

MOTORRAD

REIFENTEST 2023



In dieser Ausgabe

Sechs Reifen für die GS-Klasse von Off- bis Onroad im Test. Plus: unsere Empfehlungen für 25 weitere Bereifungsoptionen



In MOTORRAD 7/2023

Sechs Reifen für die Einsteigerklasse im Test. Die besten Alternativen für die Erstbereifung von 125ern und 48-PS-Bikes



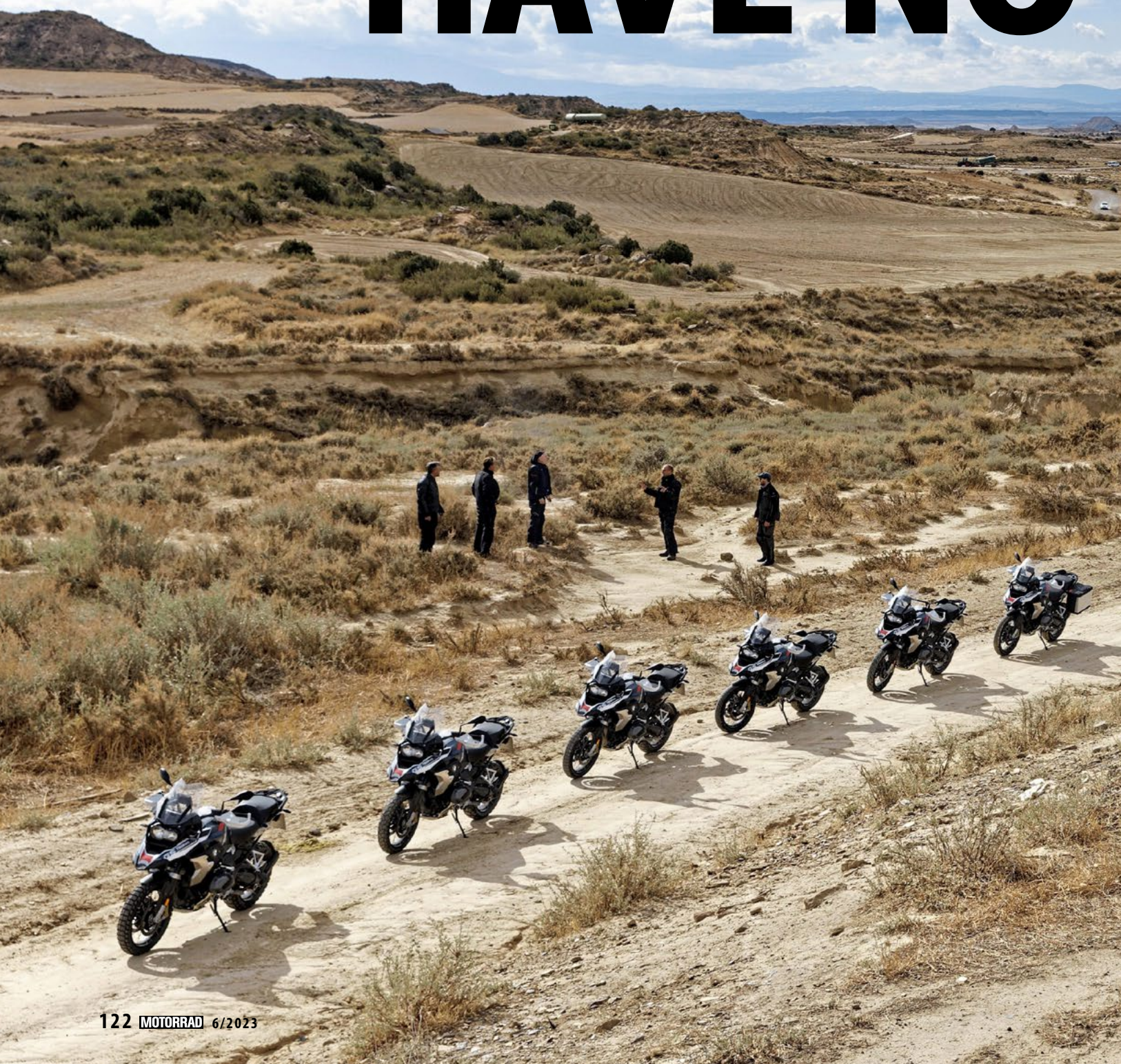
In MOTORRAD 8/2023

Test- und Technikanalyse Reifenverschleiß. Welche Faktoren sind entscheidend für eine herausragende Laufleistung?

REIFENTEST 2023

Teil 1: Reifen für die GS-Klasse 120/70 R 19 und 170/60 R 17

WHERE THE HAVE NO



STREETS NAME

Dort abbiegen, wo andere am Straßenrand stehen bleiben und sehnsüchtig in die Ferne blicken: Das ist das Privileg von Reiseenduristen auf GS & Co. Doch welche Reifenpaarung schafft den Spagat zwischen Offroad- und Kurvenspaß, überzeugt im Regen und bietet sogar Laufleistung? Sechs Gummis im Test-Twist.

Von Jörg Lohse und Karsten Schwes
Fotos: Markus Jahn, mps-Fotostudio, Ari van der Ems, Hersteller

Zugegeben: In keiner anderen Kategorie fällt die Reifentest-Planung schwerer als in der GS-Klasse. Sportmotorräder, Touren-Bikes, ja, selbst Klassiker oder Youngtimer: Schnell steht fest, welche Reifenmodelle bei diesen Motorradgattungen in den Testfokus genommen werden. Bei den Reiseenduros und Adventure-Bikes hingegen kommt man nur schwer auf den kleinsten gemeinsamen Nenner. Denn die Möglichkeiten scheinen schier unendlich und reichen vom kernigen Stollenprofil bis zum ultrastabilen Supersport-Gummi. Welchen Reifentypen den Vorzug geben und in einem ausgewogenen Hersteller-Mix vergleichen? Wenn wir die grobstölligen Offroadler aufziehen, jammern die kurvensüchtigen Asphalt-Cowboys. Konzentrieren wir uns auf die Straßenprofile, ist die Abenteuer-Fraktion enttäuscht, die ihr Bike gerne auf losem Untergrund bewegt. Wenn wir alle in den Testfokus nehmen, hätten wir bei über 30 möglichen Kombinationen jeden Etat für diesen Test gesprengt und den Controller auf der Pelle ...

Nun kommt als weitere Besonderheit hinzu, dass wir 2019 bereits zwölf Paarungen für die GS-Klasse analysiert haben: Je sechs Enduro-Modelle sowie sechs On-/Offroad-Reifen wurden von uns auf der Landstraße, im Gelände, bei Nässe und in puncto Laufleistung intensiv getestet. Danach kam Corona, und mit der die halbe Welt lähmenden Pandemie wurde so manche Neuentwicklung auf Eis gelegt. Sprich: Bei der Planung zum 2023er-Reifentest stand schnell fest, dass wir bis auf wenige Ausnahmen ein sehr übersichtliches Update zum 2019er-Test liefern würden. Was uns beim immensen Aufwand, der bei jedem Reifentest zu kalkulieren ist, aber auf jeden Fall zu wenig war.

Weshalb wir bei der diesjährigen Testkonzeption konventionelle Wege verlassen und unsere sechs tupfengleichen Test-Motorräder mit drei Duell-Paarungen aus den Reifengattungen Offroad, Enduro und Tourensport ausgerüstet haben. Diese Duelle tragen wir nun im Funktionstest auf allen für eine GS und Co. nur denkbaren Straßenoberflächen gegeneinander aus: Asphalt, Gravel, Sandpiste. On top gibt es für die jeweilige Gattung unsere Expertise zu allen weiteren Reifenmodellen, die für dieses Genre erhältlich sind.

Ein einheitlich vergleichender Blick auf alle sechs Paarungen gilt für die Kapitel Nässe und Verschleiß. Damit jeder Abenteuerer auch exakt einschätzen kann, welche Performance bei widrigem Wetter und in Sachen Wirtschaftlichkeit zu erwarten ist. Genug nun der Vorrede, bitten wir als Erstes die zwei Grobstöller in den Ring. ■



Hält beim Reifentest feste drauf, hält aber niemals die Klappe: „Knipser“ Markus Jahn

Erst Foto, dann fahren

Gibt es auch positive Erkenntnisse aus den Maßnahmen rund um die Corona-Pandemie? Für uns unter anderem die, dass es sich bestens bewährt hat, den Fotografen als festen Teil der Testtruppe zu engagieren. Zum einen ist er stets genau dort, wo ein packendes Foto zu machen ist. Zum anderen (Stichwort „Nachhaltigkeit“) sparen wir uns ein Extra-Auto, das mit dem Fotografen immer dort wäre, wo man es nicht braucht. Wir wollen aber nicht verschweigen, dass der Leser dafür was in Kauf nehmen muss: dass es die brillanten Gruppen-Fahrbilder nur mit jeweils fünf Motorrädern gibt.

Zum Reifentest unterwegs im Kurvenparadies

Viele Kilometer machen, aber auch viel Profil verlieren. Keine leichte Übung, wenn man nur wenige Tage zur Verfügung hat und Autobahnen oder ähnliche Schnellstraßen tabu sind. Der Tipp zum Nachfahren: aus Zentralfrankreich in die spanische Wüste und zurück.

Start und Ziel unserer diesjährigen „Tour de Verschleiß“ war die „Reifenstadt“ Frankreichs: Clermont-Ferrand, Stammsitz des Herstellers Michelin. Über kleine D-Straßen (in den ebenso bekannten Michelin-Straßenkarten zudem meist grün hinterlegt, weil landschaftlich reizvoll) ging es mit Kurs Süd über Toulouse und Pau mitten hinein in die Pyrenäen, wo wir in der kleinen Grenzstadt Canfranc auf der spanischen Seite für zwei Nächte unser Basislager aufschlugen. Der zweite Etappentag führte als ca. 450 Kilometer lange Runde mitten hinein in die

Wüstenlandschaft der Navarra-Region, wo auch der Aufmacher (siehe vorangegangene Doppelseite) entstanden ist. An Tag drei pilgerten wir im stetigen Auf und Ab über die – auch durch die Tour de France – legendären Pyrenäen-Pässe. Dass man dabei auf lebende Legenden treffen kann: siehe Seite 135! Über kleinste Frickelestraßen und mitten durch grandiose Schluchten (u.a. Gorges du Tarn) führte uns das Roadbook dann wieder nordwärts in die Auvergne, die vor allem den Asterix-Fans bekannt sein dürfte („Asterix und der Arverner-Schild“).



Karte: © Printmaps.net/OSM Contributors/Elke Hermann



Aus dem Testtagebuch:
traumhaftes Panorama am
Col d'Aubisque (gr. Foto).
Nicht alle Pausen waren
gewollt (kl. Foto o. I.), hier
verbunden mit der Frage der
spanischen Guardia Civil:
„Haben Sie etwa Alkohol
getrunken?“ Auf die wir nach
der wilden Berghatz keine
zehn Minuten später beim
Einkehrschwung im Hotel in
Canfranc Estación anstoßen



OFFROAD-DUELL

Kaum eine Gattung ist facettenreicher besetzt als die der Grobstöller für Reiseenduros und Adventure-Bikes. Mit dem bereits bekannten Continental TKC 70/Rocks und dem neuen Metzeler Karoo 4 treten zwei sehr unterschiedliche Profile gegeneinander an.

Es ist die altbekannte Diskussion, der sich auch die Entwickler von Adventure-Bikes immer wieder stellen müssen: Wie definiert der jeweilige Fahrer den Begriff „Gelände“? Was der eine bereits unter einem kernigen und schweißtreibenden Offroad-Ausflug versteht, ist für den anderen der profane, tägliche Weg zur Arbeit – die kilometerlange Fahrt über einen staubigen Feldweg mit tief ausgewaschenen Rillen. Gelände

versteht Letzterer erst, wenn sich auch auf Google Maps keine Route mehr von A nach B ausfindig machen lässt. Dazu kommen immer populärere Initiativen, die sich in den Communitys um Trans Euro Trails (TET) oder Adventure Country Tracks (ACT) austauschen und das Interesse nach geländegängigen Reifen für handelsübliche Reiseenduros hochschrauben.

Gleichwohl ist klar, dass es nicht ohne eine gewisse Asphaltperformance im

Lastenheft geht. Die An- und Abreise auf bestens kultivierten Fernstraßen ins wüste Offroad-Revier, die Verbindungsetappe auf dem Highway zwischen zwei Geländeausflügen – auch der gröbste Grobstöller muss dann und wann auf glatt geteerten Fahrbahnen funktionieren.

Selbst unsere Kandidaten in diesem Duell interpretieren den konstruktiven Mix aus Off- und Onroad sehr unterschiedlich. Mit seinen groben Profilblöcken will der komplett neu konstruierte Metzeler Karoo 4 den Fahrern von GS & Co. bestmögliche Traktion im Gelände bieten. Entsprechende Abstriche auf Asphalt sind unvermeidbar: leichte Walk-Arbeit bei schneller Geradeausfahrt – weshalb der Karoo 4 mit Geschwindigkeitsindex Q auch auf 160 km/h limitiert ist – und ein schwer einschätzbarer Grenzbereich in Schräglage. Dazu müssen lange Bremswege in Kauf genommen werden. Dagegen fährt sich der TKC 70, bei dem nur der Hinterreifen mit Namenszusatz „Rocks“ für eine bessere Geländetraktion gröber profiliert ist, auf der Straße deutlich homogener. Wer zum Karoo 4 vergleichbare Offroad-Performance will, müsste bei Conti zum legendären Schwestermodell TKC 80 greifen. ■

MOTORRAD-Punktewertung Geländereifen



**Continental
TKC 70/Rocks**

**Metzeler
Karoo 4**

	Maximale Punktzahl	Continental TKC 70/Rocks	Metzeler Karoo 4
Fahrverhalten trocken			
Handlichkeit	30	26	29
Lenkpräzision	20	16	11
Kurvenstabilität Alltag	20	17	13
Haftung in Schräglage	20	18	16
Haftung beim Beschleunigen	20	18	15
Geradeauslaufstabilität	10	8	7
Rückmeldung/Kontaktgefühl	10	9	8
Grenzbereichverhalten	10	8	6
Aufstellmoment	10	8	7
Kurvenstabilität Sport	20	17	10
Traktion Gelände	20	13	19
Bremsverzögerung	10	9	6
Bremsweg aus 100 km/h in m		41,0	46,4
Summe	200	167	147

URTEIL*

gut

befriedigend

* 200 bis 175 Punkte = sehr gut; 174 bis 150 Punkte = gut; 149 bis 125 Punkte = befriedigend; 124 bis 100 Punkte = ausreichend; 99 bis 0 Punkte = mangelhaft

Offroad-Junkies sollten zum Metzeler Karoo 4 greifen – Einschränkungen auf asphaltierten Straßen dürfen gerne in Kauf genommen werden. Denn dafür bekommen sie satte Traktion auf Schotter sowie einen guten Durchschlagschutz. Contis TKC 70 mit Rocks-Hinterreifen ist die Option für alle, die meist auf der Straße unterwegs sind und nur gelegentlich ins Gelände oder auf Naturpässe abbiegen wollen.

Was bietet die Konkurrenz?



Avon Trek Rider

Der Geländereifen der englischen Marke ist mit M+S-Kennung ausgestattet und passt im (laut Herstellerangabe) 60/40-Mix eher für den Straßeneinsatz



Bridgestone AX 41

Beim 2019er-Test überzeugte der Grobstöller durch souveräne Geländeleistungen, bot ausreichend Grip bei Regen und erwies sich als sehr verschleißresistent



Continental TKC 80

Der Klassiker im Feld der Offroad-Reifen. Punktete im Test durch Ausgewogenheit auf Asphalt, klasse Traktion im Gelände und minimalen Verschleiß



Dunlop Trailmax Raid

Komplette Neuentwicklung, zielt laut Hersteller zu gleichen Teilen auf Gelände- und Straßenperformance. Das Profil verspricht viel. Wir werden ihn bald testen



Metzeler Karoo Street

Das mehr auf Straße abgestimmte Schwestermodell des Karoo 4 aus diesem Test. Soll mit hohem Silica-Anteil eine vergleichbare Nassperformance bieten



Michelin Anakee Wild

Passend zum Modellnamen tatsächlich einer der wildesten Reifen in diesem Segment. Überzeugte in unserem Test durch eine grandiose Offroad-Performance



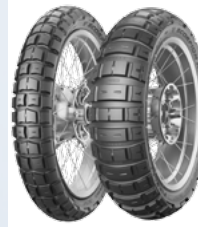
Mitas Trail+

Trat im 2019er-Test als E-07+ auf, wird nun als Trail+ sukzessive alle Dimensionen des E-07 ersetzen. Tolle Laufleistung, gut auf Straße und leichtem Gelände



Pirelli Scorpion Rallye STR

Vergleichbar mit der Performance und Auslegung des (Konzern-) Schwestermodells Metzeler Karoo Street. Zielgruppe: leichtes Offroad, Straße, Nässe



Pirelli Scorpion Rallye

Brillierte im 2019er-Test als einer der ausgewogensten On-/Offroad-Reifen. Tolle Straßen- und Nassperformance, klasse Geländegängigkeit. Ein Tipp für Rallye-Fans



Das Team unterwegs in die Bardenas-Wüste: Bewährungsprobe für die Offroad-Profil

ENDURO-DUELL

Enduroreifen sind vielen Adventure-Piloten bestens bekannt, kommen sie doch oft als Erstausrüstung zum Einsatz. In erster Linie sind sie auf Asphalt und Laufleistung, weniger auf Off-road getrimmt. Wie unterscheiden sich Bridgestone AT 41 und Metzeler Tourance Next 2?

Same, same, but different, könnte man auf gut Englisch über diese Reifengattung sagen: Über viele Jahre sind Enduroreifen untereinander immer ähnlicher geworden. Dazu müssen wir nur in unsere Testhistorie blicken. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Marken und Modellen für dieses Segment: marginal bis vernachlässigenswert. So jedenfalls, wenn man sich das jeweilige Standardmodell anschaut. Vielleicht auch deswegen, weil es stark durch das Lastenheft der Motorradentwickler geprägt wird. Das Haupteinsatzgebiet von Reiseenduros, die immer ausladender (böse Zungen würden sagen: fetter), zugleich aber immer leistungsstärker werden, ist die asphaltierte Straße. Sie werden von Vielfahrern bewegt und sollen eher beim Speeden als auf Schotter überzeugen. Kurzum: Die oft attestierten bzw. vom Hersteller zugesicherten zehn Prozent Gelände-

MOTORRAD-Punktewertung Enduro-Reifen



Bridgestone AT 41

Metzeler Tourance Next 2

	Maximale Punktzahl	Bridgestone AT 41	Metzeler Tourance Next 2
Fahrverhalten trocken			
Handlichkeit	30	29	27
Lenkpräzision	20	18	18
Kurvenstabilität Alltag	20	19	19
Haftung in Schräglage	20	19	19
Haftung beim Beschleunigen	20	19	19
Geradeauslaufstabilität	10	8	9
Rückmeldung/Kontaktgefühl	10	10	9
Grenzbereichverhalten	10	9	8
Aufstellmoment	10	9	8
Kurvenstabilität Sport	20	18	19
Traktion Gelände	20	11	8
Bremsverzögerung	10	7	9
Bremsweg aus 100 km/h	in m	43,4	41,2
Summe	200	176	172
URTEIL*		sehr gut	gut

Auch wenn die Geländepassage in unserer Straßenwertung nur zehn Prozent der Gesamtsumme ausmacht: Es reicht, dass sich der minimal größer profilierte Bridgestone von Metzeler's neuem Allround-Profil absetzen kann. Neben der leicht besseren Offroad-Traktion kann der AT 41 auch durch Handlichkeit und Rückmeldung überzeugen. Der Tourance Next 2 ist beim Geradeauslauf und Bremsen eine echte Bank.

*200 bis 175 Punkte = sehr gut; 174 bis 150 Punkte = gut; 149 bis 125 Punkte = befriedigend; 124 bis 100 Punkte = ausreichend; 99 bis 0 Punkte = mangelhaft

Was bietet die Konkurrenz?



Avon Trail Rider

Ein typischer Enduroreifen, der von uns noch nicht bewertet wurde. Erfahrungsgemäß überzeugen Avon-Reifen durch ihre Laufleistung, weniger auf nasser Straße



Bridgestone A 41

Ein sehr ausgewogener Reifen für die GS-Klasse. Konnte im 2019er-Test durch Stabilität und Neutralität, selbst bei zunehmender Laufleistung überzeugen



Continental Trail Attack 3

Eine klare Empfehlung für Hausstrecken- und Kurvenjäger. Beeindruckte im Test durch Agilität und Präzision, aber auch durch seine brillante Laufleistung



Dunlop Mutant

Noch ohne Testbewertung im 19/17-Zoll-Format. Zielt vom Konzept auf etwas mehr Traktion im Gelände und besitzt obendrein eine M+S-Kennung



Dunlop Trailmax Meridian

Nachfolgermodell des Trailsmart Max, der im 2019er-Test mit der Endnote „sehr gut“ überzeugte. Besonders top im sportlichen Alltagseinsatz bei gutem Wetter



Michelin Anakee Adventure

Hat für diese Klasse auffällig grobe Profilblöcke, weshalb er auf der Straße etwas zurückstecken muss. Top im Test bei Regen und Verschleiß sowie im leichten Gelände



Mitas Trail Adventure

Ähnlich wie das Schwestermodell Trail+ auffällig grobstollig ausgelegt, was ihn etwas mehr Traktion im Gelände bringt, aber Straßenperformance kostet



Pirelli Scorpion Trail II

Ist konzeptionell bereits ein Oldie im Feld, doch in Sachen Performance immer noch up to date. Kann Straße, kann Regen, kann Kilometer machen – viele!

degängigkeit kann man sich gleich unter den Helm schmieren.

Allerdings scheint sich als kleiner Trend abzuzeichnen, dass man dem möglichst glatt geschliffenen Standardreifen ein etwas profiliertes Schwestermodell an die Seite stellt. Das ist zum Beispiel bei Dunlop der Fall, wie hier links in der Übersicht der Konkurrenzmodelle dieser Kategorie zu sehen ist (Meridian und Mutant), aber auch bei Bridgestone. Der klassenübliche Vertreter wäre der A 41, für dieses Duell aber haben wir den just neu erschienenen, etwas gröber profilierten AT 41 (T wie Trail) nominiert. Ihm gegenüber steht das Parapferd aus dem Hause Metzeler: der frisch modellgepflegte Tourance Next 2 – sozusagen der Bilderbuchreifen für die Erstausrüstung von Reiseenduros à la 1250er-GS. Entsprechend fährt sich auch der Metzeler. Seine Linie ist klar auf Sportlichkeit und Schnelligkeit getrimmt. Fernreise, Fernstraße, volle Koffer, Sozus an Bord – der Tourance Next 2 lässt sich auf der Straße durch nichts erschüttern. Allerdings ist ihm Bridgestones AT 41 extrem dicht auf den Fersen, dazu mit dem kleinen Ass im Ärmel, dass er auch in leichtem Gelände auftrumpfen kann. ■

Enduro-Wandern vom Feinsten. Unser Tipp für alle, die früh in die Saison starten wollen: eine Tour in die Pyrenäen mit Ausflügen ins spanische Hinterland, hier am Peña-Stausee



KURVEN-DUELL

Warum überhaupt einen Enduro-Reifen, wenn das Adventure-Bike nur auf der Straße zum flotten Herumkurven und fernen Reisen genutzt wird? Logisch, dass es viele Tourenreifen auch im GS-Format gibt. Im Duell: Dunlop Roadsmart IV gegen Michelin Road 6.

Eigentlich naheliegend, dass die Reifenindustrie auf die sich ändernden Ansprüche und Fahrgewohnheiten reagiert. Weshalb die auf Straße und per Multicompound-Gummimischung verschleißoptimierten Tourenreifen auch in 19/17-Zoll-Dimensionen für mittlere und große Reiseenduros angeboten werden. Zugleich haben wir in der Vergangenheit bei unseren Reifentests im

Adventure-Bike-Genre zahlreiche Zuschriften bekommen, die um eine (Be-) Wertung von typischen Tourenreifen für GS oder Multistrada gebeten haben. Verbunden mit dem Hinweis, dass die Geländegängigkeit von Enduroprofilen ohnehin nur noch eine Alibifunktion habe und man deshalb doch gleich zum kurvensportlich geschnitzten Straßengummi greifen könne. Ein nachvollziehbarer Einwand, dem

MOTORRAD-Punktewertung Tourenreifen



**Michelin
Road 6**

**Dunlop
Roadsmart IV**

	Mximale Punktzahl	Michelin Road 6	Dunlop Roadsmart IV
Fahrverhalten trocken			
Handlichkeit	30	28	29
Lenkpräzision	20	19	19
Kurvenstabilität Alltag	20	19	19
Haftung in Schräglage	20	19	19
Haftung beim Beschleunigen	20	19	19
Geradeauslaufstabilität	10	9	9
Rückmeldung/Kontaktgefühl	10	10	9
Grenzbereichverhalten	10	9	8
Aufstellmoment	10	9	9
Kurvenstabilität Sport	20	19	19
Traktion Gelände	20	7	7
Bremsverzögerung	10	10	10
Bremsweg aus 100 km/h	in m	39,9	39,8
Summe	200	177	176

URTEIL*

sehr
gut

sehr
gut

Die Geländetraktion verbuchen wir bei beiden Kontrahenten unter dem Punkt „ferner liefern“ und widmen uns der reinen Landstraßenlehre. Während sich der präzise zu lenkende Roadsmart IV auf der GS extrem kurvengierig und agil zeigt, überzeugt der Road 6 mit überragendem Feedback. Sein Verhalten im Grenzbereich ist nahezu tadellos. Auch auf der Bremse (ver-)schenken sich die beiden Kontrahenten nix.

*200 bis 175 Punkte = sehr gut; 174 bis 150 Punkte = gut; 149 bis 125 Punkte = befriedigend; 124 bis 100 Punkte = ausreichend; 99 bis 0 Punkte = mangelhaft

wir nun gerne in Form einer dritten Duell-Paarung nachkommen. Gleich vorweg gesagt: Es ginge inzwischen sogar noch schärfer zu Sache, wenn man einen Blick auf die Übersicht der Konkurrenz wirft. Mit dem Dunlop Sportsmart TT und dem Metzeler M9 RR werden inzwischen sogar die ersten Supersportreifen in den Dimensionen 120/70 ZR 19 und 170/60 ZR 17 angeboten. Das klingt nach einem Shoot-out auf der Rennstrecke? Nun ja, mit dem M9 RR haben die Kollegen unseres Schwesterblatts PS das Trio, bestehend aus KTM 1290 Super Adventure, Ducati Multistrada V4 S und BMW R 1250 GS, bereits um den Rundkurs geschmeichelt: mit respektablen Ergebnissen – und einem Sieg für die GS...



Was bietet die Konkurrenz?



Avon Spirit ST

In der Vergangenheit überzeugten die Vorgänger des Spirit ST in unseren Tests durch exorbitante Laufleistung, weniger aber bei Nässe und Kurvenperformance



Bridgestone T 32

Ein solider Allrounder im Tourensegment. Fährt sich sehr gutmütig, schlägt sich wacker auf nassen Straßen, hat aber eine Tendenz zu höherem Verschleiß



Continental Road Attack 4

Mit die spannendste Neuerscheinung des letzten Jahres. Der Vorgänger Road Attack 3 überzeugte im Test mit Agilität, Laufleistung und toller Regentauglichkeit



Dunlop Sportsmart TT

In der GS-Liga eher eine Kompetenzspielerei als eine alltägliche Empfehlung. Denn der reinrassige Sportreifen braucht Druck, bis er auch brilliant performt



Metzeler Sportec M9 RR

Wie beim Konkurrenten von Dunlop gilt auch hier: Man kann, wenn man wollte. Allerdings punktet die „Rennpelle“ durch einen top Mix aus Sport & Alltag



Metzeler Roadtec 01 SE

Mit der Kennung SE hat der Ur-Roadtec deutlich an Sportlichkeit gewonnen, ohne dass Alltagstugenden wie die klasse Nassperformance nachgelassen haben



Mitas Touring Force

Die tschechisch-slowenische Marke tastet sich langsam in das Premiumsegment vor. Bietet nach unseren Erfahrungen solide Eigenschaften zum günstigen Preis



Pirelli Angel GT II

Bietet in der Klasse der Tourenreifen eindeutig die sportlichste Bereifungsoption für GS & Co. Ohne dass es an Gripreserven im Regen oder Laufleistung mangelt

Bleiben wir aber noch gemäßigt und rufen mit Dunlops Roadsmart IV und Michelins Road 6 zwei spannende Neuerscheinungen aus dem Touren-Segment in den Ring. Beide haben bei unserem 2022er-Reifentest (auf dem GS-Schwestermodell R 1250 R) extrem überzeugend performt und Schulter an Schulter den Testsieg abgeräumt (allerdings jeweils in der verstärkten GT-Version). Auf der GS geht es entsprechend eng zu, wenn man beide Gummis im Attacke-Modus bewegt. Sensible Naturen mögen den extrem agilen Roadsmart IV in Kombination mit dem Telelever einen Tick zu handlich empfinden. Aber eigentlich bleibt das Duell-Pärchen stets auf Augenhöhe. ■

Während des Tests streikten viele Tankstellen in Frankreich. Da war man froh um jeden Tropfen Treibstoff



IM NASSTEST

Egal ob Geländefreak, Enduro-Wanderer oder Kurvenjunkie: Wenn es regnet, werden alle nass. Logisch, dass nun alle sechs Kandidaten im Schlechtwetter-Test überzeugen sollten.

Gleich vorweg und mit Blick auf die Tabellenwertung: Dieser Test liefert keine Antwort, wie viel besser oder schlechter die Gelände-Konkurrenten der beiden Offroadler Conti TKC 70/Rocks oder Metzeler Karoo 4 sind. Ebenfalls, ob es unter den Mitbewerbern der beiden Touren-gummis Dunlop Roadsmart IV und Michelin Road 6 einen Regenreifen gibt, der noch mehr überzeugt.

Wohl aber liefert er eine klare Antwort darauf, was in diesen drei sehr unterschiedlichen Reifensegmenten auf nassen Straßen zu erwarten ist: wie es bei Grob-

stöllern generell um die Gestaltung der Haftreserven bestellt ist. Und wie sich das Feedback von Enduro- oder Tourenreifen verändert, wenn sie bei Regen permanent runtergekühlt werden. Weshalb sie nicht auf die für eine gripstarke Geschmeidigkeit notwendige Betriebstemperatur kommen. Vor allem liefert er die Erkenntnis, wie alle Reifen im „worst case“ reagieren: der (dank ABS problemlose) Griff in die Eise bei einer Notsituation.

Hier trennt sich tatsächlich sehr deutlich die Spreu vom Weizen, wie unser Diagramm auf der rechten Seite zeigt: Eine ganze Lkw-Länge später steht in unserem



Im Akkord wurde kurz nach der eindrucksvollen „Reifentestreise“ durch Frankreich und Spanien dann auf dem Testgelände von Bridgestone in Italien geschafft. Alle 30 Minuten ein Reifenwechsel und dann rauf auf die bewässerte Handlingstrecke. Eine Gratwanderung für MOTORRAD-Top-Tester Karsten. Am Ende des Tages aber „alles richtig gemacht“: Ergebnisse eingefahren und nix verkratzt!



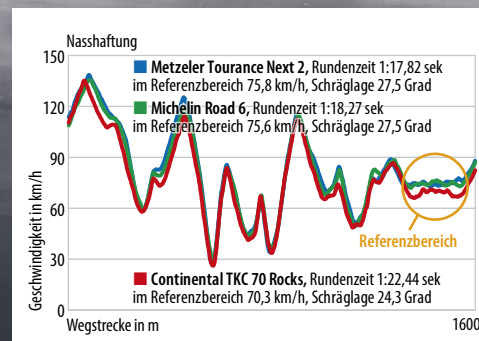
Test der Offroad-Reifen bei einer Vollbremsung aus 100 km/h! Knapp Tempo 40 zeigt der Tacho bei der Karoo 4 bereiften GS, während das Bike mit dem Tourenmodell Roadsmart IV bereits steht. Das sind in einer Notsituation, wo jeder Meter zählt, natürlich Welten. Andererseits wollen wir keinem Reiseenduristen die Lust verhaseln, einen Grobstöller auf die Felgen zu ziehen. Allerdings sollte er damit rechnen, dass es bei Schlechtwetter keine gute Asphalt-performance gibt. Wenn diese Vor- bzw. Voraussicht mitfährt, ist es natürlich gut.

Bei den konstruktiv ähnlich aufgebauten Enduro- und Tourenreifen ist man dagegen mit einem extrem hohen Sicherheitspolster unterwegs. Technisch betrachtet lassen sich diese Profile mit phänomenalen Gripreserven auch in Schräglage sehr souverän bewegen. Gleichzeitig bekommt der Pilot über einen breit gestalteten Grenzbereich ein gutes Gefühl dafür vermittelt, wenn in Sachen Haftung das Ende der Fahnenstange erreicht ist.

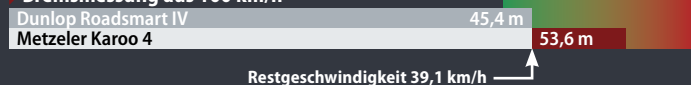


So haben wir getestet

Regen auf Bestellung und dann noch exakte Vergleiche ziehen – klar, dass man das nicht auf der Verschleißrunde über die Landstraße abhaken kann. Für diesen Test braucht man eine entsprechende Strecke, in diesem Fall haben wir den permanent bewässerten Handlingkurs von Bridgestone in Nettuno (bei Rom) für die Fahr- und Bremstests nutzen können. Sehr interessant ist das gelb markierte Omega, wo sich alle Reifen an der Rutschgrenze bewegen und die Unterschiede im Datarecording klar belegen lassen.



Bremsmessung aus 100 km/h



MOTORRAD-Punktwertung Nässe

	Maximale Punktzahl	Continental TKC 70/Rocks	Metzeler Karoo 4	Bridgestone AT 41	Metzeler Tourance Next 2	Michelin Road 6	Dunlop Roadsmart IV
Fahrverhalten		<div>Offroad-Reifen</div> <div>Enduro-Reifen</div> <div>Straßen-Reifen</div>					
Handlichkeit	10	8	7	9	8	9	9
Lenkpräzision	20	16	14	17	18	18	18
Haftung Kurven	20	15	13	17	19	19	18
Haftung Beschleunigung	20	16	15	17	19	18	19
Rückmeldung/Kontaktgefühl	10	9	6	10	9	10	9
Grenzbereich	10	6	5	7	9	9	8
Bremsverzögerung	10	9	4	8	9	9	10
Bremsweg (m) aus 100 km/h		46,5	53,6	47,5	46,7	46,9	45,4
Geschwindigkeit im Omega [km/h]		70,3	62,8	75,1	75,8	75,6	75,3
Rundenzeit in min		1:22,40	1:31,69	1:19,10	1:17,82	1:18,27	1:18,38
Summe	100	79	64	85	91	92	91
URTEIL*		befriedigend	ausreichend	gut	sehr gut	sehr gut	sehr gut

*100 bis 90 Punkte = sehr gut; 89 bis 80 Punkte = gut; 79 bis 70 Punkte = befriedigend; 69 bis 60 Punkte = ausreichend; 59 bis 0 Punkte = mangelhaft

Fast könnte man die Faustregel ableiten: je mehr Dreck, desto wasserscheu. Denn mit extrem breiten Profilrillen fehlt dem Metzeler Karoo 4 einfach genügend Gummi, um sich mit dem (nassen) Asphalt zu verzahnen. Der mehr auf Straße gepolte TKC 70/Rocks hat da schon mehr Standfläche. Gleiches gilt bei den Enduro-Profilen: Der AT 41 mit größerem Profil kann dem Tourance Next 2 nicht das Wasser reichen. Dieser macht mit den beiden Tourenreifen das Rennen im Regen.



Die bittere Wahrheit ist: Es gibt nicht die absolute Wahrheit über den Verschleiß von Motorradreifen. Selbst der, der über seine Fahrleistungen penibel Buch führt, wird irgendwann zur Erkenntnis gelangen, dass der Verschleiß eine extrem individuelle und von vielen Faktoren beeinflusste Sache ist. Wesentliche Punkte sind vor allem: Wo und wie wird gefahren? Macht man relativ gleichförmig und ausgewogen

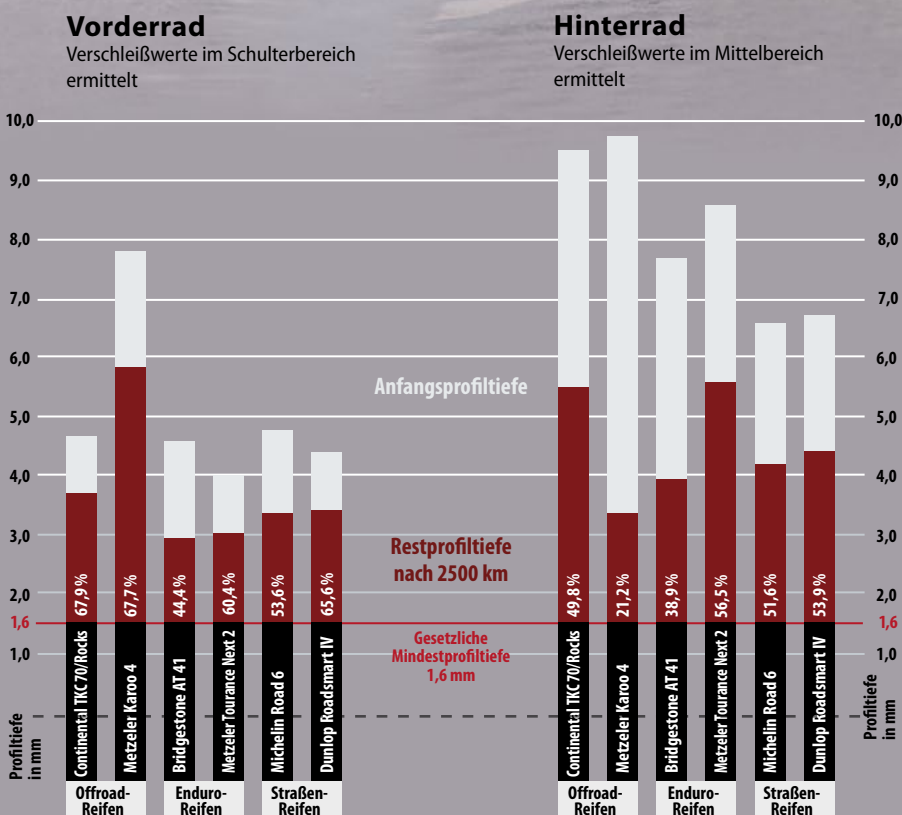


Das alte Dilemma: It's the man, not the machine. Das Fahrpersonal hängt durch

AUF VERSCHLEISS

Viel hilft viel? Der Blick auf unser Verschleißdiagramm mag die Antwort vorwegnehmen. Aber damit ist noch nicht alles gesagt. Schauen wir uns den Profilverlust im Test einmal genauer an.

Verschleiß nach 2500 Kilometern in Prozent



Hinweis: Angegeben ist das Restprofil in Prozent bis zum gesetzlichen Grenzwert

Strecke auf gut ausgebauten Landstraßen, wird der gleiche Reifensatz ein Vielfaches an Kilometern vertragen, als wenn er auf kleinen, kurvenreichen Frickelstraßen permanent dem Einfluss von hartem Reinbremsen und kraftvollem Herausbeschleunigen ausgesetzt ist. So ist zum Beispiel unsere Dauertest-BMW-R-1250-GS im vergangenen Sommer innerhalb von zwölf Tagen auf einer 9200-Kilometer-Tour „rund um Europa“ unterwegs gewesen (Ausgabe

17/2022). Um die Zeitvorgabe einzuhalten und Kilometer zu stemmen, überwiegend auf Highway-ähnlichen Landstraßen und Autobahnen. Der Reifensatz Metzeler Tourance Next 2 hatte am Ende noch ein Restprofil von 70 Prozent vorn und 45 Prozent hinten. Nach dieser Tour, die – wie auf S. 124 zu sehen und beschrieben – über kleine Landstraßen, durch die Wüste und über viele Pyrenäen-Pässe führte, ist der Verschleiß eines TN2-Satzes ähnlich hoch

– allerdings nach bereits 2500 Kilometern Laufleistung, also rund einem Viertel der oben zitierten Europa-Tournee. Was allerdings hier auf jeden Fall gegeben ist: die absolute Vergleichbarkeit aller sechs Reifenpaarungen, da diese in dem weltweit einmaligen Konzept des MOTORRAD-Reifentests – aufgezogen auf sechs tupfengleichen Bikes, gefahren in einer Gruppe mit regelmäßigen Fahrerwechseln – alleamt exakt gleich belastet werden.

MOTORRAD-Punktwertung Verschleiß

		Maximale Punktzahl	Continental TKC 70/Rocks	Metzeler Karoo 4	Bridgestone AT 41	Metzeler Tourance Next 2	Michelin Road 6	Dunlop Roadsmart IV
			Offroad-Reifen		Enduro-Reifen		Straßen-Reifen	
Verschleiß	Vorderrad	50	46	46	36	43	40	45
	Hinterrad	50	38	27	34	41	39	40
	Summe	100	84	73	70	84	79	85
URTEIL*			gut	befriedigend	befriedigend	gut	befriedigend	gut

*100 bis 90 Punkte = sehr gut; 89 bis 80 Punkte = gut; 79 bis 70 Punkte = befriedigend; 69 bis 60 Punkte = ausreichend; 59 bis 0 Punkte = mangelhaft

Breite Rillen, walkende Stollen – was im Gelände für beste Traktion sorgt, bleibt auf Asphalt nicht nur vom Profilbild sichtbar auf der Strecke. Wir haben es sogar nachgewogen: Rund ein Pfund Gummi hat jeder grobstollige Hinterrreifen nach 2500 Kilometern verloren! Vorn bleiben sie aber dicht an der Gruppe der eher straßenorientierten Enduroreifen. Die (negativen) Ausreißer hier: Michelins Road 6 und Bridgestones AT 41. Letzterer leidet besonders auf dieser Tour und bildet in der Gesamtbetrachtung mit einem Verlust von rund 55 Prozent vorn und über 60 Prozent hinten das Schlusslicht. Ausgewogen dagegen der Verschleiß bei Tourance Next 2 und Roadsmart IV.



Saisonabschluss in Südfrankreich. Jetzt schon für 2023 auf die To-do-Liste setzen



Auf den Spuren der Tour de France. Klar, dass man dort auch auf legendäre Pedalritter trifft. Jan Ullrich, dein Tipp für den Col du Tourmalet: „Immer schön im Sattel bleiben!“





OFFROAD-REIFEN



Continental TKC 70/Rocks

Gewicht: vorn 4,8 kg, hinten 8,3 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Continental,
 Tel. 05 11/9 38 01, www.conti-moto.de

BEWERTUNG

Offroad: Entscheidend für eine bessere Traktion auf losem Untergrund ist der hinten gröber profilierte TKC 70 Rocks. Vorn kommt die straßenorientierte Standardversion des TKC 70 zum Einsatz. In Summe erreicht er nicht die Geländequalitäten eines TKC 80, passt aber für gelegentliche Offroad-Ausflüge.

Landstraße/Alltag: Die Kombination aus offroadigem Hinter- und straßenorientiertem Vorderreifen gefällt. Der Conti fährt sich damit fast schon wie ein typischer Enduroreifen. Das zeigt sich auch an den tollen Bremswerten.

Nasstest: Geradeaus und auf der Bremse kann der TKC 70/Rocks mit einem guten Gripniveau bei Regen punkten. In Kurven ist aufgrund des schmalen Grenzbereichs eine verhaltene Fahrweise angesagt.

Verschleiß: Hinten verliert der offroadige Rocks viel, vorn ist die Laufleistung top.

Fazit: Geländefreaks mit TKC-80-Faible werden weiter zur Legende greifen (müssen). Der TKC 70/Rocks ist aber top für Gelegenheits-Offroad, der Wert auf Straßenperformance legen.

MOTORRAD
Urteil: gut



Metzeler Karoo 4

Gewicht: vorn 5,6 kg, hinten 7,7 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland,
 Tel. 089/14 90 83 02, www.metzelmoto.de

BEWERTUNG

Offroad: Im Gelände fährt der komplett neu entwickelte Karoo 4 nicht nur zur vollen Größe auf, sondern mit satter Traktion und kraftvollem Vortrieb dem übrigen Testfeld auch förmlich davon. Sogar der Durchschlagschutz passt. Allerdings gilt auch hier: Leistung kostet, in diesem Fall viel Gummi, das selbst bei Offroad-Etappen im Gelände bleibt.

Landstraße/Alltag: Im normalen Landstraßenbetrieb hat man sich schnell auf die „Eigenarten“ des Karoo 4 eingelassen. Klar, dass es bei zunehmendem Tempo schwammig wird. Mit Index Q (bis 160 km/h) ist seine Autobahn-tauglichkeit leicht eingeschränkt.

Nasstest: Bereits ab geringen Schräglagen fehlt dem Metzeler die Gummiauflage, um sich sicher mit dem Asphalt zu verzahnen.

Verschleiß: Viel Motorkraft, wenig Auflage. Die Kombi frisst das Profil hinten förmlich auf.

Fazit: Eine klare Kaufempfehlung für Adventure-Piloten, die ihr Roadbook auf ACT- oder TET-Passagen ausrichten. Auf die „Eigenarten“ onroad hat man sich schnell eingeschossen.

MOTORRAD
Urteil: befriedigend



ENDURO-REIFEN



Bridgestone AT 41

Gewicht: vorn 5,3 kg, hinten 7,2 kg
Herstellungsland: Japan
Infos/Freigaben: Bridgestone Deutschland,
 Tel. 061 72/40 81 73, www.bridgestone.de

BEWERTUNG

Offroad: Mit seinen flachen, aber einzelnen Profilblöcken schließt der AT 41 die Lücke zwischen Onroad A 41 und Geländegänger AX 41. T wie Trail passt zur Ausrichtung des neuen Enduroreifens von Bridgestone. Im leichten Gelände ist der AT 41 dem Offroad TKC 70/Rocks in diesem Test sehr ähnlich.

Landstraße/Alltag: Durch das leichte Walken der Gummiblöcke baut der AT 41 schnell eine gute Rückmeldung für die Haftreserven auf. Insgesamt gefällt der Bridgestone durch seine Neutralität, auch bei viel Schräglage. Die Stabilität lässt erst nach, wenn die GS im Attacke-Modus „auf letzter Rille“ bewegt wird.

Nasstest: Bei Regen gefällt der Japan-Pneu durch seinen breiten Grenzbereich und reichlich Grip. Das macht ihn gut einschätzbar.

Verschleiß: Leistung kostet. Im Kapitel „Wirtschaftlichkeit“ trägt der AT 41 die rote Laterne.

Fazit: Rumpelige Alpenpässe, Schmutz, Rollsplitt und immer wieder der Ausflug über Naturpisten. Das ist genau das richtige Revier für den AT 41. Sein Manko: der hohe Verschleiß.

MOTORRAD
Urteil: gut

So testet MOTORRAD

Bereits im Herbst 2022 rückte die Testtruppe mit sechs unterschiedlich bereiften BMWs vom Typ R 1250 GS (siehe rechts) aus, um auf einer 2500-Kilometer-Tour die Ergebnisse für die Offroad-, Landstraßen-, Alltags- und Verschleißwertung einzufahren. Die Nasswertung wurde auf dem Testgelände von Bridgestone in Nettuno (Italien) absolviert. Diese Kriterien stehen im Fokus der MOTORRAD-Wertung:

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. Dieser Testpunkt gibt

Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs folgt, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, oder ob deutliche Lenkkorrekturen erforderlich sind.

Kurvenstabilität ...

... testet das Aufschaufeln in (Wechsel-)Kurven und bei Bodenwellen. Wird in unterschiedlichen Modi (solo/mit Sozio) und in großer Schräglage beim Beschleunigen getestet.

Geradeauslaufstabilität ...

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

Haftung Beschleunigung* ...

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

Haftung Schräglage* ...

... ist die Seitenführung in maximaler Schräglage (nass/trocken). Eine

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



STRASSEN-REIFEN



Metzeler Tourance Next 2

Gewicht: vorn 5,3 kg, hinten 7,8 kg
Herstellungsland: Deutschland
Infos/Freigaben: Pirelli Deutschland,
 Tel. 089/14 90 83 02, www.metzelmoto.de

BEWERTUNG

Offroad: Mit seiner typischen 90/10-Auslegung ist der Tourance Next 2 wie eigentlich alle Enduroreifen keine Option für ernsthafte Geländeausritte. Bei Schlamm hat sich das Profil sehr schnell zugesetzt. Normale (z. B. geschotterte) Naturpisten können mit dem Metzeler aber problemlos befahren werden.

Landstraße/Alltag: Der Tourance Next 2 ist klar der Enduroreifen, der mit dem inzwischen „normalen Einsatz“ einer leistungsstarken Reiseenduro harmonisiert: onroad, bei zügiger Kurvenfahrt, beim schnellen Autobahnritt mit voller Beladung (Sozius plus Gepäck). Besondere Pluspunkte: Stabilität und Lenkpräzision.

Nasstest: Im Regen läuft der TN2 zu voller Größe auf. Ein top Gripniveau, auch in Kurven, dazu eine erstklassige Bremsperformance.

Verschleiß: Geringer und vor allem ausgewogener, gleichmäßiger Verlust vorn wie hinten.

Fazit: Der neue Tourance Next 2 ist nicht der agilste Reifen im Test, dafür aber einer, der einen beeindruckenden Mix aus 1-a-Stabilität, viel Nassgrip und geringem Verschleiß bietet.

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



Michelin Road 6

Gewicht: vorn 5,0 kg, hinten 6,7 kg
Herstellungsland: Spanien
Infos/Freigaben: Michelin Reifenwerke,
 Tel. 07 21/5 30 39 18, motorrad.michelin.de

BEWERTUNG

Offroad: Auch wenn der Tourensportler in der 120er-/170er-Dimension für die GS-Klasse angeboten wird, hat er bis auf die entsprechende Größe keine weitere Anpassung erhalten, die ihm z. B. eine gewisse Geländegängigkeit beschert. Aber eine Schotterpiste oder ein Naturpass in den Alpen stellt ihn vor kein Problem.

Landstraße/Alltag: Nach der Glanzparade im 2022er-Reifentest setzt die 19/17-Zoll-Version des Road 6 ihre beeindruckende Vorstellung auf Landstraßen aller Coleur fort. Neutrales Lenkverhalten, extrem gute Kurvenstabilität und tolle Eigendämpfung machen die GS mit den Michelins zu einem tollen Kurvenjäger.

Nasstest: Die überragende Eigendämpfung sorgt für eine sehr gute Rückmeldung und satte Haftung in Kurven. Ein top Reifen im Regen!

Verschleiß: Baut gleichmäßig ab, verliert aber mehr als der Tourenkonkurrent von Dunlop.

Fazit: Wer seine Reiseenduro nahezu ausschließlich auf kurvenreichen Landstraßen bewegt und zudem Wert auf eine erstklassige Regenperformance legt, greift zum Road 6.

MOTORRAD
Urteil: sehr gut



Dunlop Roadsmart IV

Gewicht: vorn 5,1 kg, hinten 6,9 kg
Herstellungsland: Frankreich
Infos/Freigaben: Goodyear Germany,
 Tel. 0 61 81/68 01, www.dunlop.de

BEWERTUNG

Offroad: Keine Bange, wenn die (Verkleidungs-)Nase mal Richtung Schotterstrecke oder Naturpass zeigt. Solange die Wetterbedingungen passen, wird dem Reiseenduristen der „Offroad-Ausflug light“ auch mit einem Tourenreifen à la Roadsmart IV gelingen. Für ernsthaftes Gelände ist er aber auch in der GS-Dimension nicht geeignet.

Landstraße/Alltag: Agilität trifft auf Sportlichkeit – so lässt sich der GS-Ritt mit dem Dunlop über winkliges Landstraßenformat am besten zusammenfassen. Dazu punktet der Roadsmart IV mit sehr guter Lenkpräzision. Allerdings will er gut warmgefahren werden.

Nasstest: Bereits 2022 beeindruckte der Roadsmart IV GT mit phänomenaler Nassperformance. Das zeigt sich auch im GS-Format.

Verschleiß: Die 2500-Kilometer-Hatz hinterlässt beim Dunlop die geringsten Spuren. Top!

Fazit: Sportlichkeit trifft auf Wirtschaftlichkeit trifft auf Allwettertauglichkeit. Der Roadsmart IV ist die eindeutige Empfehlung für alle kurvengierigen Adventure-Piloten.

MOTORRAD
Urteil: sehr gut

MOTORRAD
KAUFtipp
 LANDSTRASSE/ALLTAG

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.

Fülldruck:

Landstraße/Nässe/Gelände (v./h.):
 2,5/2,9 bar

Die Motorräder im Reifentest: BMW R 1250 GS

Natürlich sind durch den immensen Bestand die Dimensionen 110/80 R 19 (vorn) und 150/70 R 17 (hinten) bei Reiseenduro-Reifen weitverbreitet und werden stark nachgefragt. Doch die Neuentwicklungen in diesem Genre zielen klar auf das größere Format der aktuellen Adventure-Bike-Generation (120/70 R 19, 170/60 R 17). Ideal für unseren Test deshalb natürlich der Topseller der Klasse: die BMW R 1250 GS, die auch trotz der sehr eigenen Telelever-Vorderradföhrung allgemeingöltige Testergebnisse liefert.

Daten

Luft-/wassergekühlter Zweizylinder-Boxermotor, 1254 cm³, 100,0 kW (136 PS) bei 7750/min, 143 Nm bei 6250/min, Brückenrahmen aus Stahlrohr, längslenkergeföhrte Telegabel, Kurven-ABS, Traktionskontrolle, Sitzhöhe 850–870 mm, Gewicht 259 kg, Tankinhalt 20,0 Liter, Top-speed 219 km/h, 0–100 km/h in 3,6 sek; Preis ab 18 300 Euro



Die Tipps der Tester

Sebastian Schmidt (42), langjähriger Test- und Fotograf, Alpen-Masters-gestählt, mittlerweile als Archivar und Dokumentator „das Gedächtnis von MOTORRAD“. Seine Lieblingskombination: „TKC 70/Rocks und AT 41.“



Sven Loll (28+x), international erfolgreiches Fotomodell, hasst Berge, liebt aber das Alpen-Masters, fährt R8, aber auch 40-Tonner. Für den Einsatz auf seiner GS muss es schräg und stabil sein: „Tourance Next 2 und Roadsmart IV.“



Peter Klein (Ü60), transportiert Motorräder von A nach B, notfalls im Sprinter, viel lieber aber auf Achse und durch möglichst schweres Gelände. Ideale Kombi für den Alt-Meister im Test: „AT 41 und Tourance Next 2.“



Karsten Schwes (nur offiziell 51), Top-Tester & Mastermind des Alpen-Masters, reizt mit jedem Bike jede mögliche Schräglage aus, fällt dabei aber niemals hin. Was trägt die GS für Mr. Reifen-test? „Road 6 und Karoo 4.“



Jörg Lohse (U60), Vize-Chef der Redaktion, schaut sich das Reifentest-Spektakel am liebsten als letzter Mann an und findet zum Schluss sogar noch ein paar Worte fürs Heft. Seine GS braucht was? „Roadsmart IV und Karoo 4.“



Markus Jahn (Jahrgang 67), knipst nicht nur alles, sondern fährt auch alles, was zwei Räder hat – vornehmlich aber auf einem (Hinter-)Rad! Überlegt, ob auch seine kleine Honda Grom diese GS-Kombination vertragen könnte: „Karoo 4 und AT 41.“



ZIELEINLAUF

2500 Kilometer geschafft, die sechs GSen unbeeindruckt, das Fahrpersonal inklusive Fotograf gerädert. Bleibt als letzte Frage: Was hat's gebracht? Hier nun die Antwort.

Die wiederum mit einer Frage beginnt: Gibt es die eierlegende Wollmilchsau unter den vielen möglichen Bereifungskombinationen für die GS-Klasse? Eine Frage, die wir mit einem entschiedenen Nein beantworten müssen. Wie so häufig im Leben gibt es die Spezialisten für spezielle Fälle – an diesen Grundsatz muss man sich auch bei der Auswahl passender Reifen halten. Jetzt kommt als Erschwernis natürlich hinzu, dass ein Motorrad wie die BMW R 1250 GS inzwischen einen nahezu unfassbaren Spagat hinlegt. Was einem eine schier unendliche Möglichkeit an Optionen bietet. Aber im Kern geht es um nur eine Frage: Wo will ich wie fahren? Und genau dafür gibt es schon einen sehr eindeutigen Reifensatz. Je nach Faible noch die ein

oder andere Alternative, aber im Grunde genau das eine Gummi, das ein zufriedenes Lächeln unter den Helm zaubert. Als eher Prestigespielerei würden wir die in der Konkurrenzübersicht vorgestellten Supersport-Profil für die GS bewerten. Habhaft dagegen die typischen On- und Offroad-Profil. Geländegänger mit TET-Ambition greifen zum Karoo 4 oder ähnlich grobstolligem Profil aus der Übersicht, Gelegenheits-Offroadler mit Entdecker-Gen (Stichwort Naturpass) greifen zum Bridgestone AT 41 und Conti TKC 70/Rocks, fernreisende Reiseenduristen (-Pärchen) zum Metzeler Tourance Next 2. Und alle Onroadler mit Hausstrecken-faible dürfen gerne die sportlichen Tourenreifen à la Michelin Road 6 und Dunlop Roadsmart IV in 19/17-Zoll-Dimension ins Auge fassen.

MOTORRAD

Endwertung

		Landstraße/Alttag/ Gelände Fahrverhalten Nass Verschleiß Summe				MOTORRAD -Urteil*
	Maximale Punktzahl	200	100	100	400	
Offroad-Reifen	Continental TKC 70/Rocks	167	79	84	330	gut
	Metzeler Karoo 4	147	64	73	284	befriedigend
Enduro-Reifen	Bridgestone AT 41	176	85	70	331	gut
	Metzeler Tourance Next 2	172	91	84	347	sehr gut
Straßen-Reifen	Michelin Road 6	177	92	79	348	sehr gut
	Dunlop Roadsmart IV	176	91	85	352	sehr gut

*400 bis 340 Punkte = sehr gut; 339 bis 300 Punkte = gut; 299 bis 260 Punkte = befriedigend; 259 bis 0 Punkte = ausreichend

Teil zwei des MOTORRAD-Reifentests im nächsten Heft: Reifen für Einsteiger auf 125ern bis zur 48-PS-Klasse:

Sechs Reifen in 110/70 R 17 und 150/60 R 17



GRATIS

**Wunschtitel testen
+ TREUE-BONUS
(bis zu € 35 TankBon)
sichern!**

JETZT KOSTENLOS TESTEN!



PS

Tests und Technik aller Sportmotorräder stehen im Zentrum der Berichterstattung. Zubehörtests, Rennsportszene national und international sowie Tuning runden das redaktionelle Konzept ab.

GRATIS 2 kostenlose Hefte

**+ 30 € TankBON (1347),
wenn Sie weiterlesen**

Aktions-Nr.: PS1PRN



FUEL

steht wie kein anderes Magazin für Motorrad & Leidenschaft. Es berichtet mehr über das intime Verhältnis zwischen Mensch und Maschine als über Neuheiten, Höchstleistungen und Zehntelsekunden.

GRATIS 1 kostenloses Heft

**+ 10 € TankBON (1345),
wenn Sie weiterlesen**

Aktions-Nr.: FUL1PRN



MOTORRAD Classic

ist das bekannte Magazin für klassische Motorräder und die beliebte Young- und Oldtimer-Szene. Lesen Sie über bemerkenswerte Entwicklungen, historischen Rennsport, Restaurierungen u.v.m.

GRATIS 2 kostenlose Hefte

**+ 35 € TankBON (1497),
wenn Sie weiterlesen**

Aktions-Nr.: MCL1PRN



MOTORRAD Ride

ist ein hochwertiges Motorrad-Reisemagazin. Alle drei Monate erscheint das aufwändig produzierte 168-Seiten-Werk mit einer attraktiven Reiseregion in Deutschland oder Europa als Schwerpunkt.

GRATIS 1 kostenloses Heft

**+ 10 € TankBON (1345),
wenn Sie weiterlesen**

Aktions-Nr.: RID1PRN

GLEICH WUNSCHTITEL SICHERN!

**IHR MAGAZIN-HIGHLIGHT AUS DEM HAUSE
MOTOR PRESSE STUTTGART**

Mit unseren Magazinen haben Sie stets alle Infos, Tests, Trends und packende Geschichten rund um die Themen Motorrad, -sport und -reisen.



TREUEBONUS

WENN SIE NACH DEM TEST WEITERLESEN



**Wert
bis zu
€ 35**

**TANKBON:
IHR UNIVERSAL-
TANKGUTSCHEIN**
Tanken Sie bequem und flexibel an zahlreichen Partner-tankstellen in ganz Deutschland.



Gleich bestellen:

0781 639 6652 | shop.motorpresse.de/motorrad-test

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.