



- Avon Viper Sport
- Bridgestone BT 014
- Continental Sport Attack
- Dunlop Sportmax Qualifier
- Metzeler Sportec M3
- Michelin Pilot Power
- Pirelli Diablo Corsa III

BREIT, SCHNELL, GUT

Reifentest: sieben Sportreifen der Dimension 120/70 ZR 17 und 190/50 ZR 17



Power-Sportler brauchen breite Schlappen mit klebrigem Grip. Sonst verpufft die Kraft, und der Mensch am Gasgriff verzweifelt. MOTORRAD hat mit der Suzuki GSX-R 1000 sieben Sportgummis aufgerieben.

Von Werner Koch und Karsten Schwerts;
Fotos: Markus Jahn, Koch

Es ist keine Frage des Glaubens, sondern des Wissens. Welche Pellen kommen aufs Motorrad? Die billigsten? Die, die immer drauf waren? Die, die der Spez'i drauf hat? Am besten die, die aus der Sportskanone das machen, was man sich wünscht: eine noch bessere Sportskanone. Aber das gelingt nicht jedem Pneu. MOTORRAD hat deshalb für die Suzuki GSX-R 1000, 2006er-K6-Modell, sieben Gummipärchen ausgewählt und beim aufwendigen Reifentest gehörig in die Mangel genommen.

Um zu entscheiden, welcher letztlich der ideale Pneu ist, muss man sich zunächst noch einmal vergegenwärtigen, wie die Reifenwahl die geliebte Super-sportfeile beeinflussen kann. Beispielsweise bei maximaler Kurvengeschwindigkeit und Schräglage, beides Punkte, die in erster Linie eine Frage der Gummimischung sind. Doch was nützt bester Trockengrip auf der Rennpiste, wenn bei Regen nichts mehr geht? So wie das bei manchen Superduper-Rennmischungen der Fall ist. Für sportliche Vielfahrer sind solche heiklen Pellen eh keine Lösung, denn wenn bei der Heimreise ab Brenner Passhöhe der Schnürlesregen einsetzt,

sind's noch ein paar lange Stunden bis in die Garage. Und die möchte man ohne Fußeln und peinliches Daherschleichen hinter sich bringen. Nicht dass noch der relaxte Harley-Cruiser am Fernpass außen rum an einem vorbeiballert.

Also muss der Sportgummi kalt, nass, trocken und heiß die Fuhre auf der Bahn halten. Und sonst?

Wie wär's mit der vielbeschworenen Fahrbarkeit? Ein Begriff, den selbst die Erfinder desselben nicht ganz klar zu deuten wissen. Fahrbarkeit heißt für die MOTORRAD-Tester mehr als nur Grip und lässiges Handling. Fahrbarkeit ist das, wohinter sich das Thema Wohlfühlen ver-

AVON Viper Sport AV 59/60



Reifentyp:
vorn Viper Sport AV 59
hinten Viper Sport AV 60
Infos: www.avon-motorradreifen.de

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,2, hinten 4,8 mm
Produktionsdatum:
vorn 2206, hinten 2206
Herstellungsland: England

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 106 Punkte, Platz 7

Sehr handlich, mit guter Lenkpräzision und passabler Kurvenstabilität segelt die Suzuki auf den englischen Gummis bei flottem Landstraßentempo um den Kurs. Geht's vom Trab in sportlichen Galopp über, nimmt die Kurvenstabilität ab, der Hinterreifen beginnt beim Beschleunigen aus Schräglage zu pumpen, wodurch die Suzuki an Lenkpräzision und Spurtreue verliert. Auch das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage ist höher als bei den meisten Konkurrenten.

NASSTEST

74 Punkte, Platz 5

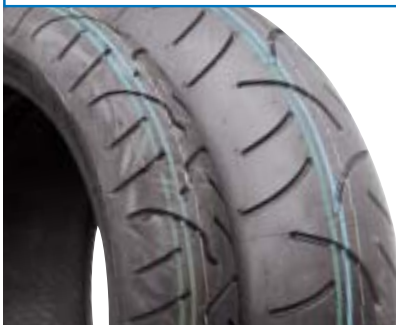
Ohne wirkliche Schwächen, aber auch ohne triumphale Stärken reiht sich der Viper auf nasser Strecke noch vor Bridgestone und Dunlop auf Platz 5 ein. Zu mehr fehlt es an Kurvenhaftung und Traktion beim Beschleunigen. Dafür bleibt der Avon auf dem rutschigen Parcours sehr berechenbar.

GESAMTPLATZIERUNG 180 Punkte, Platz 6

MOTORRAD-FAZIT

Ohne signifikante Mängel, aber auch ohne gravierende Stärken erkämpft sich der Avon den sechsten Platz vor dem Bridgestone BT 014. Zu den Spitzenprodukten fehlen ihm jedoch in allen Kriterien ein paar Pünktchen. Wer seine Freizeit mit sinnvollem Kringelfahren ausfüllen, aber bei Avon bleiben möchte, sollte umbereifen. Auf den Avon Extrem in Rennmischung.

BRIDGESTONE Battlax BT 014



Reifentyp:
vorn Battlax BT 014 F „SJ“
hinten Battlax BT 014 R „J“
Infos: www.bridgestone.de

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,2, hinten 4,7 mm
Produktionsdatum:
vorn 3904, hinten 2806
Herstellungsland: Japan

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 109 Punkte, Platz 6

Man wartet seit langem auf den Nachfolger des BT 014, doch er kommt nicht. Und so muss Bridgestone mit dem letzten Platz des BT 014, der in der getesteten Spezifikation SJ und J serienmäßig auf der GSX-R 1000 K6 montiert ist, leben. Gehen Handling und Kurvenstabilität noch in Ordnung, hadern die Tester mit dem abrupten Gripverlust am Vorderrad bei kühlem oder auch lauwarmem Reifengummi und einem entsprechend mulmigen Gefühl beim Einlenken. Schade, denn Haftung und Kurvenstabilität des Hinterreifens lassen mehr zu.

NASSTEST

59 Punkte, Platz 7

Bei Nässe ist Schluss mit lustig, weil die Bridgestone-bereifte Suzuki unpräzise einlenkt und vorn zu wenig Grip aufbaut. Da hat der Fahrer alle Hände voll zu tun. Die Differenz der Rundenzeit von 14 Sekunden zum Klassenbesten, dem Michelin Pilot Power, spricht Bände.

GESAMTPLATZIERUNG 168 Punkte, Platz 7

MOTORRAD-FAZIT

Das triumphale Engagement im MotoGP-Rennsport trägt bei den japanischen Straßensportreifen BT 014 keine Früchte. Da hilft nur eine komplette Neukonstruktion mit klarer Zielsetzung. Und die heißt Sportreifen mit zuverlässigem Grip in allen Lagen. Deshalb sollte man den BT 014 vor einem Ausflug auf die Rennstrecke austauschen. Zum Beispiel gegen einen BT 002 Racing Street.

CONTINENTAL Sport Attack



Reifentyp:
vorn Sport Attack
hinten Sport Attack
Infos: www.conti-online.com

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,5 mm, hinten 5,1 mm
Produktionsdatum:
vorn 3906, hinten 0607
Herstellungsland: Deutschland

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 127 Punkte, Platz 4

Aufgrund guter Haftung, sehr guter Lenkpräzision und Kurvenstabilität kassiert der Sport Attack satt Punkte und bringt sich in direkte Schlagdistanz zu den etablierten Mitbewerbern. Einzig das Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage bringt den Conti-Pneu etwas aus der Spur. Insgesamt ein sehr sportliches Paket, das mit der GSX-R 1000 gut harmonisiert.

NASSTEST

83 Punkte, Platz 4

Continental operiert jetzt ja mit einer neuen, umweltverträglicheren Gummimischung. Diese fördert die Nasshaftung und verbessert zudem das bislang nicht optimale Grenzbereichverhalten. Auch Lenkpräzision und Handlichkeit können sich sehen lassen. Trotzdem sind bei Nässe noch Verbesserungen möglich – wie die Konkurrenz eindrucksvoll beweist.

GESAMTPLATZIERUNG 210 Punkte, Platz 4

MOTORRAD-FAZIT

Die Reifenbauer aus dem hessischen Korbach geben Vollgas und mit dem Sport Attack eine beeindruckende Visitenkarte ab. Ob trocken oder nass, der Conti Sport Attack patzt in keiner Disziplin und hängt den etablierten Sportpneus im Nacken. Aufgrund seines guten Abschneidens im Kurvenverhalten kann man mit diesem Reifenpärchen auch beim Rennstreckentraining auftauchen.

Auf Preise wurde verzichtet, da Schwankungen bis zu 25 Prozent auf dem Reifenmarkt je nach Bezugsquelle keine Seltenheit sind

birgt. Sich wohlfühlen, wenn man morgens zur großen Ausfahrt startet und schon beim ersten flotten Abbiegen oder in der lang gezogenen Auffahrt zur Autobahn bis ins Mark spürt, dass man die Kiste im Griff hat. Egal, was kommt, der Kontakt zum Asphalt ist greifbar, berechenbar, ehrlich. Solche Reifen mögen wir. Weil wir jeden Tag unterwegs sind. Testen, Kilometer schrubben, bei Nässe, bei Kälte, auf der Hausstrecke, im fremden Kurvenlabyrinth. Da wissen wir, welche Reifen uns den Job zum Vergnügen machen. Zum Beispiel die, die beim



Stapelweise Reifen, unzählige Tests und noch mehr Daten sorgen für Vollbeschäftigung und Überstunden



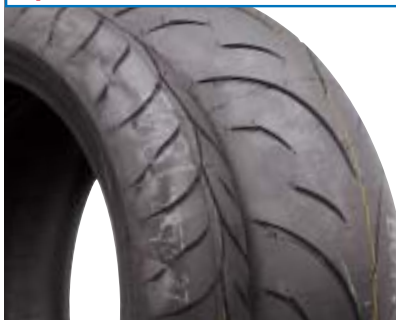
Beim Nässe- und Trockentest werden nach jedem Durchgang Reifen- und Asphalttemperaturen gemessen

ganz späten Spätbremsen noch souverän und ohne Gewürge am Lenker den Kurveneingang finden. Und beim Einlenken schon wissen, wo der Kurvenausgang liegt. Die sich bei hoffnungslos verschätzter Schräglage noch ein bisschen schräger in die Kurve legen, ohne abzuglibbern. Solche Reifen lieben wir.

Andersrum ausgedrückt, bedeutet das: Man müht sich krampfhaft, Kontakt zu finden. Zum Motorrad, zur Straße, zur Schräglage. Man zweifelt an sich, am Motorradfahren, an der Welt. Ist abgekoppelt, allein, versucht mit der Brechstange, hinter den Kumpels herzuheizen. Soll man so seine Freizeit verbringen?

MOTORRAD sagt nein. Und führt deshalb den großen Sportreifentest durch.

DUNLOP Sportmax Qualifier



Reifentyp:
vorn Sportmax Qualifier
hinten Sportmax Qualifier
Infos: www.dunlop.de

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,1 mm, hinten 4,9 mm
Produktionsdatum:
vorn 4706, hinten 4906
Herstellungsland: Frankreich

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 118 Punkte, Platz 5

Nicht ganz so handlich wie der Conti Sport Attack, aber bei Landstraßentempo ein zielgenauer, neutraler Pneu mit guter Haftung in Schräglage. Wird das Tempo jedoch verschärft und der Reifen richtig aufgeheizt, kommt beim harten Beschleunigen Bewegung ins 170-PS-Gestühl, gleichzeitig verliert der Qualifier an Lenkpräzision und Grip. Die Bezeichnung Qualifier trifft so gesehen nicht ganz zu. Störend auf der Bremse: das hohe Aufstellmoment.

NASSTEST 68 Punkte, Platz 6

Wenig Grip beim Einlenken und noch weniger Gefühl fürs Vorderrad in Schräglage, da drehen die Testpiloten eher zögerlich ihre Runden. Außerdem verhindert beim Beschleunigen auf nasser Fahrbahn ein durchdrehendes Hinterrad eine schnellere Fortbewegung mit dem Qualifier.

GESAMTPLATZIERUNG 186 Punkte, Platz 5

MOTORRAD-FAZIT

Bei zügiger Fahrweise ohne Mängel, büßt der Dunlop Qualifier erst bei supersportlichem Kurvenwetzen seine an sich guten Lenk- und Kurveneigenschaften ein. Auffallende Schwächen bei Nässe machen eine gründliche Renovierung unumgänglich. Für die Landstraße noch zu empfehlen, sollte fürs Rennstreckentraining die sportlichere RR-Version (Race Replica) aufgezogen werden.

METZELER Sportec M3



MOTORRAD
test **sieger**

Reifentyp:
vorn Sportec M3 Front Steel Radial
hinten Sportec M3 Steel Radial
Infos: www.metzelermoto.de

DATEN

Dimension:
vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17
Maximale Profiltiefe:
vorn 3,2 mm, hinten 5,0 mm
Produktionsdatum:
vorn 0807, hinten 5006
Herstellungsland: Deutschland

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN 136 Punkte, Platz 1

Beim rasanten Kurvenwetzen ist der Metzeler erste Wahl, weil er bei Grip, Handlichkeit und Lenkpräzision Bestnoten einfährt und zudem mit der besten Rückmeldung subjektiv viel Sicherheit und Fahrspaß, objektiv sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten ermöglicht. Selbst beim harten Beschleunigen aus Schräglage bleibt der Sportec stabil und absolut in der Spur. Das macht keiner besser, weshalb man den M3 auch beherzt um die Rennstrecke treiben kann.

NASSTEST 90 Punkte, Platz 3

Die auch im Nassen satte Haftung erlaubt flotte Runden auf der Teststrecke, das präzise Lenkverhalten eine saubere und exakte Ideallinie. Im Grenzbereich kündigt der M3 klar und frühzeitig an, was Sache ist. Allerdings fehlen ihm zum Michelin Pilot Power ganze sechs Sekunden in der Rundenzeit.

GESAMTPLATZIERUNG 226 Punkte, Platz 1

MOTORRAD-FAZIT

Mit seiner erstklassigen Transparenz und dem vom ersten Meter an subjektiv besten und sichersten Fahrgefühl hat der Sportec die Nase vorn. Bei Nässe hingegen muss er dem härtesten Konkurrenten, dem Pilot Power, den klaren Vortritt lassen. Trotzdem: Mit diesen Socken bringen auch zögerliche Sportsfreunde die Kniepads beim Rennstreckentraining zum Schmelzen.

Auf Preise wurde verzichtet, da Schwankungen bis zu 25 Prozent auf dem Reifenmarkt je nach Bezugsquelle keine Seltenheit sind

MICHELIN

Pilot Power



MOTORRAD
test **sieger**

Reifentyp:

vorn Pilot Power
hinten Pilot Power

Infos: www.michelin.de

DATEN

Dimension:

vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17

Maximale Profiltiefe:

vorn 3,4 mm, hinten 5,2 mm

Produktionsdatum:

vorn 0407, hinten 3606

Herstellungsland: Spanien

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN

128 Punkte, Platz 3

Mit reichlich Haftungsreserven in Schräglage, einer klasse Lenkpräzision und dem besten Handling powert der bewährte Michelin souverän um den Testkurs. Nur bei heiß radierten Reifen und vollem Beschleunigen aus Schräglage verliert er im Vergleich zum Metzeler und Pirelli etwas an Kurvenstabilität, Haftung sowie Zielgenauigkeit beim Einlenken in Kurven.

NASSTEST

98 Punkte, Platz 1

Wo die Konkurrenz das Gas zudrehen muss, flitzt der Michelin auf der Außenbahn vorbei. Super Nasshaftung, klarer Grenzbereich, beste Rückmeldung – ein echter Nass-Spaß-Reifen. Beim Vergleich der Rundenzeiten und des möglichen Kurvenspeeds haben die Mitbewerber gegen den Pilot Power keine Chance. Fast schade, dass das Frühjahr bislang so trocken und sonnig war.

GESAMTPLATZIERUNG

226 Punkte, Platz 1

MOTORRAD-FAZIT

Extrem handlich, mit guten Resultaten bei trockener Strecke und den mit Abstand besten Nässeigenschaften ist der Pilot Power immer noch ein erstklassiger Allroundreifen, der für die Landstraßensause ebenso taugt wie für das gelegentliche Rennstrecken-training. Eigenschaften, die das Michelin-Pärchen zum Verkaufsschlager gemacht haben.

PIRELLI

Diablo Corsa III



Reifentyp:

vorn Diablo Corsa III
hinten Diablo Corsa III

Infos: www.pirellimoto.de

DATEN

Dimension:

vorn 120/70 ZR 17, hinten 190/50 ZR 17

Maximale Profiltiefe:

vorn 3,3, hinten 4,7 mm

Produktionsdatum:

vorn 0107, hinten 0707

Herstellungsland: Deutschland

BEWERTUNG

KURVENVERHALTEN

132 Punkte, Platz 2

Einen Tick unhandlicher als der Metzeler Sportec M3 und nicht ganz so transparent, aber mit einem super Gripniveau und guter Kurvenstabilität auch beim derben Beschleunigen aus Schräglage ist der neue Pirelli eine Empfehlung für alle Sportfreunde, die es ernst meinen. Schon deshalb, weil sich diese Eigenschaften auch bei heißen Reifen nicht verabschieden.

NASSTEST

91 Punkte, Platz 2

Trotz der zweitbesten Rundenzeit fehlen auch dem Pirelli gute fünf Sekunden auf den Michelin Pilot Power. Was aber nichts daran ändert, dass der Diablo bei Nässe absolut sicher, mit präzisiertem Einlenkverhalten und ohne Hinterhältigkeiten durch die Fluten pflügt. Was bei Sportreifen mit sattem Trocken- und Heißgrip nicht immer der Fall ist, wie der sportlichere Bruder Diablo Supercorsa beweist.

GESAMTPLATZIERUNG

223 Punkte, Platz 3

MOTORRAD-FAZIT

Der Diablo Corsa III, sozusagen die hausinterne Kampfansage an den Sportec M3 von der Tochterfirma Metzeler, hat alles, um ein Sportmotorrad noch sportlicher zu machen. Handling, Grip, Kurvenstabilität, alles bestens. Selbst den Nasstest besteht er mit Bravour, kennt keine echten Kritikpunkte und kann auch Rennstrecken-Trainings locker ab.



Neue Reifen an- und warm zu fahren erfordert ein ganz feines Händchen

Weil der beinharte Sportfahrer neben der jährlichen Dolomiten-Tour mit Sicherheit auch schon ein paar Tage Sicherheits- oder Renntraining gebucht hat. Doch dafür extra die fast neuen Pellen wechseln? Und Reifenwärmer kaufen? Um sich dann beim Versuch, den Vordermann zu überholen, doch aufs Maul zu legen, weil die Gummis am verzögerten Vorstart die Temperatur verloren haben?

Lohnt alles nicht. Wer die richtigen, von MOTORRAD ausgiebig getesteten Sportpneus auf die Felgen schnallt, hat auch im Renntraining seinen Spaß.

Nur auf den Luftdruck sollte er ein Auge werfen. Für den engagierten Landstraßenritt ohne Sozus, Gepäck und Auto-

bahnpassagen muss der Druck runter. Pffft, auf 2,3 bar vorn und hinten kann man abweichen. Für die Rennstrecke sollte es noch weniger sein. 2,2 bar vorn und 2,1 bar hinten sind in der Regel eine gute Basis. Wer es markenspezifisch wissen möchte, lässt sich von den jeweiligen Reifenherstellern einweisen. Oder informiert sich auf deren Homepages.

MOTORRAD fuhr während des gesamten Tests die Vorgaben von Suzuki mit 2,5 und 2,9 bar. Schließlich gelten die Resultate nicht für Renntempo, sondern für den gemischten Straßenbetrieb. Und dort sollte man sich, Grip hin oder her, die letzten paar Grad Schräglage einfach sparen. In diesem Sinne: Macht das Beste draus und bleibt sitzen. ■

DIE TESTKRITERIEN IM DETAIL

Handlichkeit*: benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder in Schräglage beziehungsweise auf der gewünschten Linie zu halten. Wird in langsamen (50 bis 80 km/h) und schnellen Wechselkurven (100 bis 150 km/h) getestet.

Lenkpräzision*: wird in unterschiedlich schnellen Passagen mit komplizierten Kurvenradien getestet und gibt Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, folgt oder ob die Linie korrigiert werden muss.

Haftung/Kurven*: Seitenführung in maximaler Schräglage auf nasser und trockener Fahrbahn.

Haftung/Beschleunigung in Kurven*: Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven, wird ebenfalls bei Nässe und Trockenheit getestet.

Kurvenstabilität: Fahrstabilität bei schneller Kurvenfahrt, in Wechselkurven und bei Bodenwellen. Wird in maximaler Schräglage und in der Beschleunigungsphase getestet.

Grenzbereichverhalten*: Beherrschbarkeit des Reifens im Grenzbereich der Haftung auf nasser und trockener Strecke.

Aufstellmoment: Beim Bremsen in Kurven richtet sich das Motorrad je nach Verzögerung und Reifenkontur mehr oder weniger auf. Diese Reaktion muss vom Fahrer mit einer Gegenkraft ausgeglichen werden.

Luftdruck im Test vorn/hinten: 2,5/2,9 bar

*Eine Übertragbarkeit der Testergebnisse auf andere Motorräder mit ähnlichen Fahrwerksdaten wie die der Suzuki GSX-R 1000 (K6) ist bei den mit Stern gekennzeichneten Kriterien mit kleinen Abweichungen, in den anderen Kriterien nur bedingt möglich.

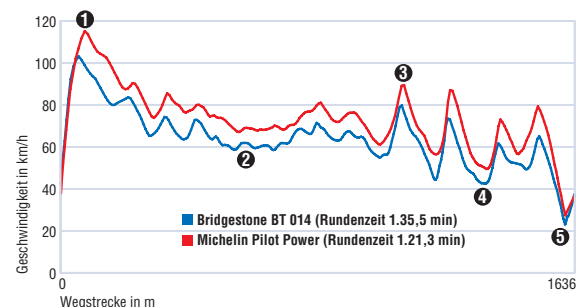
NASSHAFTUNG

Bei Nässe stellen nicht nur die Datenaufzeichnungen klar: Hier trennt sich die Spreu vom Weizen.

Trickreich: lang gezogene Kehren, verzwickte Kombinationen mit unterschiedlich griffigem Belag



Gravierende Unterschiede in Kurvengeschwindigkeit und Rundenzeiten zwischen Bridgestone und Michelin. Die Zahlen im Diagramm markieren die Streckenpunkte, die auf der Skizze (links) als Schlüsselstellen gekennzeichnet sind.



Die permanent bewässerte Goodyear-Teststrecke im südfranzösischen Mireval war dieses Mal der Prüfstein für das Nassfahrverhalten. Auf der 1636 Meter langen Rundstrecke wechseln sich griffige und glatte Straßenbeläge ab. Speziell die glitschigen Abschnitte mit geringen Reibwerten lassen eine genaue Beurteilung des Nassgripniveaus und die eindeutige Unterscheidung zwischen mehr oder weniger haftfähigen Gummimischungen zu. Neben der Differenz in

den Rundenzeiten ist auch das Grenzbereichverhalten und ein präzises Einlenkverhalten ein Indiz dafür, dass die Entwicklungsabteilungen das Kapitel Nasshaftung im Lastenheft ganz oben aufgeführt hatten. Klarer Chef im glitschigen Ring: der Michelin Pilot Power, für den die Franzosen eine exzellente Gummimischung ausgetüftelt haben, die im direkten Vergleich nicht nur dem großen Konkurrenten Bridgestone, sondern allen Mitbewerbern auf und davon fährt.

PUNKTEWERTUNG

KURVEN- VERHALTEN	Maximale Punktzahl	AVON Viper Sport	BRIDGESTONE BT 014	CONTINENTAL Sport Attack	DUNLOP Qualifier	METZLER Sportec M3	MICHELIN Pilot Power	PIRELLI Diablo Corsa III
Kriterium								
Handlichkeit	20	15	14	16	15	17	18	17
Lenkpräzision	20	16	15	18	18	19	18	18
Haftung Kurven	30	22	21	26	26	28	27	28
Haftung Beschleunigung	20	12	17	17	15	19	17	18
Kurvenstabilität	20	14	17	18	17	19	17	19
Grenzbereichverhalten	20	14	11	18	17	19	17	18
Aufstellmoment	20	13	14	14	10	15	14	14
GESAMT	150	106	109	127	118	136	128	132
PLATZIERUNG		7.	6.	4.	5.	1.	3.	2.

NASSTEST								
Kriterium								
Handlichkeit	10	8	7	9	8	9	9	9
Lenkpräzision	20	13	11	16	15	18	19	18
Haftung Kurven	30	19	15	22	18	24	27	24
Haftung Beschleunigung	20	14	12	16	12	17	19	18
Grenzbereichverhalten	30	20	14	20	15	22	24	22
Rundenzeiten (min)		1:31,4	1:35,5	1:29,7	1:33,5	1:27,4	1:21,3	1:26,9
GESAMT	110	74	59	83	68	90	98	91
PLATZIERUNG		5.	7.	4.	6.	3.	1.	2.

PUNKTE GESAMT	260	180	168	210	186	226	226	223
PLATZIERUNG GESAMT		6.	7.	4.	5.	1.	1.	3.

REIFENTECHNIK: BAUHÖHE

— Dimension: 190/50
- - - Dimension: 190/55

Wie die Multi-Compound-Technologie, also die Verwendung unterschiedlich harter Gummilaufstreifen auf einem Reifen, hat auch die Vergrößerung der Bauhöhe ihren Ursprung im MotoGP-Rennsport. Doch anstatt wie dort üblich kleinere Felgen mit 16,5 oder 16 Zoll zu verwenden, gehen die Hersteller jetzt dazu über, die handelsüblichen 17-Zoll-Hinterreifen von einem 50er- auf einen 55er-Querschnitt umzustellen. Der Vorteil: Mit der größeren Bauhöhe lassen sich spitze, handliche Konturen mit großer Aufstandsfläche bei Schräglage verwirklichen, ohne dass die Seitenwand, die zur Stoßdämpfung dient, kleiner wird. MOTORRAD-Fahrversuche mit unterschiedlichen Reifentypen fielen allesamt zugunsten der 55er-Bauhöhe aus. Deshalb ist zu erwarten, dass sämtliche Supersport-Maschinen künftig mit der neuen Dimension ausgerüstet werden. Ein Problem beim Umrüsten von Motorrädern mit konventionellen 190/50er-Reifen könnte die mangelnde Freigängigkeit zur Schwinge darstellen. Zudem ändert sich durch den größeren Durchmesser die Raddrehzahl und somit die Tachoanzeige.