

Sonderdruck  
**GROSSER  
REIFENTEST**



**Michelin** TESTSIEGER  
**Pilot Road 3**

**TOURENSPORT-REIFEN**

# LANG LÄUFER

**Langlebige Tourensportreifen werden bei Sportfahrern immer beliebter. PS prüfte zwei Neuheiten und zwei Größen des Segments.**



**Text** Robert Glück **Fotos** Markus Jahn

**T**ourensportreifen auf Supersportler zu spannen galt lange als uncool. Gewagt haben es nur jene, die jahrelang selbstbewusst mit jungfräulichen Knieschleifern auf GSX-R und Co unterwegs waren. Oder mit ganz schmalen Geldbeutel.

Alle, die etwas dagegen hatten, bekrittelten immer gern, dass diese Kategorie Reifen nicht genug Grip für die sonntägliche Heizerei mit den „Jungs“ bieten. Nicht zuletzt dieser PS-Test führt dieses Vorurteil ad absurdum. Seit über einer

halben Dekade haben Tourensportreifen rein gar nichts mehr mit dem alten „Holzreifen“-Image zu tun, das ihnen von den Hardcore-Fräsern angedichtet wird. Im Gegenteil: Diese zähen Gummis bieten mittlerweile feinsten Grip in allen Lagen, erlauben eine richtig sportliche Fahrweise und halten zudem länger durch, als reine Straßensportreifen.

Einziges Manko der Tourensportler: Bei einem Rennstreckenbesuch überhitzen sie schnell und beginnen früh Haftung zu verlieren. Für zügige Nordschleifenrunden oder genüssliches Ballern im sommerlichen Revier sind sie auf alle Fäl-

le eine gute Wahl. Dort werden sie ihren Anforderungen vollkommen gerecht.

## **DIE KANDIDATEN**

Neu im Tourensportsegment sind dieses Jahr der Metzeler Z8 Interact und der Michelin Pilot Road 3. Während der Münchener Reifen knapp nach dem letzten Reifentest in PS 7/2010 präsentiert

wurde, kam der Pilot Road 3 erst vor einem starken Monat auf den Markt. Der Metzeler löst den Z6 ab und präsentiert sich wie seine sportlichen Geschwister Racetec K3 und Sportec M5 mit der Interact-Technologie. Dies bedeutet, dass die Stahl-





**Tester Sven in Action: hier verschärftes „Einfahren“**



**Schrauber Sven in Action: relaxter Radeinbau.**

fäden in der Karkasse des Reifens abhängig von ihrer Position, also Flanke oder Reifenmitte, mit unterschiedlicher Spannung gewickelt sind.

Beim Michelin Pilot Road 3 setzen die Franzosen erstmals die von ihnen entwickelte Lamellen-Technologie ein. Diese soll im Nassen erhebliche Vorteile bringen, da dank der Lamellen das Wasser auf der Straße besser durchschnitten wird und so der Reifen mehr Haftung aufbaut. Ansonsten verfeinerte Michelin die Gummimischung des Pilot Road 3 weiter, um den hervorragenden Nassgrip des Road 2 nochmals zu verbessern, ohne die Laufleistung zu verschlechtern.

Flankiert werden die Neulinge vom letzjährigen Trockentest-Sieger Continental Road Attack 2 und dem insgesamt sehr harmonischen Dunlop Roadsmart. Da der Pilot Road 3 den Dominator des Nasstests 2010, den Pilot Road 2 ablöst, haben wir auf diesen als „Nass-Referenz“ verzichtet. Erst recht, da Michelin dem Pilot Road 3 noch bessere Nass-Eigenschaften zuschreibt.

## DER TEST

Gefahren wurden die vier Tourensport-Paarungen auf einer 2011er Honda CBR 600 RR mit ABS in den Größen 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 und mit dem von Honda empfohlenen Reifendruck von 2,5 bar vorne und 2,9 bar (kalt gemessen) hinten. Wie üblich wurden die Reifen erst auf der Trockenstrecke von ihrer oft rutschigen Trennschicht befreit und die Kaltlaufeigenschaften, also die Art, wie ein Reifen auf Temperatur kommt und wie lange er dafür braucht, beurteilt. Danach folgte der Nasstest auf der permanent bewässerten, 1623 Meter langen Bahn. Handling, Stabilität und Neutralität werden über den gesamten Kurs bewertet, während wir uns im „Omega“ (siehe Kasten „Die Teststrecken“), einer lange bergauf führenden 180-Grad-Rechtskurve, auf die Seitenhaftung konzentriert haben. Mit sehr aussagekräftigen Ergebnissen, wie die Kur-

vengeschwindigkeiten im Kasten unten verdeutlichen.

Letzter Schritt des Tests war schließlich die Beurteilung der Probanten auf der Trockenstrecke. Da Tourensportreifen gerade auf Rennstrecken wie diesem Dunlop-Gelände in Mireval/Frankreich schnell überhitzen, wurden keine Rundenzeiten zur Beurteilung herangezogen. Dafür haben wir Testfahrten, wie auf der Landstraße üblich, in forciertem, sportlicher Fahrweise durchgezogen. Das Limit lag bei fünf flotten Runden am Stück, um besagtes Überhitzen und damit ein Verfälschen der Testergebnisse zu verhindern. Auf den großen, 4500 Kilometer umfassenden Verschleißtest des letzten

Jahres (siehe PS 7/2010) haben wir diesmal wegen des übersichtlichen Testfeldes verzichtet.

## DIE ERGEBNISSE,

Im Trockentest kann sich der Continental Road Attack 2 wie letztes Jahr toll in Szene setzen. Er fährt sich auf der ohnehin agilen Honda sehr handlich und zielgenau und ist frei von jedweder Nervosität. Der unhandlichere Dunlop Roadsmart benötigt mehr Druck beim Einlenken als der Conti oder Michelin, überzeugt dafür ab dem ersten Grad Schräglage mit tollem Feedback und hoher Stabilität. Metzeler Z8 ist dem Dunlop Roadsmart sehr ähnlich. In Sachen

## DIE TESTSTRECKEN

### Nass-Strecke

**Nass-Handling: Der Parcours ist 1623 Meter lang und, da er am hang liegt, mit seinen teils nach außen hängenden Kurven selektiv.**

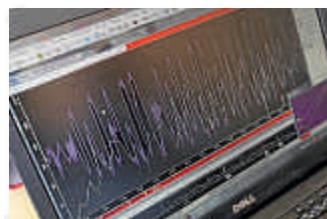


### Kurvengeschwindigkeit im Omega

Continental Road Attack 2	60,9 km/h
Dunlop Roadsmart	67,9 km/h
Metzeler Z8 Interact	65,2 km/h
Michelin Pilot Road 3	70,4 km/h

### Trocken-Strecke

**Die Trockenstrecke ist 3050 Meter lang und bietet alles, was Testers Herz begeht: enge Kurven, flotte Bögen und Richtungswechsel, harte Bremszonen. Alle Spielarten der Landstraße finden sich hier wieder.**



**Wenn Chefs Bilder vom französischen „Schrauber-Stress“ (links) sehen, wird ein „Arbeitsnachweis“ per Data-Recording notwendig (oben).**

Stabilität sind sie ebenbürtig, der Dunlop liefert aber die klarere Rückmeldung. In einer eigenen Liga spielt der Michelin Pilot Road 3. Wie schon sein Vorgänger gefällt der Franzose auf fast allen großen oder behäbigen Motorrädern. Auf der handlichen Honda sorgt die handlingsfördernde Geometrie des Road 3 aber für eine unschöne Überraschung. Der Reifen verhält sich in Schräglage nicht neutral, will sogar tiefer in Schräglage kippen als nötig. Der Effekt: Die Linie muss ständig korrigiert werden. Im Nassen dann die Wandlung: Da hier nicht die großen Schräglagen gefahren werden, schwimmt

## CONTINENTAL ROAD ATTACK 2



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	8
Handling	20	18
Zielgenauigkeit	20	19
Stabilität	20	18
Grip	30	27
Verhalten im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment Bremsen	10	9
Feedback	20	18
<b>Ergebnis Trockentest</b>	<b>150</b>	<b>135</b>

Nasstest	maximale Punktzahl	Punkte
<b>Rundenzeit 1.29,8 min</b>		
Handling	10	9
Zielgenauigkeit	20	17
Grip in Schräglage	30	21
Grip Beschleunigung	10	7
Verhalten im Grenzbereich	20	14
Bremsverzögerung	10	8
<b>Ergebnis Nasstest</b>	<b>100</b>	<b>76</b>
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>250</b>	<b>211</b>

**Fazit** Der Trockentestsieger von 2010 ist auch 2011 eine Macht. Egal, ob Tourenbrummer oder Sportler, der Conti passt zu jedem Motorrad. Bei Nässe ist er allerdings im Rückstand – ein Update, das die „Schwimmschwäche“ abbaut, täte ihm gut.

## DUNLOP ROADSMART



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	7
Handling	20	17
Zielgenauigkeit	20	17
Stabilität	20	19
Grip	30	27
Verhalten im Grenzbereich	20	17
Aufstellmoment Bremsen	10	8
Feedback	20	18
<b>Ergebnis Trockentest</b>	<b>150</b>	<b>130</b>

Nasstest	maximale Punktzahl	Punkte
<b>Rundenzeit 1.23,1 min</b>		
Handling	10	8
Zielgenauigkeit	20	16
Grip in Schräglage	30	26
Grip Beschleunigung	10	8
Verhalten im Grenzbereich	20	17
Bremsverzögerung	10	9
<b>Ergebnis Nasstest</b>	<b>100</b>	<b>84</b>
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>250</b>	<b>214</b>

**Fazit** Dunlops Roadsmart ist nicht der handlichste Geselle, glänzt dafür im Trockenen und Nassen durch seine Ausgewogenheit. Grip, Lenkverhalten, Stabilität und Neutralität vereint er auf höchstem Niveau – allerdings benötigt er etwas Temperatur.

## METZELER Z8 INTERACT



Trockentest	maximale Punktzahl	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	7
Handling	20	16
Zielgenauigkeit	20	18
Stabilität	20	19
Grip	30	27
Verhalten im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment Bremsen	10	8
Feedback	20	16
<b>Ergebnis Trockentest</b>	<b>150</b>	<b>129</b>

Nasstest	maximale Punktzahl	Punkte
<b>Rundenzeit 1.25,8 min</b>		
Handling	10	8
Zielgenauigkeit	20	16
Grip in Schräglage	30	24
Grip Beschleunigung	10	8
Verhalten im Grenzbereich	20	16
Bremsverzögerung	10	9
<b>Ergebnis Nasstest</b>	<b>100</b>	<b>81</b>
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>250</b>	<b>210</b>

**Fazit** Der Nachfolger des Z6 ist ein grundsolider Tourensportler mit guten Trockenqualitäten, der stabil und präzise fährt. Der hohe Trockengrip fehlt leider bei Nässe etwas, hier kann der Z8 nur den Conti abhängen – was aber dem Z6 nicht gelang.

der Pilot Road 3 wieder auf und davon, glänzt mit bester Rundenzeit und höchster Kurvengeschwindigkeit sowie dem kürzesten Bremsweg. Während Dunlop und Metzeler im Nassen nur knapp getrennt voneinander ins Ziel kommen, plauscht der Conti mühsam hinterher. Ihm fehlt es bei Nässe schlicht an Haltung. Was zwei große Nachteile mit sich bringt. Die Rundezeit des Conti ist über acht Sekunden langsamer, als die des Michelin. Schlimmer wiegt aber, dass sein Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand um **PS** erschreckende 5,4 Meter länger ist.

**MICHELIN**  
**PILOT ROAD 3**



**PS**  
**TESTSIEGER**

<b>Trockentest</b>		maximale Punktzahl				
<b>Kaltlaufverhalten</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>Continental Road Attack 2</b>	<b>Dunlop Roadsmart</b>	<b>Metzeler Z8 Interact</b>	<b>Michelin Pilot Road 3</b>
<b>Handling</b>	<b>20</b>	<b>19</b>				
<b>Zielgenauigkeit</b>	<b>20</b>	<b>15</b>				
<b>Stabilität</b>	<b>20</b>	<b>16</b>				
<b>Grip</b>	<b>30</b>	<b>25</b>				
<b>Verhalten im Grenzbereich</b>	<b>20</b>	<b>15</b>				
<b>Aufstellmoment Bremsen</b>	<b>10</b>	<b>8</b>				
<b>Feedback</b>	<b>20</b>	<b>17</b>				
<b>Ergebnis Trockentest</b>	<b>150</b>	<b>124</b>				
<b>Nasstest</b>		maximale Punktzahl				
<b>Rundenzeit 1.21,4 min</b>						
<b>Handling</b>	<b>10</b>	<b>9</b>				
<b>Zielgenauigkeit</b>	<b>20</b>	<b>18</b>				
<b>Grip in Schräglage</b>	<b>30</b>	<b>28</b>				
<b>Grip Beschleunigung</b>	<b>10</b>	<b>9</b>				
<b>Verhalten im Grenzbereich</b>	<b>20</b>	<b>18</b>				
<b>Bremsverzögerung</b>	<b>10</b>	<b>10</b>				
<b>Ergebnis Nasstest</b>	<b>100</b>	<b>92</b>				
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>250</b>	<b>216</b>				

**Fazit:** Der Regengott bleibt der Regengott! Der Michelin ist bei Nässe nach wie vor das Maß der Dinge. Der handliche Franzose bringt schwere Motorräder auf Trab, auf der quirligen Honda ist sein Lenkverhalten aber nervös und unpräzise.

## PS-URTEIL

Der Michelin Pilot Road 3 gewinnt diesen Test, weil er im Nassen unglaublich überlegen ist. Und, weil seine handlingsfördernde Geometrie 80 Prozent aller Motorräder gut tut. Auf der Honda CBR 600 RR ist sein Fahrverhalten aber gewöhnungsbedürftig. Neutral, stabil und ausgewogen platziert sich der Dunlop Roadsmart auf dem zweiten Rang. Eine Empfehlung für alle, die mit sehr gutem statt superbem Nassgrip leben können oder ein handliches Motorrad besitzen. Während der Continental bei Nässe etwas eingehaftet ist, ist der Metzeler Z8 ein stets gutmütiger Begleiter.

Robert Glück



## BEWERTUNG

		maximale Punktzahl	<b>Continental Road Attack 2</b>	<b>Dunlop Roadsmart</b>	<b>Metzeler Z8 Interact</b>	<b>Michelin Pilot Road 3</b>
<b>Trockentest</b>	<b>maximale Punktzahl</b>					
<b>Kaltlaufverhalten</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	
<b>Handling</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	
<b>Zielgenauigkeit</b>	<b>20</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	
<b>Stabilität</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	
<b>Grip</b>	<b>30</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>25</b>	
<b>Verhalten im Grenzbereich</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	
<b>Aufstellmoment Bremsen</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	
<b>Feedback</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	
<b>Ergebnis Trockentest</b>	<b>150</b>	<b>135</b>	<b>130</b>	<b>129</b>	<b>124</b>	
<b>Nasstest</b>						
<b>Handling</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	
<b>Zielgenauigkeit</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	
<b>Grip in Schräglage</b>	<b>30</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>28</b>	
<b>Grip Beschleunigung</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	
<b>Verhalten im Grenzbereich</b>	<b>20</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	
<b>Bremsverzögerung</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	
<b>Ergebnis Nasstest</b>	<b>100</b>	<b>76</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>92</b>	
<b>Gesamtpunkte</b>	<b>250</b>	<b>211</b>	<b>214</b>	<b>210</b>	<b>216</b>	
<b>Platzierung</b>			<b>3.</b>	<b>2.</b>	<b>4.</b>	<b>1.</b>





**MICHELIN**  
PILOT Road<sup>3</sup>



Der neue MICHELIN Pilot Road 3 übertrifft noch einmal seinen berühmten Vorgänger, den MICHELIN Pilot Road 2. Mit der Zwei-Komponenten-Technologie 2CT verlängert sich die Lebensdauer\*, während er mit seiner neuen Lamellentechnologie XST\*\* den Nassgrip bis zum letzten Kilometer deutlich verbessert\*\*\*. Denn auch bei einer perfekten Ausfahrt können hinter jeder Kurve Überraschungen lauern...

\* im Mixt VR/HR im Vergleich zum MICHELIN Pilot Road 2. Der Test wurde 2010 vom DEKRA Test Center im Auftrag von Michelin in den Dimensionen 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 durchgeführt.

\*\* MICHELIN X Sipe Technologie XST.

\*\*\* im Vergleich zum MICHELIN Pilot Road 2. Der Test wurde intern in Fontange (Frankreich) im März 2010 in den Dimensionen 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17 durchgeführt.



[www.michelinpilotroad3.com](http://www.michelinpilotroad3.com)

