bis 81 Punkte = gut; 80 bis 71 Punkte = befriedigend; 70 bis 61 Punkte = ausreichend; 60 bis 51 Punkte = ungenügend; 50 bis 0 Punkte = mangelhaft





# AUFREGEN IM REGEN?

**Für uns ein, für viele aber das entscheidende Testkapitel: Fahren bei Nässe. Denn mit falschen Reifen kann einem auf einem 200-PS-Bike da schnell das Herz in die Hose sacken.**

**E**s gibt natürlich ein Zaubermittel gegen Regen und das heißt Silica. Mit dieser Kieselsäureverbindung schaffen es Reifenentwickler, den Gummi auch bei Nässe eine gewisse Geschwindigkeit einzuimpfen. Nässe heißt in erster Linie kalt. Denn Regen hat im Prinzip den gleichen Effekt wie die Kühlflüssigkeit im Motor, indem die Temperaturen permanent runtergeregt werden – was beim Triebwerk wünschenswert ist, beim Reifen aber unglückliche Nachteile mit sich bringt. Denn das an sich zähe, widerstandsfähige Gummi benötigt schon eine

gewisse Kerntemperatur, um sich optimal mit dem Asphalt zu verzahnen. Während man die Reifen bei sportlicher Kurvenfahrt in der Sonne schnell in die Komfortzone zwischen 40 und 60 Grad Celsius bewegen kann, schafft man auf nassen Straßen maximal die Hälfte – man ist sozusagen permanent „garagenkalt“ unterwegs. Nun hilft erwähntes Silica, damit es trotzdem einigermaßen gript. Allerdings ist dieser Weichmacher nicht ultimo der Gummimischung unterzurühren. Bestes und ansehnliches Beispiel: ein MotoGP-Rennen, das im Dauerschiff auf Regenreifen gestar-

## MOTORRAD-Punktwertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Bridgestone Battlax S 22	Continental Sport Attack 4	Dunlop Sportsmart TT	Metzeler Sportec M9 RR	Michelin Power 5	Pirelli Diablo Rosso Corsa II
<b>Fahrverhalten</b>							
Handlichkeit	10	9	8	6	9	10	8
Lenkpräzision	20	18	16	14	19	19	17
Haftung Kurven	20	19	17	13	19	20	19
Haftung Beschleunigung	20	18	16	14	19	17	19
Grenzbereich	20	17	16	13	19	18	18
Bremsverzögerung	10	8	6	5	8	9	7
Bremsweg (m) aus 100 km/h		51,4	53,4	54,7	50,8	49,9	51,7
Geschwindigkeit (km/h) Omega		60,9	59,7	52,5	60,8	61,4	60,3
Rundenzeiten (in min)		1:26,6	1:28,5	1:39,3	1:24,3	1:24,8	1:25,2
<b>Summe</b>	<b>100</b>	<b>89</b>	<b>79</b>	<b>65</b>	<b>93</b>	<b>93</b>	<b>88</b>

<b>URTEIL</b>	<b>GUT</b>	<b>BEFRIEDIGEND</b>	<b>AUSREICHEND</b>	<b>SEHR GUT</b>	<b>SEHR GUT</b>	<b>GUT</b>
---------------	------------	---------------------	--------------------	-----------------	-----------------	------------

**MOTORRAD KAUFtipp**

Im Regen schlägt wieder die Stunde des hervorragenden Landstraßen-Sportlers Power 5 von Michelin. Auch der Anhalteweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h ist phänomenal – obendrein ein echtes Plus an Sicherheit! Auf Augenhöhe agiert Metzlers M9 RR, der knapp einen Meter später zum Stehen kommt. Die beiden Rennstrecken-Asse von Bridgestone und Pirelli überzeugen aber auch mit einer souveränen Vorstellung bei Nässe. Conti lässt im Vergleich zur Spitze ein wenig zu sehr nach, Dunlops auf Trackdays abgestimmter TT kann in diesem Testfeld nicht mithalten

\*100 bis 91 Punkte = sehr gut; 90 bis 81 Punkte = gut; 80 bis 71 Punkte = befriedigend; 70 bis 61 Punkte = ausreichend; 60 bis 51 Punkte = ungenügend; 50 bis 0 Punkte = mangelhaft



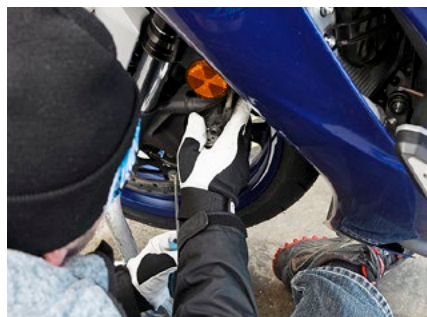
**Big Data:** Beim Reifentest fährt auch feinstes MotoGP-Mess-Equipment von 2D mit



**PCR-Test:** P wie Pikser, C wie Celsius, R wie Reifen. Alle Gummis im positiven Bereich



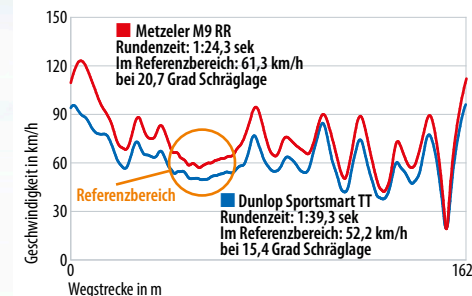
**Wer hat den ... breitesten? PS-Kollege Volkmar will es wieder ganz genau wissen**



**Wechselspiele:** Reifen raus, Reifen rein. Jede Stunde neu. Akkordarbeit in der Box



**Wärmestube:** Zwischen den Turns kommen die Tester wieder auf Betriebstemperatur



## Nassteststrecke

Besonders aufschlussreich ist das rot markierte Omega, in dem sich alle Reifen gefühlvoll an die Rutschgrenze heranbewegen lassen. Unterschiede bei Durchschnittstempo und Schräglage zeigen es schließlich deutlich: Je mehr Schlupf der Reifen zulässt, desto höher ist die Rundenzeit



tet wird. Unfassbar, welche Schräglagen und Beschleunigungsorgien aus Kurven möglich sind, oder? Dann aber lässt der Niederschlag plötzlich nach, die Strecke trocknet ab, die Reifen bekommen ohne Regenwasserkühlung einen heftigen Hitzeschub – und schlagartig fliegen den Piloten die Profilblöcke von den Pellen. Haben wir alle schon gesehen und wollen es am eigenen Leib bzw. Bike nicht erleben! Genau deshalb muss für den Alltag eine

bestmögliche Balance gefunden werden, damit die Gummimischung auf nasskalten Straßen ausreichend haftet, im heißen Kurvenritt aber nicht gefährlich walkt und beim Highspeedbolzen weiterhin souveräne Stabilität gewährt. Das ist der Job des umsichtigen Reifenkonstruktors. Und wenn er es gut gemacht hat, wird sein Gummi nach Kapitel eins und zwei auch in diesem funktionieren. Um zu hieb- und stichfesten, vor allem aber vergleichbaren

Ergebnissen zu kommen, muss man die alltägliche Regenfahrt bestmöglich simulieren. Wie hier auf dem Testgelände von Goodyear-Dunlop, wo per Data-Recording alle Fahrten auf dem permanent und gleichmäßig bewässerten Rundkurs aufgezeichnet werden. Bei der Kurvenauswertung (wie im Beispiel oben links zu sehen) zeigen sich schließlich deutliche Unterschiede, wenn die Reifen bei Regen im Grenzbereich bewegt werden.







## Bridgestone Battlax S 22

**MOTORRAD TESTSIEGER**

**Gewicht:** vorne 4,3 kg, hinten 6,8 kg  
**Herstellungsland:** Japan  
**Infos/Freigaben:** Bridgestone Deutschland, Tel. 061 72/40 81 73, www.bridgestone.de

### BEWERTUNG

**Landstraße:** Einmal auf Temperatur gebracht, rollt der S 22 sehr geschmeidig und mit einer glasklaren Rückmeldung für seine Haftreserven ums Eck. Dabei verhält er sich angenehm neutral und lenkt fast schon kurvengierig in Schräglage ein. Mit guter Handlichkeit und satter Eigendämpfung liefert er auch bei zügigem Tempo weiterhin eine top Rückmeldung.

**Rennstrecke (gefahren mit Fülldruck-Empfehlung v./h. 2,2/2,0 bar):** Vorbildliche Lenkpräzision, satte Haftung, unerschütterliche Stabilität und sehr gute Handlichkeit sind die Vorzüge beim flotten Ritt auf der Rennstrecke. Dank des phänomenalen Feedbacks lässt er sich besonders extrem abwinkel und beeindruckt mit den besten Rundenzeiten im Test.

**Nasstest:** Dank seines breiten Grenzbereichs kündigen sich Rutscher frühzeitig an – das macht ihn bei Regen sehr gut einschätzbar. Vorder- und Hinterreifen sind vom Gripniveau sehr gut ausbalanciert. Sehr gute Bremswerte!

**Fazit:** Bereits 2019 fuhr der damals neu eingeführte S 22 ganz oben aufs Treppchen. Den Testsieg lässt sich der knackig-sportliche Allrounder trotz erstarkter Konkurrenz auch 2021 nicht nehmen. Ein „Kampai“ nach Japan!

**MOTORRAD Urteil: sehr gut**



## Continental Sport Attack 4

**Gewicht:** vorne 4,4 kg, hinten 6,7 kg  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Infos/Freigaben:** Continental, Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

### BEWERTUNG

**Landstraße:** Mit seiner rauen Oberfläche („Traction Skin“) ist der Conti auf Antrieb präsent da – diesen Vorteil bringt kein anderer Neureifen mit! Nr. 4 kann allerdings nicht mehr an die überragende Handlichkeit der Vorgänger anknüpfen, hier setzt die Konkurrenz inzwischen Akzente. Überzeugen kann er dagegen durch seine Neutralität über den gesamten Schräglagenbereich.

**Rennstrecke (gefahren mit Fülldruck-Empfehlung v./h. 2,1/1,8 bar):** Auch im Race-modus steckt der Sport Attack 4 in puncto Handlichkeit und Lenkpräzision etwas zurück. Die Haftreserven sind unterm Strich zwar ausreichend für Trackdays, aber ein etwas zu schmaler Grenzbereich schränkt das Ausloten des Limits bei extremer Gangart etwas ein.

**Nasstest:** Nässe plus Kälte sind nicht das Ding des Sport Attack 4. Bei schnellen Schräglagenwechseln fehlt es ein wenig an klarem Feedback für die vorhandenen Gripreserven. Auch auf der Bremse bleibt er zu verhalten.

**Fazit:** Seinen Vorgängern konnte man ob ihrer überragenden Handlichkeit stets die „Hausstrecken-Plakette“ umhängen. Der Sport Attack 4 will dieses Erbe nicht fortsetzen. Unterm Strich positioniert sich der Conti als solider Allrounder

**MOTORRAD Urteil: gut**



## Dunlop Sportsmart TT

**Gewicht:** vorne 4,6 kg, hinten 7,1 kg  
**Herstellungsland:** Frankreich  
**Infos/Freigaben:** Goodyear Dunlop Tires, Tel. 061 81/68 01, www.dunlop.de

### BEWERTUNG

**Landstraße:** Bei kühlen Temperaturen will der Sportsmart TT gefühlvoll warmgefahren werden. Dann aber überzeugt er mit Agilität und Handlichkeit, lässt sich mit geringen Lenkkräften einlenken und besticht durch eine satte Haftung mit guter Rückmeldung. Die Stabilität ist top, selbst beim Bremsen in Schräglage fällt das Aufstellmoment vertretbar gering aus.

**Rennstrecke (gefahren mit Fülldruck-Empfehlung v./h. 2,4/2,5 bar):** Der Dunlop vermittelt im neuen/kalten Zustand eine eher durchschnittliche Rückmeldung in Sachen Haftung und lenkt etwas träge ein. Erst wenn man ihn auf Temperatur gebracht hat, brennt die Hütte des auf Trackdays ausgerichteten Sportsmart TT. Dann lässt er sich bockstabil, präzise und agil von einer Schräglage in die nächste werfen.

**Nasstest:** Ein schnell drehendes Hinterrad kündigt von viel Schlupf und wenig Grip. Auch in Schräglage baut sich durch frühe Rutscher kein hohes Vertrauen auf.

**Fazit:** Je schneller, desto besser – so das Motto des Sportsmart TT. Allerdings verbunden mit dem Zusatz: Möglichst warm und trocken sollte es sein. Der Dunlop muss sorgfältig warmgefahren werden, damit er (gewaltig) kommt.

**MOTORRAD Urteil: gut**



## Metzeler Sportec M9 RR

**Gewicht:** vorne 4,4 kg, hinten 6,8 kg  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Infos/Freigaben:** Pirelli Deutschland, Tel. 089/14 90 83 02, www.metzelmoto.de

### BEWERTUNG

**Landstraße:** Nahezu vorbildlich meistert der M9 RR den Spagat zwischen hoher Sportlichkeit und sehr gutem Alltagseinsatz. Auf Antrieb kann er mit satter Haftung und guter Rückmeldung auf der Landstraße überzeugen, lenkt zudem neutral in Kurven ein. Die Handlichkeit ist zwar nicht ganz so überragend wie bei den Konkurrenten von Bridgestone und Michelin, aber immer noch bemerkenswert gut.

**Rennstrecke (gefahren mit Fülldruck-Empfehlung v./h. 2,5/2,5 bar):** Mit der zweitbesten Rundenzeit kann uns der M9 RR beeindrucken. Er liefert eine satte Haftung bei sehr guter Zielgenauigkeit. In Sachen Agilität und Handlichkeit gibt er sich etwas verhaltener als der S 22 und Sportsmart TT. Dafür liefert er eine perfekte Stabilität aus schnellen Kurven!

**Nasstest:** Die Bestzeit auf dem Nasstesttrack belegt, dass der M9 RR phänomenalen Grip im Regen aufbaut. Sein Feedback ist top, der Grenzbereich macht ihn perfekt einschätzbar!

**Fazit:** Mit einem Supereinstand präsentiert sich der Nachfolger des bereits „sehr guten“ M7 RR im 2021er-Sportreifentest. In Summe macht der ausgewogene Mix aus Alltag und Sport den M9 RR zu einer Eins-a-Empfehlung für alle Tage.

**MOTORRAD Urteil: sehr gut**



## Michelin Power 5

**Gewicht:** vorne 4,3 kg, hinten 5,8 kg  
**Herstellungsland:** Spanien  
**Infos/Freigaben:** Michelin Reifenwerke, Tel. 07 21/5 30 39 18, motorrad.michelin.de

### BEWERTUNG

**Landstraße:** Mehr als auf dem Track kann der Power Nr. 5 seine Vorzüge vor allem auf der Landstraße ausspielen. Er besticht mit Agilität, ist der handlichste Reifen in diesem Vergleich. Auch die Rückmeldung für seine Haftreserven ist überdurchschnittlich hoch, selbst bei kalten Temperaturen bleibt er top einschätzbar. Weitere Punkte: die Neutralität und nahezu kein Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage.

**Rennstrecke (gefahren mit Fülldruck-Empfehlung v./h. 2,1/1,9 bar):** Trotz der Alltagsauglichkeit will der Power auch auf dem Racetrack nicht nachgeben. Die Rückmeldung ist sehr gut, die Eigendämpfung am höchsten, dazu lenkt er ultraleicht in Schräglage ein. Erst bei sehr rennsportlicher Gangart liefert er nicht die Stabilität wie die Konkurrenz.

**Nasstest:** Vorbildlich gestalteter Grenzbereich, hervorragende Gripreserven beim Beschleunigen und in Schräglagen – der Power 5 liebt Regen. Kürzester Bremsweg im Test! Noch Fragen?

**Fazit:** Mit dem Power 5 setzt Michelin die Tradition fort, die besten Landstraßenreifen für Superbikes und Co. bei allen Wetterlagen zu backen. Und auch wenn es mal zum Trackday geht, kann der Michelin lange Zeit mithalten.

**MOTORRAD Urteil: sehr gut**



## Pirelli Diablo Rosso Corsa II

**Gewicht:** vorne 4,4 kg, hinten 6,6 kg  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Infos/Freigaben:** Pirelli Deutschland, Tel. 089/14 90 83 02, www.pirelli.de

### BEWERTUNG

**Landstraße:** Je niedriger die Temperaturen, desto mehr Einfahrzeit braucht auch der DRC II. Dann aber überzeugt er mit vorbildlicher Haftung und guter Rückmeldung. Dank der zwei Gummimischungen am Vorderreifen respektive drei am Hinterreifen stellt sich schnell ein gutes Vertrauen für sein Grippolster ein.

**Rennstrecke (gefahren mit Fülldruck-Empfehlung v./h. 2,5/2,5 bar):** Bereits beim Einrollen, wo er nach etwas Druck verlangt, vermittelt der Pirelli eine vorbildliche Rückmeldung für die Haftung. Seine exorbitanten Stärken sind dann aber die hohe Kurvenstabilität und der satte Grip mit zunehmendem Kurvenspeed. Er ist nicht der agilste im Testfeld, lenkt aber handlich und neutral ein. Vorbildlich: die Stabilität beim Beschleunigen aus Kurven!

**Nasstest:** Die Ähnlichkeit zum Metzeler aus gleicher Entwicklungsschmiede ist spürbar: Auch der DRC II ist ein gripstarker und sehr gut einschätzbarer Regenreifen.

**Fazit:** Mit seiner unerschütterlichen Stabilität ist der DRC II ein Supersportreifen aus dem Bilderbuch. Er kann bei Trackdays genauso überzeugen wie beim sportlichen Turn über die Landstraße. Einbußen im Regen? Nicht wirklich ...

**MOTORRAD Urteil: sehr gut**

## So testet MOTORRAD

Mit reichlich Mindestabstand konnten wir Ende 2020 auf dem Gelände von Goodyear-Dunlop in Mireval (Frankreich) unseren Reifentestparcours abstecken. Highlight neben der permanent bewässerten Nassteststrecke: der alte GP-Kurs „Carland“, eine perfekt geschwungene Achterbahn für den Landstraßen- und Rennstreckentest. Diese Kriterien stehen im Fokus der MOTORRAD-Reifenwertung:

### Handlichkeit ...

... ist die Lenkkräftigkeit, 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.

### 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 Aufschakeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozies) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

### Geradeauslaufstabilität ...

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

### 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.

### Aufstellmoment ...

... bezeichnet das Aufrichten des Motorrads beim Bremsen in Schräglage. Diese Reaktion muss mit einer Gegenkraft (Drücken) am kurveninneren Lenkerende ausgeglichen werden.

### Fülldrucke\*\*:

Landstraße/Nässe (v./h.): 2,5/2,9 bar, Rennstrecke wie oben angegeben

## Das Motorrad im Reifentest: Yamaha YZF-R1

Während im Bestand die 17-Zoll-Reifen dimensionen 120/70 (vorn) und 180/55 (hinten) weitverbreitet sind, rollen aktuelle Superbikes hinten inzwischen auf breiten 190/55-Gummis, teilweise sogar auf 200/55. Entsprechend den Anforderungen für die Erstausrüstung stimmen Reifenentwickler neue Modelle zunehmend auf diese fetten Dimensionen ab. Bewusst haben wir mit der aktuellen R1 eine typische Supersportlerin ausgewählt, damit die Erkenntnisse in diesem Vergleich möglichst allgemeingültig sind.

### Daten

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, 998 cm<sup>3</sup>, 147,1 kW (200 PS) bei 13 500/min, 112 Nm bei 11 500/min, Alu-Brückenrahmen, Upside-down-Gabel, ABS, Traktionskontrolle, Sitzhöhe 835 mm, Gewicht 201 kg, Tankinhalt 17 Liter, Topspeed 299 km/h, 0–100 km/h in 3,3 sek; Preis 19 299 Euro ohne NK



\*Die mit Stern gekennzeichneten Abschnitte sind auf Motorräder übertragbar, die eine ähnliche Geometrie wie die Yamaha YZF-R1 besitzen; \*\*Die individuell angegebenen und entsprechend abgesenkten Fülldruckempfehlungen der Reifenhersteller beziehen sich ausschließlich auf den Einsatz auf der Rennstrecke





# WER MACHT NUN DAS RENNEN?

Hausstrecke bei Sonne und Regen, Kurvenschule und Trackday-Wertung abgehakt. Winken wir den Sportreifentest ab, zählen die Punkte und lecken die Wunden.

Die gute Nachricht vorweg: Verbandszeug und Gipsmatten bleiben im Schrank, genauso wie die vorsichtshalber mitgeführten Sturz-Ersatzteile wieder ins Regal wandern. Test beendet und trotz haariger Gradwanderung im Grenzbereich keine Schäden an Mensch und Maschine zu beklagen – so weit schon mal Daumen hoch! Der zweite Daumen geht hoch, wenn man einen Strich unter die hier gebotene Performance der aktuellen Sportreifen-Generation zieht. Es sei an dieser Stelle wieder erwähnt, dass es für den reinen Track-

day-Einsatz eine weitere Reifengattung „on top“ gibt – besagte Rennreifen, zum Teil mit, zum Teil ohne Straßenzulassung. Aber auch mit den sechs Paarungen aus diesem Test ist der Ausflug auf die Rennstrecke machbar. Die Ergebnisse aus dem zweiten Kapitel sprechen eine deutliche Sprache. Malträtiert von den 200 Big-Bang-PS der R1 geben sie bei schärferer Gangart und „auf Kante gefahren“ nicht nach, bleiben stabil, stets gut kontrollierbar und einschätzbar. Sehr viel wichtiger dürfte aber sein, dass trotz dieser Abstimmung die wesentlichen Alltagstugenden nicht

auf der Strecke bleiben. Denn mal ganz ehrlich – die meisten werden mit ihren Doppel- und Triple-R oder Power-Nakeds auf Landstraßen und Alpenpässen unterwegs sein oder auch mal extrem flott auf der Bahn durchladen. Schlechtwetterpassagen gehören selbstverständlich dazu. Den besten Mix aus allen Welten bietet Bridgestones famoser S 22 und verteidigt den 2019er-Testsieg. Knapp dahinter können sich als Newcomer die beiden Regenkönige Metzeler M9 RR und Michelin Power 5 platzieren. Und jetzt? Können Sie beruhigt ans Gas gehen – grab the flag!



Große Technikanalyse im Reifentest, Teil 3: Was macht Reifen zu Dauerläufern, ohne dass sie Dynamik verlieren?

Im nächsten Heft: Laufleistung kontra Grip

## MOTORRAD Endwertung

	Landstraße	Rennstrecke	Nässe	Summe	MOTORRAD -Urteil*
<b>Maximale Punktzahl</b>	100	100	100	300	
<b>Bridgestone Battlax S 22</b>	94	95	89	278	sehr gut
<b>Metzeler Sportec M9 RR</b>	91	91	93	275	sehr gut
<b>Michelin Power 5</b>	94	88	93	275	sehr gut
<b>Pirelli Diablo Rosso Corsa II</b>	91	93	88	272	sehr gut
<b>Continental Sport Attack 4</b>	90	82	79	251	gut
<b>Dunlop Sportsmart TT</b>	86	91	65	242	gut

\*300 bis 271 Punkte = sehr gut; 270 bis 241 Punkte = gut; 240 bis 211 Punkte = befriedigend; 210 bis 181 Punkte = ausreichend; 180 bis 151 Punkte = ungenügend; 150 bis 0 = mangelhaft



POWERED BY

INTERNATIONALE DEUTSCHE MOTORRADMEISTERSCHAFT



### TERMINE 2021

- 30.04. - 02.05. DEKRA Lausitzring
- 07.05. - 09.05. ADAC Sachsenring Classic\*
- 20.05. - 23.05. German Speedweek Oschersleben\*\*
- 11.06. - 13.06. Autodrom Most
- 16.07. - 18.07. Int. ADAC Truck-Grand-Prix\*
- 23.07. - 25.07. Schleizer Dreieck
- 13.08. - 15.08. TT Circuit Assen
- 27.08. - 29.08. Red Bull Ring
- 24.09. - 26.09. Hockenheimring

\* (SBK 1000) \*\* (SBK 1000, SSP/STK 600, SSP 300)



Alle Rennen hautnah im Livestream miterleben auf [www.idm.de/live](http://www.idm.de/live)

