

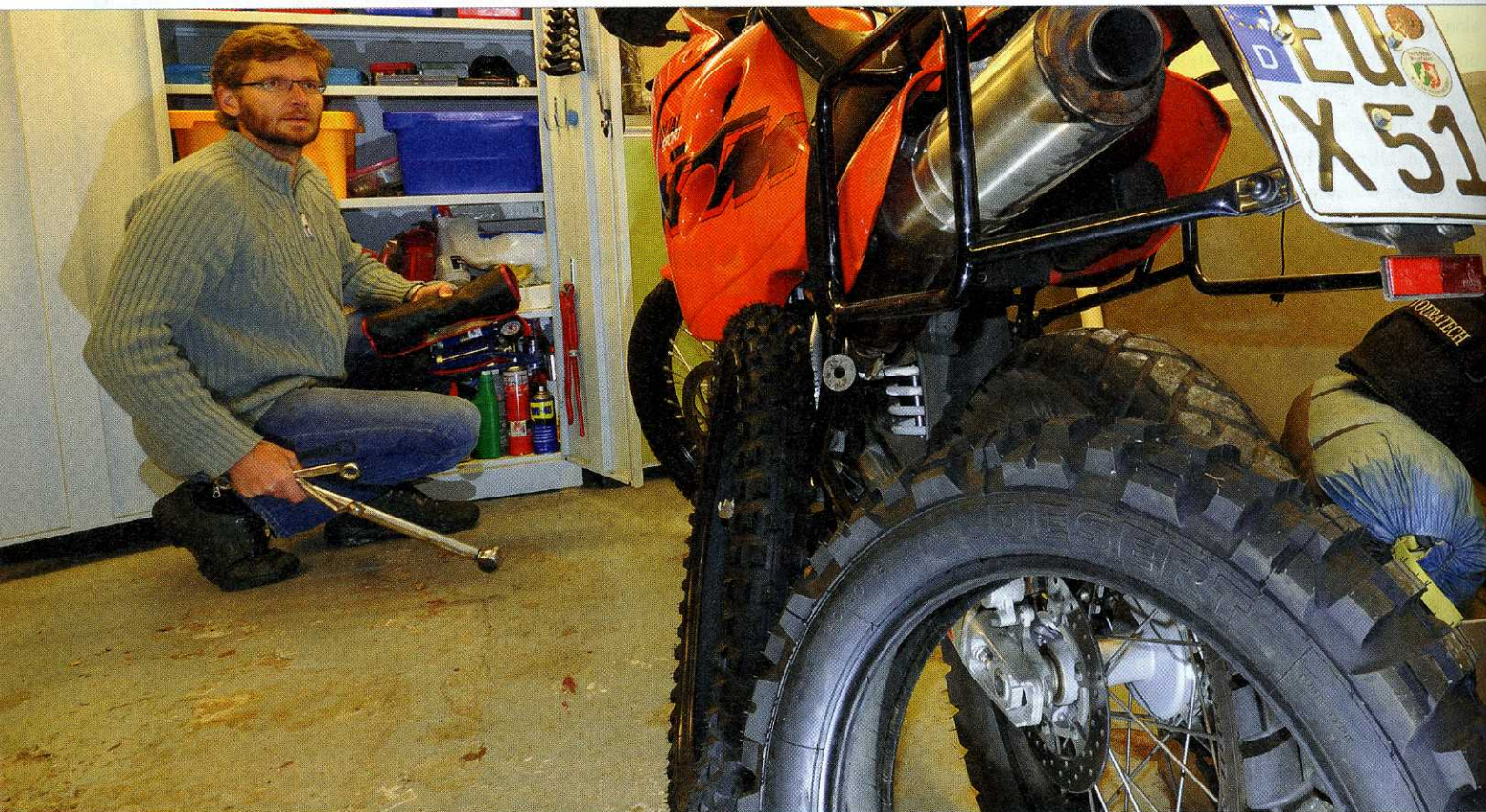
Eine Frage des Profils

Die Wahl des Reifens hat erheblichen Einfluss auf den Fahrspaß. Doch welcher Gummi ist auf der Tour der Richtige? MotorradABENTEUER hat sich die wichtigsten Enduro-Pneus einmal genauer angesehen und den Schwerpunkt dabei auf die Reisetauglichkeit gelegt.

Keine Frage, eine Reiseenduro eignet sich bestens, um dem perfekten Abenteuer auf zwei Rädern entgegenzufahren. Reiselust und Reisefrust hängen jedoch – je nachdem wohin die Tour führt – entscheidend vom gewählten Reifentyp ab. Wenn der Reifen beispielsweise aufgrund seines ungeeigneten Profils keinen Vortrieb mehr bietet oder ein Platten den näch-

sten jagt, weil ein steiniger, harter Untergrund dem Reifen viele hässliche Belüftungslöcher verpasst, dann ist schnell Schluss mit lustig. Grundsätzlich ist die Auswahl an hochwertiger Enduro-Bereifung beachtlich und so dürfte man theoretisch für jeden Einsatzzweck den passenden Reifentypen finden. Doch je nachdem für welches Motorrad ein Reifen gesucht wird, kann die Anzahl der in Frage

kommenden »Gummis« plötzlich beachtlich schmal werden. Neben dem Einsatzgebiet, welches sich in die vier Kategorien Straße, Straße und Gelände, Gelände und Straße sowie Gelände unterteilen lässt, spielt die Felgengröße eine ebenso große Rolle: Grundsätzlich rollen die straßenorientierten Enduros auf einem 19 Zoll Vorderrad ab und diejenigen, die mehr aufs Gelände fixiert sind, auf einem großen 21 Zoll Vorderrad. Für die 19 Zoll Vorderräder gibt es bei den meisten Herstellern mindestens einen Reifen im Programm, der überwiegend für die Straße konzipiert ist. Aber ein kleiner Vorderradreifen, der auch abseits vom Asphalt glücklich macht, ist selten zu finden. Wer mit einem 19-Zoll-Motorrad also eine Reise mit hohem Geländeanteil plant, dem steht plötzlich nur noch eine sehr bescheidene Auswahl an passenden Reifen zur Verfügung. In den meisten Fällen geht es dann mit dem Continental »TKC 80« oder dem Metzeler



»Karoo T« auf große Fahrt. Beide sind wahre Tausendsassas, die fast jeden Untergrund beherrschen, doch keine echten Spezialisten sind. Asphalt und Schotterpisten, sofern nicht zu tief, beherrschen beide effektiv, doch wird es zu weich, sandig oder gar morastig, wird das Leben doch zuweilen schwer. Alternativ bietet sich noch der »K 60« von Heidenau an, den es als einzigen Enduroreifen auch in einer Winterspezialmischung gibt. Immerhin hat Metzeler den »Karoo« ohne T mit einer deutlich gröber profilierten Variante im Programm, die das Fahren mit den ganz großen Schiffen auf gänzlich unbefestigten Wegen nochmals nachhaltig verbessert.

Ganz anders ist die Situation, wenn das

Motorrad auf Reifen der Größe 90/90-21 vorn und 130- oder 140/80-18 hinten rollt. In diesen Dimensionen steht einem die ganze Bandbreite an Endurobereifung zur Auswahl: Egal ob nur für die Straße, ob mit viel oder wenig Geländeeignung oder ob als echter Dreckspezialist. Wer einen Reifen für das Grobe sucht, kann zwischen Metzeler »Karoo«, Michelin »Desert«, Michelin »T 63« oder dem Pirelli »MT21« wählen. Gerade der Pirelli ist ein echtes Wunderkind. Trotz seines groben Profils fährt er sich auf der

Straße völlig problemlos und kann dann im Gelände richtig punkten. Offroad wird er nur noch vom Michelin »Desert« und, in der Variante 140/80-18, vom Michelin »Baja« übertroffen, die allerdings auf der Straße nicht an die Performance des Pirelli

herankommen. Zwar ist ganz besonders der Michelin »Desert« ein wahrer Langläufer, doch ist seine Gummimischung so steinhart, dass, insbesondere auf nasser Fahrbahn, viel Gefühl am Gas gefragt ist. Andersherum macht ihn seine Härte zur Nummer eins auf steinigen Böden und auf weichen Böden führt kein Vorderradreifen besser. Nicht umsonst ist er nach wie vor der gefragteste Reifen bei Langstreckenrallyes. Der Metzeler »Karoo« ist, wie oben schon erwähnt, für die großen, schweren Enduros der einzig verfügbare echte Geländereifen. Doch auch in den klassischen Endurogrößen stellt er eine ernsthafte Alternative dar, denn er schafft, ähnlich wie der Pirelli, den Spagat zwischen Off-Road und Straße, ohne dabei On-Road nach wenigen tausend Kilometern gleich das Handtuch zu werfen. Neben den üblichen Verdächtigen, deren Websites man gerne als erstes konsultiert, lohnt sich ganz besonders ein Blick auf die Homepage von Mefo. Gerade dort fin-

Im 19 Zoll Bereich sind Reifen, die auch im Gelände glücklich machen, schwer zu finden

Avon AM 43/44 Distanzia



Der »Distanzia« spielt hier in Deutschland eher ein Schattendasein, konnte er sich doch nie so richtig von seinen Mitbewerbern absetzen. Dennoch, sein Name ist Programm: Er hält! In Sachen Haftung und Fahrverhalten fällt der »Distanzia« gegenüber den Mitbewerbern anderer Hersteller jedoch deutlich ab. Wer es gemütlich angehen lässt und eher eine hohe Laufleistung benötigt als Grip bis zur letzten Rille, wird mit dem »Distanzia« einen Begleiter für viele Kilometer finden und sich sich mit den vorhandenen Nachteilen womöglich schnell arrangieren.

Avon AM 24 Gripster



Auch wenn das Profil auf den ersten Blick straßenorientiert sein mag, so ist der »Gripster« dem »Distanzia« abseits des Asphalts deutlich überlegen. Auf der Straße reisst er keine Bäume aus, bringt aber jeden sicher ans Ziel. Dennoch hat sich der Avon bis jetzt selten von der Konkurrenz absetzen können, die in der Regel in allen Belangen bessere Ergebnisse abliefern. Doch auch hier gilt, dass die Unterschiede immer kleiner werden und dass auch der »Gripster« für die kleine Urlaubsfahrt mit leichtem Gelände seine Freunde findet. Ein Haken: Es gibt ihn nur in 90/90-21 und 130/80-17.

Bridgestone BW 501/502



Ein guter Reifen, der auf der Straße alles solide beherrscht und einen sicher von A nach B bringt. Der Verschleiß ist gering, die Laufleistungen sind hoch, die Handlichkeit des Reifens ist gut und die Stabilität ebenfalls, wenn auch mit minimalen Schwächen in der Kurvenfahrt. Die Haftungsreserven liegen auf dem hohen Niveau der Mitbewerber, einzig in der Nasshaftung fällt der »Battle Wing« etwas ab. Doch gemacht, die Haftung ist für den Normal-Alltagsfahrer mehr als nur auf der sicheren Seite. Dank seiner Laufleistung bietet sich der BW 501-502 gerade für den Straßen-Vielfahrer an.

det man mit dem »Off-Road-Master«, dem »Enduro-Master« oder dem »Dune Master« mehr als nur interessante Alternativen, ganz besonders im Hinblick auf Geländefähigkeiten. Nebenbei ist Mefo der einzige Reifenhersteller, der für die wirklich harten Ganzjahresfahrer Spike-Reifen im Programm führt. Natürlich haben diese keine Straßenzulassung, doch wer sich mit seinem Solo-Motorrad auch im Winter auf Reisen in den fernen Norden machen möchte, wird auf den vereisten und verschneiten Straßen Skandinaviens bestimmt auf verständnisvolle Kontrolleure treffen.

Wer sich also mit einer der großen

Enduros auf den weiten Weg zum Motorrad-Abenteuer machen will, wird feststellen, dass es in der für sein Motorrad passenden Größe nur ein erschreckend schmales Angebot gibt. Tatsächlich gehen nur zwei Reifen, der »TKC 80« und der »Karoo T« als wirklich geländetauglich durch und nur den Metzeler »Karoo« darf sich als wahrer Geländereifen schimpfen. Manch einer wird zurecht einwenden, dass viele Enduristen mit dieser Art von Reifen schon ganze Kontinente durchquert haben und auch angekommen sind. Völlig richtig, aber die wohl überlegte Wahl der passenden Bereifung und in diesem Zusam-

menhang vielleicht auch des passenden Motorrads können den Spaßfaktor einer Reise deutlich erhöhen. Dort, wo der fachgerecht Bereifte noch fröhlich pfeifend die Sahara quert, wird dem Kompromissbereiften der Schweiß auf der Stirn und das eine oder andere unfreundliche Wort über die Lippen kommen.

Wer nach langer Recherche den seiner Meinung nach passenden Reifen gefunden hat, kann ihn dennoch nicht ohne weiteres aufziehen und losfahren, der Behörden wegen! Drum prüfe, wer sich bindet, auch wenn es nur vorübergehend ist, denn grundsätzlich darf man nur die Reifen montieren, die auch für das Motorrad freigegeben sind. Früher reichte dafür ein Blick in den Fahrzeugschein. Das neue Dokument (Zulassungsbestimmung Teil 1) enthält nur noch die Information über die erlaubte Reifengröße. Selbst im Fahrzeugbrief oder in der EU-Übereinstimmungserklärung, die nun bei jedem Neufahrzeug beiliegt, findet sich dazu keine Information. Stattdessen bekommt man die vom Fahrzeug- bzw. Reifenhersteller erstellten Freigaben entweder beim Motorrad- oder Reifenhändler vor Ort oder über das Internet und muss diese dann mit sich führen. Reifen, für die es keine Freigaben gibt, müssen dennoch nicht ganz außen vor bleiben. Man kann sich diese Reifen eintragen lassen, was um so einfacher ist, wenn diese mit den vorgegeben Größen aus dem Fahrzeugschein übereinstimmen und der Reifen straßenzulassen ist.

Robert Geringer

Übersicht der Enduro-Reifen

Größe Einsatz	19 Zoll vorne 17 Zoll hinten	21 Zoll vorne 17 Zoll hinten	21 Zoll vorne 18 Zoll hinten
Straße	Continental TrailAttack	Continental TrailAttack	
	Michelin Pilot Road		
	Michelin Anakee 2		
	Michelin Anakee	Michelin Anakee	
	Metzeler Tourance EXP	Metzeler Tourance EXP	
	Metzeler Tourance	Metzeler Tourance	
	Pirelli Scorpion Trail	Pirelli Scorpion Trail	
	Bridgestone BW 501-502	Bridgestone BW 501-502	
	Bridgestone TW 101-152	Bridgestone TW 47-48	
	Dunlop Trailmax Radial D607		
	Pirelli MT90 S/T	Pirelli MT90 S/T	
	Dunlop Sportmax D220 ST		
Straße/Gelände	Avon Distanzia	Avon Distanzia	Avon Distanzia
		Michelin Sirac	Michelin Sirac
	Metzeler Enduro 3 Sahara	Metzeler Enduro 3 Sahara	Metzeler Enduro 3 Sahara
	Pirelli MT 60	Pirelli MT 60	Pirelli MT 60
	Bridgestone TW 201-202		
		Bridgestone TW 41-42	
	Continental Escape	Continental Escape	Continental Escape
	Pirelli MT90 A/T	Pirelli MT90 A/T	Pirelli MT90 A/T
Gelände/ Straße		Mefo MFE 99 Explorer	Mefo MFE 99 Explorer
			Mefo MFE 99 Super Explorer
	Metzeler Karoo T	Metzeler Karoo T	Metzeler Karoo T
		Bridgestone TW 301-302	Bridgestone TW 301-302
Gelände	Heidenau K 60	Heidenau K 60	Heidenau K 60
	Continental TKC 80	Continental TKC 80	Continental TKC 80
	Metzeler Karoo	Metzeler Karoo	Metzeler Karoo
		Michelin Desert	Michelin Desert
		Michelin T63	Michelin T63
		Pirelli MT 21	Michelin Baja
			Pirelli MT 21
			Mefo MFC EnduroMaster
			Mefo D 1 R Dune Master

Bezugsadressen

Avon:	www.avon-tyres.co.uk
Bridgestone:	www.bikersprofi.eu
Continental:	www.continental.de
Dunlop:	www.dunlop.de
Heidenau:	www.reifenwerk-heidenau.de
Mefo:	www.mefotires.com
Metzeler:	www.metzeler.de
Michelin:	www.michelin.de
Pirelli:	www.pirelli.de

Bridgestone TW 41/42



Wie der TW 47-48, so ist auch dieser Reifen nicht erst seit gestern auf dem Markt – modernere Alternativen gibt es reichlich. Dennoch, ein bewährter Reifen, der für kleine, leichte Enduros durchaus mit in die engere Auswahl gezogen werden kann. Vor allem dann, wenn es für das Motorrad einfach keine Freigaben für neuere Reifenkonstruktionen gibt oder man den Aufwand der Einzelabnahme scheut. Gut so, dass der TW 41-42, wie auch der TW 47-48, nach wie vor auf dem Markt ist und es auch noch hoffentlich lange bleibt.

Bridgestone TW 47/48



Der TW 47-48 war mal die Erstbereifung für Hondas XL 600V Transalp. Das ist schon ein wenig her und von daher gehört er nicht mehr zu den neuesten Konstruktionen. Es sind modernere Reifen auf dem Markt, die den TW 47-48 doch in allen Belangen überlegen sind. In der Retrospektive heißt das aber nicht, dass der Trail Wing auf einmal unten durchfallen muss. Tausende sind mit ihrer Transalp – oder wo der Reifen sonst so drauf war – glücklich und zufrieden durch die Welt gefahren und es gibt viele, die diesem straßenorientierten Reifenpärchen nach wie vor die Treue halten.

Bridgestone TW 101/152



Dieser sehr straßenorientierte Trail Wing kann gegenüber den moderneren Konstruktionen, und vor allem mit dem BW 501/502 aus dem eigenen Haus, nicht mehr mithalten. In puncto Stabilität, Haftung trocken und nass, Handlichkeit und Lenkpräzision gerät die in die Jahre gekommene Konstruktion ins Hintertreffen. Doch viele Enduristen schwören aufgrund der hohen Laufleistung auf diese Paarung, die u.a. jahrelang als Erstbereifung für Hondas Africa Twin zum Einsatz kam. Laut Bridgestone sind jedoch nur noch Restbestände erhältlich.

Bridgestone TW 301/302



Der TW 301-302 hat in der Riege der Bridgestone Reifen das größte Profil. Immerhin bietet der TW 301/302 zwei verschiedene Gummimischungen, vereint in einem Reifen, was im Endurobereich noch als Novum gilt. Der Trail Wing bietet sich vor allem für kleine und leichte Sportenduros an und garantiert dort viel Spaß im Gelände und eben so viel auf dem Weg dorthin. Bridgestone bietet den TW 301/302 auch in Größen an, die den Fahrern älterer Maschinen, wie z.B. der Yamaha XT 500, ebenfalls die Möglichkeit bietet, grobes Profil mit Freigabe aufziehen zu können.

Continental Escape



Der Conti »Escape« bringt einen immer sicher von A nach B und im Trockenen tut er dies auch mit überraschend hoher Handlichkeit, guter Präzision, ausreichender Stabilität und befriedigender Haftung sowie einem gesunden Schuss Komfort. Jedoch sind die Laufleistungen des »Escape« nicht berauschend und wenn die Straße einmal nass wird, dann hat man mit diesem Diagonalreifen auch nicht mehr so arg viel Spaß. Ausgelegt ist der preiswerte Escape für leichte bis mittelschwere Enduros.

Continental TKC 80



Der TKC 80 ist – mit nur wenigen Abstrichen – immer noch die eierlegende Wollmilchsau für alle Fernreise-Enduristen. Außer dem Metzeler »Karoo T« und dem Pirelli »MT21« deckt kein anderer Reifen ein so breites Einsatzspektrum ab. Hinzu kommt, dass der TKC 80, obwohl recht grob profiliert, ein Fahrverhalten auf Asphalt an den Tag legt, von dem sich mancher Straßenreifen noch eine Scheibe abschneiden kann. Stabil, handlich, präzise und mit überraschend guter Haftung kann man sowohl im Trockenen als auch im Nassen ordentlich die Kurve kratzen.

Continental Trail Attack



Als einer der neuesten Reifen auf dem Markt wurde der Trail Attack speziell für die großen, schweren und vor allem PS-starken, straßenorientierten Reise-Enduros entwickelt. Der Trail Attack ist technisch auf dem neuesten Stand, was man ihm in Sachen Haftung, Fahrverhalten und Verschleißbild auch anmerkt. Als reinrassiger Straßenpneu eine Empfehlung, der nur in puncto Nasshaftung gegenüber dem Michelin »Anakee 2«, dem Michelin »Pilot Road« sowie dem Metzeler »Tourance EXP« ein klitzekleinwenig an Boden verliert.

Dunlop Sportmax D220 ST



Der Dunlop – ehemals reiner Tourensportreifen – wurde in die Riege der Enduroreifen mit aufgenommen und glänzt hier mit den typischen, positiven Eigenschaften eines modernen Radialreifens. Hohe Laufleistung gepaart mit hoher Stabilität sowie eine Silica-Gummimischung für optimierte Haftung im Trockenen und noch viel mehr im Nassen macht aus den großen Reiseenduros dann Sinn, wenn primärer Strasseneinsatz gefragt ist. Nur als 19-Zöller vorn und 17-Zöller hinten im Angebot.

Dunlop Trailmax D607



Der D607 ist unter den reinrassigen Enduro-Straßenreifen einer der handlichsten und stabilsten überhaupt. Auch die Haftung auf trockener wie nasser Piste ist vorbildlich und gehört zum Besten, was im Moment auf dem Markt zu bekommen ist. Einzig der Verschleiß ist deutlich zu hoch und nicht standesgemäß. Der hohe positive Profilanteil lässt einen Einsatz außerhalb des Asphalts nicht zu. Ein moderner Radialreifen für große, schwere Reise-Enduro mit 19-Zoll-Vorderrad und 17-Zoll-Hinterrad.

Heidenau K 60



Der Heidenau K 60 ist eine Alternative für diejenigen, die nicht nur dann mit dem Motorrad fahren, wenn es warm ist. Heidenau bietet als erster Hersteller einen reinen Winterreifen für Motorräder an. Der K 60 ist dann mit einer speziellen Gummimischung versehen, die auch bei sehr tiefen Temperaturen eine sichere Fahrt gewährleistet. Dies tut der K 60 im übrigen auch in der Standardversion im trockenen wie im nassen. Nebenbei bietet das Profil auch auf losem Untergrund genug Traktion und Stabilität, um ihn auch im leichten Gelände einsetzen zu können.

Mefo MFE 99 Explorer/ MFE 99 Super Explorer



Der Langstrecken-Profil mit Einsatzschwerpunkt Straße, leichtes Gelände und Schotterpisten. Die Explorer kommen mit reichlich Profiltiefe und versprechen eine gute Reichweite. Hinzu kommt, dass das Profildesign auch Off-Road eine gute Figur macht. Der Super Explorer entspricht dem Explorer und ist in den Größen 140/80-18 und 150/70-18 zu haben. Als 150er Reifen hat er keine E-Markierung, die für die Zulassung zum Straßenbetrieb notwendig ist. Wer auf eine lange und weite Tour geht und mit unterschiedlichem Terrain rechnet, könnte die Explorer Familie in die engere Wahl ziehen.

Mefo 01 Off-Road-Master



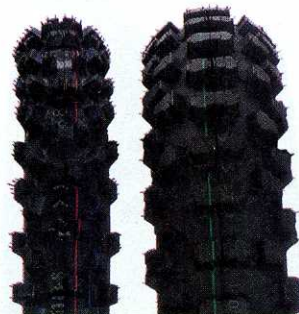
Der Enduroreifen für gemischten Straßen- und Geländeeinsatz, wobei der Geländeeinsatz definitiv im Vordergrund steht. Im Profildesign ähnelt der Reifen sehr dem Michelin »Desert« und ist gut geeignet für Fernreisen und Wüsteneinsatz. Im Gelände bietet der Off-Road Master Traktion satt, fernab der Heimat zuweilen das Einzige was zählt. Dennoch braucht man mit dem Profil auf der Straße keine Angst zu haben, man kommt sicher ans Ziel und auch der Kurvenspaß kommt nicht zu kurz. Nur bei Nässe sollte man dem groben Profil Rechnung tragen und es etwas langsamer angehen lassen.

Mefo MFC 15 Enduro-Master



Bei Mefo lassen sich im Enduro-Bereich die Hinterreifen Off-Road-Master, Dune-Master, sowie Enduro- und ISDE-Master, welche in dieser Übersicht nicht aufgeführt sind, entweder mit dem MX-Master Front oder Enduro-Master Front kombinieren. Für den Fernreisenden macht die Kombination mit dem Enduro Master mehr Sinn. Aus diesem Grund fehlen auch der ISDE Master, der einfach zu speziell in seiner Auslegung ist und der Enduro Master Rear, der in 110/100-18 eine Größe bietet, die zu sehr auf Wettbewerb ausgelegt ist.

Mefo D1 R Dune-Master



Jetzt wird es sehr speziell: Der Dune-Master ist ein FIM Enduro Reifen und im Grunde genommen ein reiner Wettbewerbsreifen. Doch was soll's! Er hat eine Straßenzulassung, was das Leben schon mal einfacher macht und wer, dem Namen des Reifens entsprechend, weiß was ihn erwartet, wird nur eines wollen: Vortrieb! Naturgemäß bleibt dieser Reifen den leichten, sportlichen Enduros vorbehalten. Die Reisedickschiffe kommen leider nicht in den Genuss eines solch wunderbaren Spezialisten.

Metzeler Enduro 3 Sahara



Ein echter Klassiker und schon seit Jahren auf dem Markt, hat der Enduro 3 schon viele Motorradfahrer sicher an ihr Urlaubsziel gebracht. Einfach und unkompliziert zu fahren, bietet er auch genug Reserven für eine sichere Fahrt auf Asphalt. Wenn auch nicht für lange, denn die Lebensdauer ist eher eingeschränkt. Das ist wohl der Preis, den man für eine gute Stabilität sowie hervorragende Haftung auf trockener wie nasser Straße zahlen muss. Off-Road sollte man keine Wunder erwarten und – auch wenn Sahara draufsteht – für dieses Gebiet eine andere Wahl treffen.

Metzeler Karoo



Wer mit seiner dicken Enduro wirklich ins Gelände will, kommt um den grob profilierten Karoo nicht so schnell herum. Es gibt zu ihm keine Alternative, wenn es hart wird und das Motorrad einen 19 Zoll Vorderreifen benötigt sowie zur Kategorie der ganz großen und schweren Reiseenduros zählt. Die Kombination von Leistung und Gewicht der PS-starken Enduros zerrt jedoch am Reifen und beschert ihm eine eher kurze Lebensdauer. Doch was will man machen? Der Karoo bringt einen im extremen Gelände dann noch weiter, wenn »Karoo T« und »TKC 80« die Segel streichen.

Reifentechnik

Ein Reifen ist ein Reifen ist ein Reifen! Richtig? Naja, fast, denn auch wenn sich viele Reifen schrecklich ähnlich sehen, so gibt es tief im Innern doch zum Teil sehr erhebliche Unterschiede. Offensichtliches wie die Profilgestaltung bedarf keiner näheren Beschreibung, denn welches Ziel hier verfolgt wird, ist deutlich zu erkennen.

Genau so wichtig wie die Gummimischung ist aber auch der Aufbau eines Reifens, also sein Innenleben, welches die Stabilität eines Reifens ausmacht. Grundsätzlich unterscheidet man zwischen Diagonal-, Diagonal-Gürtel- und Radialreifen. Beim Diagonalreifen verlaufen die Nylonfäden des Unterbaus, der Karkasse, schräg (diagonal) zur Lauffläche von Wulst zu

Wulst. Vorteil dieser Bauart: Diese Reifen bauen besonders leicht, sind aber nicht sonderlich stabil, was deren Einsatz bei leistungsstarken Enduros stark eingrenzt. Beim Diagonal-Gürtelreifen verpasst man den Karkassen vom Diagonalreifen noch einen sogenannten Gürtel (zumeist aus Kevlar), um ihm ein Plus an Stabilität zu verleihen. Beim Radialreifen verlaufen die Fäden der Karkasse quer (radial) zur Laufrichtung von Wulst zu Wulst und werden von ein- oder mehrlagigen Stahl- bzw. Nylongürteln umgeben. Verläuft dieser Gürtel exakt in Fahrtrichtung, spricht man von einem 0-Grad-Gürtel.

Bei der Gummimischung kocht jeder Hersteller seine ganz eigene Suppe und macht dar-

aus ein Geheimnis. Grundsätzlich sollte die Mischung natürlich möglichst verschleißfest sein, gute Haftung im Trocknen als auch bei Nässe bieten, bei Kälte und Hitze weiterhin gut funktionieren und – in Verbindung dem passenden Unterbau – Sicherheit und Fahrkomfort auch bei hohen Geschwindigkeiten garantieren. Doch nicht immer lässt sich alles mit einer Gummimischung so realisieren, wie es gewünscht wird. Da helfen dann sogenannte »Multi-Compound« Reifen weiter. Bei diesen Reifen wird in der Mitte der Lauffläche eine etwas härtere, verschleißarme Gummimischung aufgebracht, während die Flanken eine weichere Mischung erhalten, um in den Kurven mehr Haftung bieten zu können.

Kennungen und Maßeinheiten

Ein Reifen spricht nicht - und doch kann er uns eine Menge sagen! Ein Blick auf die Reifenflanke verrät viel über Herkunft, Typ, Größe und auch Eignung des Reifens.

- ① Reifenhersteller (Marke)
- ② Profilbezeichnung / Reifentyp
- ③ Reifenquerschnittsbreite in mm
- ④ Verhältnis Reifenhöhe zu Reifenbreite in %
- ⑤ Radialreifen
- ⑥ Felgendurchmesser in Zoll
- ⑦ Kennzahl für die Reifentragfähigkeit
- ⑧ Geschwindigkeits-Index
- ⑨ Tubeless (schlauchloser Reifen)
- ⑩ Herstelldatum
(XX = Woche, X = Jahr, <= 9. Dekade)
- ⑪ Abnutzungsanzeiger
(Tread Wear Indicator = 1,6 mm)

Der Geschwindigkeitsindex (GSY) und die Kennzahl für die Tragfähigkeit (LI) eines Reifens entschlüsseln sich folgendermaßen:

GSY	km/h	Li	kg
M	130	63	272
N	140	64	280
P	150	65	290
Q	160	66	300
R	170	67	307
S	180	68	315
T	190	69	325
U	200	70	335
H	210	71	345
V	240	72	355
W	270	73	365
Y	300	74	375
ZR	>240	75	387
		76	400
		77	412

DIE EIS-SPEZIALISTEN

Spike-Reifen sind natürlich nicht für den Einsatz auf der Straße gedacht. Jedenfalls nicht legal! Selbst in Skandinavien, wo Spikes erlaubt sind, sind sie nicht gern gesehen, denn die Spikes sind einfach zu lang. Dennoch, der Grip auf Schnee und noch mehr auf Eis ist unerhört gut und wer tatsächlich damit im Winter Skandinaviens unterwegs ist, dem wird das Lachen so schnell nicht vergehen.

Mefo

Sport Enduro Master MFC 15

Hinterrad:
110/100-18
110/90-19

Spikes: Seite 40, Länge 6mm/Mitte 140, Länge 7mm

Mefo

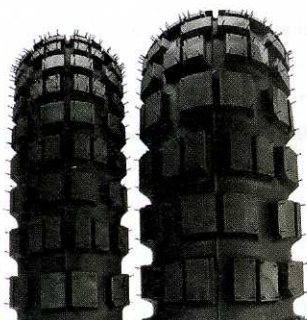
Sport MX-Master MFC 14

Vorderrad:
90/90-21

Spikes:
Seite 0/Mitte 180, Länge 6,5mm



Metzeler Karoo T



Ähnlich wie der Karoo ist Bruder »T« für das Grobe gedacht, wenn auch nicht für das Gröbste. Wenn nicht nur Gelände sondern auch viel Asphalt auf dem Programm steht, ist er besser geeignet als der deutlich Off-Road orientiertere Karoo. Die Straßeneigenschaften sind für ein solches Profil erstaunlich gut und können durchaus mit dem TKC 80 von Continental konkurrieren, wenngleich dieser in Punkto Stabilität und Haftung immer noch einen Vorsprung herausfahren kann. Speziell ausgerichtete Stollen sollen die Bremsstabilität besonders bei ABS-Systemen erhöhen.

Metzeler Tourance



Der Tourance ist kein Reifen für Sportfahrer, aber im Alltagsleben meistert er alle Anforderungen auf hohem Niveau und drängt sich quasi als Allroundreifen auf. Trocken ist die Haftung nach wie vor vom Besten, im Nassen jedoch nur noch gut. Vorbildlich ist hingegen der geringe Verschleiß, der dem Reifen eine wirklich beachtliche Lebensdauer beschert. Für Vielfahrer eine ernsthafte Alternative, vor allem, wenn es in den Urlaub geht und eine lange Reise auf dem Programm steht. Der Geländeanteil sollte allerdings nicht zu hart sein.

Metzeler Tourance EXP



Der Tourance war und ist ein sehr guter Reifen. Doch der EXP soll alles besser können. Zumindest wenn es um Nasshaftung geht, ist der EXP die Nummer 1 unter den Enduroreifen. Auch im trockenen glänzt er mit hervorragend kurzen Bremswegen. Die Handlichkeit sowie die Stabilität liegen auf dem Niveau der Mitbewerber. Einzig bei der Lebensdauer kann der Tourance EXP nicht wirklich glänzen, dafür ist der Verschleiß doch recht groß. Hier zeigt sich dann, dass der Standard Tourance seine Daseinsberechtigung nicht verloren hat, ist dies doch eine seiner Paradedisziplinen.

Michelin Anakee



Handlich zwar und leichtfüßig ist der Anakee nicht wirklich ein Kurvenräuber, denn beim Thema Kurvenstabilität und Lenkpräzision verliert er gegenüber seinen direkten Mitbewerbern. Doch wenn es um Haftung im Nassen geht, gibt es nur wenige, die ihm das Wasser reichen können, wie zum Beispiel der Anakee 2 aus dem gleichen Haus. Trotz allem bleibt der Anakee eine Empfehlung für all die, die ihr Motorrad auch im Regen nicht stehen lassen. Die Off-Road Eigenschaften beschränken sich auf die Bewältigung von Schotterstraßen, die Lebensdauer könnte länger sein.

Michelin Anakee 2



Auch wenn er dem Metzeler Tourance EXP nicht in allen Belangen das Wasser reichen kann, so ist er doch bei Nässe auf dem selben hohen Niveau. Beim Fahrverhalten wie Handling und Stabilität zeigt der Anakee 2 nur Durchschnitt. Dafür liefert er eine wirklich gute Vorstellung in Bezug auf die Lebensdauer. Vor allem im direkten Vergleich zum »normalen« Anakee aus gleichem Hause zeigt sich hier deutlich der Fortschritt, der mit der Entwicklung des Anakee 2 erzielt wurde. Wer viel fährt, ist mit diesem Reifen sehr gut bedient.

Michelin Baja



Für eher leichte Enduros ausgelegt, kann der Baja besonders auf steinigem Gelände seine Stärken ausspielen, ohne jedoch auf weichem Untergrund die Segel zu strecken. Ganz bestimmt ist der Baja kein Allrounder im ursprünglichen Sinne, doch deckt er im Gelände viele Untergründe hervorragend ab. Wer weiß wo es hingeht, z.B. Island, wird im Baja eine Alternative sehen. Obwohl straßenzugelassen, ist Asphalt nicht sein Haupteinsatzgebiet, was aber nicht bedeutet, dass man ihn meiden müsste, wenn man auf der Anreise zum Zielgebiet nicht die Reifen wechseln möchte.

Michelin Desert



Schon vor 20 Jahren entwickelt, ist der Desert nach wie vor der Reifen, wenn es um Langlebigkeit und Robustheit abseits aller Wege geht. Eine dicke Karkasse und eine harte Gummimischung minimieren die Gefahr von Durchschlägen. Der Vorteil im Gelände wird zum Nachteil auf der Straße: Die harte Gummimischung bietet nur wenig Haftung auf trockener Straße und im Nassen ist erst recht Vorsicht geboten. Ist er allerdings ein wenig abgefahren, verbessert sich das Verhalten auf der Straße deutlich. Dennoch ist der Desert der absolute Hard-Core unter den Reise-Enduroreifen.

Michelin Pilot Road



Obwohl ursprünglich nicht für Enduros entwickelt, spielt er auch hier seine hervorragenden Fahrereigenschaften auf der Straße brillant aus. Trocken- und Nasshaftung, Handlichkeit, Lenkpräzision, Stabilität sowie Verschleiß sind vorbildlich. Als reiner Straßenreifen sicherlich die beste Wahl für leistungsstarke, großvolumige Reiseenduros und bis jetzt die Referenz, die es zu Schlagen gilt. Doch wer mit einer Enduro das Motorrad-Abenteuer sucht, wird sich in der Wahl der Strecke nicht vom Reifen einschränken lassen wollen. Dennoch, auf Asphalt die Nummer 1.

Michelin Sirac



Für leichte bis mittelschwere Enduros, die überwiegend auf der Straße bewegt werden und nur gelegentlich mal rangenommen werden, ist der Sirac eine Alternative, die leider nur selten zu sehen ist. Obwohl kein Reifen für die letzte Rille, fährt er sich leicht und ausgewogen und bietet nass wie trocken genug Grip für alle Tage. Auch wenn man es dem Reifen nicht auf Anhieb ansieht, ist seine Performance abseits der Straße überraschend gut und eine ausgewogene Empfehlung im Mischbetrieb, wie man ihn z.B. in Skandinavien vorfindet.

Michelin T63



Trotz seines groben Profils bekommt der T63 auch auf Asphalt noch gute Haftnoten, die jedoch definitiv zu Lasten der Lebensdauer gehen. Im Gelände ist die Performance o.k., solange nicht tiefster Sand oder ganz weicher Erdboden zu meistern sind. Die Fahreigenschaften auf der Straße lassen aufgrund des groben Profils zu wünschen übrig. Dennoch erlaubt der T63 ein überaus zügiges Vorankommen und auch bei Nässe lässt er einen nicht völlig im Regen stehen, sondern bietet noch erstaunliche Haftungsreserven. Sofern man das Tempo nicht zu sehr forciert.

Pirelli MT 21 Rallycross



Selbst für Motorräder vom Gewicht einer Honda XRV 750 ist der MT21 einer der besten Reifen für Fernreisen überhaupt, sofern der Geländeanteil einen solchen Reifen erfordert. Doch auch auf der Straße macht der Reifen eine gute Figur. Auch wenn er in Sachen Nasshaftung nicht mit einem reinen Straßen-Enduroreifen mithalten kann, so bietet er dennoch mehr als ausreichend Reserven. Auf trockener Straße geht es überaus locker und schräg um die Ecken. Im Reisemodus lässt auch die Haltbarkeit nur wenig zu wünschen übrig. Schade, dass es den MT21 nicht als 19 Zoll Vorderreifen gibt.

Pirelli MT 60



Auch wenn der MT60 nicht zu den handlichsten gehört, so glänzt dieser Diagonal-Reifen, auf der Straße mit einem hohen Maß an Komfort und auch die Stabilität liegt auf einem hohen Niveau. Sein doch recht ausgeprägtes Negativprofil bietet auf der obliquatorischen Schotterstraße ein ordentliches Vorankommen. Geeignet ist der MT60 vor allem für Reiseenduros mit mittlerem und großem Hubraum. Wer also zu der mittlerweile kleinen Schar gehört, die nicht mit 1000 Kubik und mehr in den Urlaub fährt, für den ist der MT60 einen überdenkenswerten Alternative.

Pirelli MT 70



Ein Reifen aus der guten alten Zeit, als Enduros noch für 8.000 DM zu bekommen waren. Immerhin bieten die relativ groben Profilblöcke auch abseits des Asphalts einen ansprechenden Grip und sicheres Fahrverhalten. Auf der Straße, ob nass oder trocken, sorgt eine Silica-Mischung für Grip und hohe Laufleistung bei gleichmäßigem Abrieb, allerdings nur bei leichten Enduros. Doch gerade auf leichten Enduros macht es besonders viel Spaß, sich abseits befestigter Pfade herum zu treiben und gerade dort ist der MT70 in seinem Element.

Pirelli Scorpion MT 90 A/T



Im Gegensatz zum MT90 S/T ist die A/T Version ein klein wenig mehr für leichtes Gelände ausgelegt. Nicht zu tiefe Schottereinlagen sind sicher zu meistern, ohne dass Traktion und Haftung auf der Straße darunter leiden. Eine neue Silica-Mischung soll die Haftung im Trockenen wie im Nassen verbessern und ebenso einen optimierten Lebensdauer bieten. Eine verbesserte Karkasse erhöht die Stabilität auch bei vollbeladenem Motorrad.

Pirelli Scorpion MT 90 S/T



Auf trockener Straße ist der Pirelli Scorpion MT90 S/T dank seiner hohen Haftungsreserven sowie guter Handlichkeit und hoher Stabilität überzeugend. Bei nasser Fahrbahn kann er seine gute Vorstellung im Trockenen nicht ganz aufrecht halten, spielt jedoch auf sehr hohem Niveau mit, auch der Verschleiß könnte etwas geringer ausfallen. Somit gehört der Pirelli zu den vielen, überwiegend für den Straßenbetrieb ausgelegten Enduroreifen und kann sich dort gut gegen die Konkurrenz behaupten, denn die Unterschiede werden immer kleiner.

Pirelli Scorpion Trail



Mit diesem Reifen zielt Pirelli in die gleiche Richtung wie es der Conti Trail Attack, der Donlop D607 oder z.B. der Metzeler Tourance EXP tun: Ein reinrassiger Straßenreifen mit Lebensdauer, Stabilität und viel Haftung bei Nässe und im Trockenen. Aufgebaut als Radialreifen mit einem Null-Grad-Stahlgürtel, der auch bei hohen Geschwindigkeiten eine gleichbleibend gute Stabilität auf hohem Niveau verspricht. Für den Alltagsbetrieb und im Urlaub, wenn es definitiv nicht abseits der Straße vorwärts gehen soll, ein toller Reifen. Doch mit Trails hat dieser Scorpion nichts am Hut.