

In Windeseile mussten zimal die Reifen getauscht werden (links). Die CX 500 beim heiklen Nasstest im Contidrom



### AVON Roadrunner

### BRIDGESTONE Battlax BT 45

### CONTINENTAL Conti TKV



**Reifentyp:** vorn Roadrunner AM 20, hinten Roadrunner AM 21  
**Infos:** [www.avontyres.com](http://www.avontyres.com)

#### DATEN

**Dimension:** vorn 3.25 H 19, hinten 4.00 H 18  
**Herstellungsland:** England  
**Maximale Profiltiefe:** vorn 4,4 mm, hinten 7,7 mm  
**Gewicht:** vorn 4,9 kg, hinten 6,3 kg

#### BEWERTUNG

##### Fahrstabilität/Kurvenverhalten 153 Punkte, Platz 4

Mit hohen Haftungsreserven in Schräglage kurvt der Avon Roadrunner über den Testparcours und um die Kreisbahn. Erst beim Beschleunigen in Schräglage sowie in schnellen Kurven wird die Honda CX mit der englischen Bereifung unruhig und schaukelt von der angepeilten Ideallinie. Auch Lenkpräzision und Handlichkeit lassen beim flotten Kurventanz nach, die CX wirkt dann schwammig und instabil. Mit starkem Lenkerflattern (Shimmy) passt der Roadrunner nicht wirklich perfekt auf die Honda CX 500.

##### Nasstest 53 Punkte, Platz 5

Mit einer Rundenzeit von 1.56,4 Minuten ist der Avon das Schlusslicht im Vergleich. Zudem rutscht die CX 500 stark übers Vorderrad, was selbst für routinierte Fahrer nicht einfach zu kontrollieren ist. Die Kurvengeschwindigkeit an der Messstelle liegt mit 45 km/h deutlich unter der Konkurrenz.

**MOTORRAD-Urteil:** Satter Grip bei trockener Straße alleine genügt nicht, und in allen anderen Testkriterien ist der Roadrunner nur Mittelmaß. Dass die Honda CX 500 mit passender Bereifung durchaus an Fahrstabilität zulegen kann, zeigt die Konkurrenz. Mit dem Avon Roadrunner dagegen kommt die Güllepumpe nicht in Fahrt.

**Reifentyp:** vorn Battlax BT 45 F, hinten Battlax BT 45 R  
**Infos:** [www.bridgestone-eu.com](http://www.bridgestone-eu.com)

#### DATEN

**Dimension:** vorn 3.25 H 19, hinten 4.00 H 18  
**Herstellungsland:** Japan  
**Maximale Profiltiefe:** vorn 4,5 mm, hinten 7,2 mm  
**Gewicht:** vorn 4,5 kg, hinten 6,8 kg

#### BEWERTUNG

##### Fahrstabilität/Kurvenverhalten 179 Punkte, Platz 1

Mit verlässlich hoher Haftung vermittelt der Bridgestone in allen Lagen ein souveränes Fahrgefühl, das durch eine messerscharfe Lenkpräzision, gutes Handling und eine makellose Kurvenstabilität bei forscher Gangart perfektioniert wird. Das beste Fahrwerkstuning für die CX 500 heißt Battlax BT 45.

##### Nasstest 81 Punkte, Platz 1

Bei Nässe geht die Triumphfahrt unvermindert weiter. Mit konstanten 1.46,3er-Rundenzeiten und 54 km/h Kurvengeschwindigkeit beweist der Bridgestone objektiv und messbar seine Qualitäten. Subjektiv macht ihn die gute Grip-Balance von Vorder- zu Hinterrad zum Sieger. Ein wenig störend: Rutscher im Grenzbereich erfolgen etwas abrupt und hart.

**MOTORRAD-Urteil:** Der Bridgestone BT 45 ist klarer Testsieger. Seit Jahren auf dem Markt, bieten die japanischen Reifenhersteller für alle Fahrer älterer Motorräder einen haftfreudigen, kurvenstabilen und sicheren Pneu, der auch von Haus aus kapriziösen Fahrwerken ihre Flausen austreiben kann. Dieser Reifen ist und bleibt die Referenz im Segment der getesteten Diagonalreifen.

**Reifentyp:** vorn Conti TKV 11, hinten Conti TKV 12  
**Infos:** [www.conti-online.com](http://www.conti-online.com)

#### DATEN

**Dimension:** vorn 100/90 H 19, hinten 110/90 H 18  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Maximale Profiltiefe:** vorn 4,6 mm, hinten 5,7 mm  
**Gewicht:** vorn 4,8 kg, hinten 5,4 kg

#### BEWERTUNG

##### Fahrstabilität/Kurvenverhalten 166 Punkte, Platz 2

Mit akzeptablem Lenkerflattern, guter Haftung und Kurvenstabilität bringt der Conti TKV 11/12 die Honda CX 500 in Fahrt. Kreisbahn und die schnelle Teststrecke umrundet die Conti-bereifte CX in tadelloser Manier. Auch in Sachen Lenkpräzision profitiert der beliebte V2-Allrounder von den Continental-Reifen.

##### Nasstest 77 Punkte, Platz 2

Bei Nässe erreicht der Conti mit einer Rundenzeit von 1.50,4 Minuten und 50 km/h Kurvengeschwindigkeit am Messpunkt das zweitbeste Ergebnis und kann dank seiner Gutmütigkeit im Grenzbereich sowie einer tadellosen Lenkpräzision wertvolle Punkte einfahren.

**MOTORRAD-Urteil:** Gute Kurveigenschaften, tadellose Haftung und ein problemloses Fahrverhalten bei Nässe machen den Conti TKV zu einer echten Empfehlung für alle Youngtimer, die wieder auf die Beine kommen sollen.





Dunlop GT 501 F) erhielt die Lauffläche eine zusätzliche Gürtellage, den so genannten Dreher, der für mehr Stabilität bei Kurvenfahrt sorgen soll. Bedingt durch die hohe Seitenwand und die schmalen Felgen, müssen Diagonalreifen von Haus aus sehr steif ausgelegt sein. Im Gegensatz zu den auf breiten Felgen aufgespannten Radialreifen, deren sehr niedrige Flanken hohe Elastizität und Eigendämpfung ohne Stabilitätseinbußen vertragen.

Getestet wurden alle Reifen mit ein und demselben Motorrad, während eine zweite CX 500 als Räderspender und Ersatzteillager fungierte. Letztere Funktion wurde erfreulicherweise nicht beansprucht, denn, wie erwähnt, unkaputtbar die Güllerpumpe und sturzfrei das Testteam.

Teil eins führte durch den Top-Test-Parcours von MOTORRAD mit Slalom-

strecke und Kreisbahn, wobei die erreichten Geschwindigkeiten durch ein Satelliten-gestütztes Datarecording und die obligatorische Lichtschranke erfasst wurden. Der Umstieg der Reifentester von der supersportlichen Suzuki GSX-R 750 (MOTORRAD 11 und 13/2004) aufs altertümliche Krad der 70er Jahre forderte den ganzen Mann, und so kurbelte die Honda zig Versuchsrunden ab, bevor die erste seriöse Wertung ins den PC getippt wurde.

Zum Erstaunen von Pilot und Bodenpersonal segelte die CX 500 mit erstaunlichem Tempo durch die 46 Meter große Kreisbahn. Mit einem maximalen Tempo von 53 km/h doste die betagte Honda auf ihren schmächtigen Reifchen so manchen aktuellen Mochtetern-Flitzer ein. Allerdings nur unter höchst engagiertem Zutun des Reiters, der die schwabbelig unter-

## DUNLOP

Arrowmax

## PIRELLI

Sport Demon

## Moderne Reifen auf alten Maschinen



**W**er seinem Youngtimer oder Klassiker neue Reifen spendiert, steht oft vor dem Problem, dass sich in der eingetragenen Zoll-Dimension kein passender Pneu findet. Die Lösung: Reifen mit metrischen Abmessungen (zum Beispiel 100/90-H 19) können die alten (3.25 H 19) ersetzen. Voraussetzung ist, dass die zulässige Geschwindigkeit (Speedindex H), die Traglast (Loadindex B) und die verwendete Felgenbreite dem Originalfahrzeug entsprechen. Ein technisches Datenblatt über die Ersatzgröße liefern die Hersteller, die Abnahme und Eintragung erfolgt beim TÜV. Weicht die tatsächliche Reifengröße ab, so rät TÜV-Ingenieur und Motorradspezialist Manfred Woll darauf zu achten, dass die Freigängigkeit seitlich mindestens fünf und im Durchmesser mindestens fünfzehn Millimeter beträgt. Im Zweifelsfall wird die Eintragung nur nach einer Testfahrt (rund 100 Euro) vorgenommen. Auch die Bauart der Reifen muss dem Original entsprechen. So können auf keinen Fall Diagonalreifen durch Radialreifen ersetzt werden, da die schmalen Felgen den Radialreifen mit weicher Seitenwand keine ausreichende Stabilität verleihen. Weitere Infos zu Ersatzgrößen liefert der Kundenservice der Reifenhersteller.

**Reifentyp:** vorn Arrowmax GT 501 F „J“, hinten Arrowmax GT 501 „J“  
**Infos:** [www.dunlop.de](http://www.dunlop.de)

**Reifentyp:** vorn Sport Demon Front, hinten Sport Demon  
**Infos:** [www.pirellimoto.de](http://www.pirellimoto.de)

### DATEN

**Dimension:** vorn 100/90 H 19, hinten 110 H 18  
**Herstellungsland:** Frankreich  
**Maximale Profiltiefe:** vorn 4,6 mm, hinten 6,6 mm  
**Gewicht:** vorn 4,6 kg, hinten 5,4 kg

### DATEN

**Dimension:** vorn 100/90 H 19, hinten 110/90 H 18  
**Herstellungsland:** Brasilien  
**Maximale Profiltiefe:** vorn 4,4 mm, hinten 6,3 mm  
**Gewicht:** vorn 5,1 kg, hinten 6,0 kg

### BEWERTUNG

#### Fahrstabilität/Kurvenverhalten

**162 Punkte, Platz 3**

Mit tadelloser Haftung wartet der Dunlop Arrowmax auf. Leider kommt der GT 501 in J-Spezifikation in allen anderen Kriterien nicht ganz an die von Bridgestone und Conti vorgelegte Qualität heran. Speziell bei flotter Kurvenfahrt stört die leichte Unruhe, zudem trampelt der Dunlop in Schräglage mit wenig Eigendämpfung über die Trennfugen der Kreisbahn.

#### Nasstest 59 Punkte, Platz 3

Mit 48 km/h Kurvenspeed und einer Zeit von 1.53,9 Minuten verliert der Dunlop bereits messbar den Anschluss zur Spitzengruppe. Hinzu kommt, dass der Arrowmax im Grenzbereich abrupt an Haftung einbüßt und in schnellen Kurven deutlich untersteuert, was auch die Lenkpräzision negativ beeinflusst.

**MOTORRAD-Urteil:** Die Haftung auf trockenem Untergrund liegt beim Dunlop auf hohem Niveau; jedoch fehlt es bei zackiger Gangart etwas an Kurvenstabilität und Lenkpräzision. Für den gezeigten Youngtimer-Ausritt geeignet. Doch wer's sportlicher liebt oder auch bei Regen unterwegs ist, wird enttäuscht.

### BEWERTUNG

#### Fahrstabilität/Kurvenverhalten

**146 Punkte, Platz 5**

Dämonische Kurvenfähigkeiten sind nicht die Sache des Pirelli. Dafür fehlt es dem Sport Demon weniger an Grip als vielmehr an Kurvenstabilität und Lenkpräzision. Die flotte Fahrt um den Testkurs quittiert der Pirelli mit Unruhe in schnellen Kurven und nur befriedigendem Lenkverhalten. Auch Shimmy ist verstärkt zu spüren.

#### Nasstest 58 Punkte, Platz 4

Dank des gutmütigen Grenzbereichs wird die Fahrt mit dem Pirelli nicht zum Sicherheitsrisiko, sondern bleibt trotz der geringen Haftfähigkeit kontrollierbar. Die Rundenzeit von 1.54,0 Minuten und eine Kurvengeschwindigkeit von 47 km/h dokumentieren allerdings die Schwächen des Sport Demon deutlich.

**MOTORRAD-Urteil:** Pirelli kann mit dem Sport Demon nicht annähernd den hohen Standard der Bridgestone-Paarung parieren. Mittelmäßige Kurveneigenschaften und ein vorletzter Platz beim Nasstest passen nicht zum Image der angesehenen Reifenbauer. Im Segment der getesteten Diagonalreifen müssen die Italiener noch mal ran.



**Zöllige Reifen-Dimensionen werden durch metrische ersetzt**





In der Kreisbahn wird die Geschwindigkeit durch das GPS auf Tank und Gepäckträger erfasst

## Reifenwechsel

**S**elbst wenn das Profil ihres entstaubten Youngtimers noch pfennigut ist, unbedingt Produktionsdatum kontrollieren.

1 Die Zahl 128 auf der Seitenwand bezeichnet Woche und Jahr der Herstellung, wobei das Jahrzehnt erst seit kurzer Zeit durch eine vierstellige Zahl erkenntlich ist. In unserem Fall steht die 8 für 1988, also runter damit, denn der ausgehärtete Gummi hat eine miserable Haftung. Älter als acht Jahre sollte der Reifen nicht sein.

2 Oft sind die Reifen, bedingt durch die harte Karosseriekonstruktion, so widerstandsfähig, dass sie sich nur mit Mühe und ein paar Tricks von den Felgen demontieren lassen. Dazu gehört, dass man den störrischen Pneu gegenüber des Ventils mit einem festen Tritt oder einer Schraubzwinde zusammenpresst, damit der Reifenwulst ins Tiefbett der Felge passt.

3 Dann werden Reifen und Felgenhorn innenseitig und

umlaufend mit Montagepaste bestrichen. So lässt sich der Reifenwulst gegen Ende der Montage auch ohne Montierhebel leichter übers Felgenhorn stülpen.

4 Vor der Demontage wird eine Hand breit neben dem Ventil ein Felgenschoner aus Kunststoff (gibt's im Zubehörhandel von Gericke, Louis et cetera) aufgesteckt, anschließend mit einem Montierhebel in kurzen Abständen, nicht mehr als drei Finger breit, den Reifen über die Felge hebeln. Dabei den Felgenschoner nachschieben.

5 Verchromte Stahlfelgen sind nach längerer Standzeit oft stark korrodiert. Zunächst die Speichennippel mit Kriechöl gangbar machen, danach mit einer Drahtbürste den Rost entfernen. In solchen Fällen immer zu empfehlen: neues Felgenband und neuer Schlauch. Die Montage erfolgt in umgekehrter Reihenfolge, dabei gegenüberliegend vom Ventil beginnen.



dämpfte Gabel ebenso ignorierte wie die dampfenden Fußrastengummis und einen sprühenden Funkenregen. Als nächste Prüfung jagte der Tester die Honda hurtig über wellige Landstraßen, um Pendeln oder Schlingern aufzuspüren. Mit wenig Erfolg, denn in diesem Punkt ließ die CX 500 auf den moderne Gummis nix anbrennen.

Was man beim Test der Kurvenstabilität im Contidrom bei Hannover nicht behaupten konnte. Dort wechseln sich schnelle, lange Bögen, die zum Teil gut über 120 km/h vertragen, mit engen Schikanen ab. Und da trennte sich ganz deutlich die Spreu vom Weizen. Was sich beim Handlingparcours bereits angedeutet hatte, fand nun seine endgültige Bestätigung. Bravourös peitschte die Bridgestone-Paarung durchs Labyrinth, gefolgt vom Conti TKV 11/12, während sich die restlichen Reifen dem Druck der hohen Seitenkräfte wortwörtlich beugten und mit mehr oder weniger starkem Schaukeln die vorgegebene Ideallinie verließen.

Letzter Teil: der Nassetest, ebenfalls im Contidrom. Immer wieder ein Erlebnis, speziell auf Motorrädern wie der CX 500, die, gemessen am aktuellen Standard, bei aller Liebe eher einer Schiffschaukel als einem Motorrad gleichkommt. Egal, nach einem harten Testtag standen auch im Nassen Sieger und Verlierer fest, durch gemessene Rundenzeiten und vergleichbare Kurvengeschwindigkeiten objektiv in Stein gemeißelt, durch den noch wichtigeren Sensor Popometer mit Wertungspunkten erfasst. Überraschend: die großen



## Kurzer Stopp zur Analyse und Auswertung der Daten im Fahrversuch



Unterschiede zwischen dem Testsieger Bridgestone und den Hinterbänkern von fast zehn Sekunden pro Runde.

Nicht nur die Teilnehmer des Reifen-tests zeigen, dass viele Hersteller der Nachfrage nach den klassischen Reifengrößen Rechnung tragen – wenn auch nicht immer mit der technisch möglichen hohen Qualität von Gummimischung und Reifenkonstruktion. Der Markt der Youngtimer boomt, weshalb Metzeler mit dem ME 330 und 550 und Michelin mit ihrem brandneuen Pilot Activ ebenfalls die Szene bereichern. Allerdings standen beide Reifentypen nicht oder noch nicht in den getesteten Dimensionen zu Verfügung.

Fazit: Es lohnt sich durchaus, alte Motorräder neu zu bereifen. Denn nicht nur die sicherheitsrelevanten Kriterien wie Trocken- und Nasshaftung werden durch die hochwertigen Pneus neu definiert, auch der Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen erhält durch die hohe Kurven-Performance eine völlig neue Dimension. ■

## Punktwertung

### Fahrstabilität/ Kurvenverhalten

Kriterium	Maximale Punktzahl	AVON Roadrunner	BRIDGESTONE Battlax BT 45	CONTINENTAL TKV	DUNLOP Arrowmax	PIRELLI Sport Demon
Shimmy	20	10	16	14	15	12
Geradauslaufstabilität	30	24	27	23	24	21
Längsrillenempfindlichkeit	20	18	16	16	16	14
Lenkpräzision	30	20	28	26	23	21
Handlichkeit	30	24	28	26	27	23
Haftung in Kurven	30	28	28	27	26	26
Grenzbereich	20	14	18	17	14	15
Aufstellneigung	20	15	18	17	17	14
<b>GESAMT</b>	<b>200</b>	<b>153</b>	<b>179</b>	<b>166</b>	<b>162</b>	<b>146</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>4.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>5.</b>

### Nasstest

Kriterium		AVON	BRIDGESTONE	CONTINENTAL	DUNLOP	PIRELLI
Lenkpräzision	20	11	18	16	13	12
Haftung Kurven	30	18	27	23	21	20
Haftung Beschleunigung	20	12	18	16	14	12
Grenzbereich	30	12	18	22	11	14
Rundenzeiten		1.56,5	1.46,3	1.50,2	1.54,0	1.54,3
<b>GESAMT</b>	<b>100</b>	<b>53</b>	<b>81</b>	<b>77</b>	<b>59</b>	<b>58</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>5.</b>	<b>1.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>

## Artikel in **MOTORRAD**

### Allgemeines und Diagonalreifen in ähnlichen Größen

- 14/2001** Fahrbericht: neue Mittelklasse-Reifen Metzeler ME 330/550
- 05/2001** Beratung: Auswuchten
- 01/2001** Beratung: Reifenventile und Luftdruckprüfer
- 13/1999** Service Spezial Reifen: Test Reifen für Suzuki GSF 600 Bandit 600 F
- 03/1999** Ausprobiert: Reifen für Suzuki GS 500 E
- 26/1998** Reifenberatung: Honda CB 750
- 23/1998** Reifenberatung: Suzuki XF 650 Freewind
- 16/1998** Reifenberatung: Kawasaki ER-5
- 04/1998** Beratung: Umbau von Rädern und Felgen

## Preise

**B**edingt durch den harten Wettbewerb schwanken die Reifenpreise von Händler zu Händler enorm. Verbindliche Preisangaben sind somit unmöglich. Bei einer Stichprobe lag das Avon-Pärchen mit 140 Euro 30 Euro unter den Dunlop Arrowmax. Überraschend günstig: Der Bridgestone BT 45 mit 146 Euro und Continental TKV 11/12 mit 152 Euro.



**M**otorräder werden immer stärker, immer schneller und immer leichter. Die Anforderungen an die Reifen, steigen in gleichem Maße. Bei diesen stetig steigenden Herausforderungen im Hypersport-Segment schien die Reifenbranche den Otto-Normal-Biker fast vergessen zu haben.

Konventionelle Mittelklasse-Motorräder mit wenig spektakulärer Diagonal-Bereifung wie Kawasaki ER-5, Suzuki GS 500 und Honda CB 500 spielten als Kunden nur eine untergeordnete Rolle. Doch die Reifenhersteller haben diese neue, alte Käuferschicht wieder entdeckt und machen ihnen mit einer ganzen Reihe moderner Pneus ein gutes Angebot. Hinzu kommt der angenehme Nebeneffekt, dass die beliebten Youngtimer teilweise auf gleichen Reifendimensionen stehen. Und in Zeiten rückläufiger Jahresfahrleistungen und geringerer Reifennachfrage hat sich das Diagonal-Sporttouring-Segment zum drittstärksten am deutschen Markt gemausert.

Als Erster hatte dies der japanische Bridgestone-Konzern erkannt, der bereits seit sechs Jahren das Feld mit dem BT 45 erfolgreich beackert und mit zahlreichen Freigaben für Mittelklassler und Youngtimer aufwarten kann. Ähnlich lang tummelt sich der Continental Avenue auf dem Markt, und auch der Michelin Macadam 100 X ist wie der Dunlop Arrowmax GT501 ein guter Bekannter. Brandneu ist der Metzeler Lasertec, der auf einen Streich gleich ME 33/55, ME1, ME 99 und die erst fünf Jahre alte ME 330/550-Kombination komplett ersetzt – inklusive sämtlicher Freigaben.

Alle fünf von uns getesteten Exemplare sind waschechte Diagonalreifen. Das bedeutet, dass die Karkasslagen in einem Fadenwinkel von zirka 45 Grad von Reifenwulst zu Reifenwulst verlaufen. Einige Kandidaten wie der Bridgestone oder der Dunlop verfügen zudem über eine zusätzliche Gürtellage (Diagonalgürtelreifen) unter der Lauffläche. Das minimiert das dynamische Reifenwachstum, also das Ausdehnen des Reifens durch Fliehkräfte, und verbessert die Kurvenstabilität.

Zugegeben, für Fahrer dieser maßvoll motorisierten Motorräder spielen die Reifeneigenschaften eine eher untergeordnete Rolle. Dennoch ergeben sich deutliche Unterschiede besonders hinsichtlich Nass-



**Bis es rutscht. Messung der realisierbaren Kurvengeschwindigkeit im Nassen.**

und Trockenhaftung sowie Handling. Wegen der sehr unterschiedlichen Fahrstile haben wir auf eine Verschleißmessung verzichtet. Hinzu kam die wenig verlässliche Angabe von Verkaufspreisen, so dass Kilometerkosten nicht zu ermitteln waren – für die Zirkangabe in den Tabellen haben wir das Angebot verschiedener Lieferanten gemittelt.

Als Testfahrzeug wählten wir mit der Kawasaki ER-5 einen typischen Vertreter der Mittelklasse aus, motorisiert mit moderaten 50 PS und versehen mit handlichen Dimensionen von 110/70-17 vorn und 130/70-17 hinten. Für die Nassstests nutzten wir das Fahrsicherheitsareal des ADAC in Olpe, wo uns neben einer bewässerbaren Teststrecke für die subjektiven Eindrücke eine beregnete Kreisbahn zur Verfügung stand. Dort wurden die mit den jeweiligen Reifen realisierbaren Kurvengeschwindigkeiten ermittelt und als objektives Kriterium den Bewertungen der Tester hinzugefügt.

Unterm Strich erwies sich einmal mehr der Bridgestone BT 45 als Meister seines Fachs. Im Nassen hatten die Testfahrer das größte Vertrauen in den japanischen Pneu und erzielten mit ihm auch den höchsten Kurvenspeed. Knapp dahinter rangierten der neue Lasertec von Metzeler und der Conti Avenue, abgesetzt landete der Michelin Macadam auf Platz vier. Nach Testurteil abgeschlagen finden sich die Dunlops

wieder, die auf nassem Untergrund wenig souverän agierten und nur die niedrigste Kurvengeschwindigkeit zuließen.

Für die Trockenbewertung fuhren immer zwei unterschiedlich bereifte Motorräder eine Landstraßenrunde mit allen Schikanen. Dabei zeigten sich die leistungsverwöhnten Testfahrer begeistert von dem spielerischen Handling der leichten ER-5 – die schmalen Reifen machen's möglich. Sehr angetan waren die Fahrer zudem vom erstaunlichen Gripniveau aller Testreifen im Trockenen, mit denen sich das Leistungspotenzial der ER-5 fast reuelos auskosten ließ.

Nach Auswertung aller Testkriterien ergibt sich beim Trocken-Ranking die gleiche Reihenfolge wie bei der Nasswertung, allerdings fallen die Unterschiede deutlich geringer aus. Zum Handling-König mutiert die ER-5 mit dem Bridgestone-Reifen, der hier die größten Vorteile zur Konkurrenz herausarbeitet. Weil er sich auch in der Stabilität und beim Grip keine Schwächen leistet, ist er für die Tester der klare Gewinner.

Dahinter platziert sich der neue Metzeler, der sich in erster Linie durch ein rundum Vertrauen erweckendes Fahrgefühl auszeichnet. Der Conti fällt bei Handlichkeit etwas ab, gleiches gilt für den schwerfällig wirkenden Macadam. Größtes Manko der Dunlop-Paarung war das kräftige Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage und das leicht indifferente Kurvenverhalten hinten. Ein schlechter Reifen ist der GT 501 deswegen aber nicht. Überhaupt zeigt das Quintett ein erfreulich hohes Niveau.

mrs

**Reifenhersteller entdecken die Mittelklasse. Das Diagonal-Segment ist das drittstärkste im Markt**



## Bridgestone Battlax BT 45 F/R

**Zirkapreis v/h** 80 / 88 Euro

**Gewicht v/h** 3,3 / 6,3 kg

**Radumfang montiert v/h** 184 / 194 cm

**Maximale Profiltiefe v/h** 4,5 / 6,5 mm

### Nasswertung

Der Bridgestone baut im Kalten recht schnell guten Grip auf, obwohl der Reifen kaum mehr als die Außentemperatur erreicht. Er lässt sich sauber und nachvollziehbar einlenken, erfordert dafür aber minimalen Kraftaufwand. Sehr lenkpräzise und neutral, zeigt eine sehr gute Seitenführung. Ausgezeichnete Bremsstabilität im Nassen vorn wie hinten, blockiert kaum. Das Gripniveau ist voll ausreichend und erlaubt auf der Kreisbahn die zweitschnellste Geschwindigkeit. Beim Herausbeschleunigen ist eine leichte Tendenz zum Untersteuern spürbar, dafür ist das Hinterrad selbst bei heftig geöffnetem Gasgriff kaum zum Rutschen zu bringen. Subjektiv macht der Bridgestone auf die Tester den vertrauenerweckendsten Eindruck.

### Handling

Sehr leichtfüßig und gleichzeitig sehr präzise, ohne in irgendeiner Art kippelig zu wirken; allein vom Handling her ohne Bedenken zu empfehlen. Die ER-5 setzt schon leichte Lenkimpulse sauber um. Weder Shimmy noch eine Empfindlichkeit für Längsrillen trüben den ausgezeichneten Eindruck.

### Stabilität

Tadellos bei Hochgeschwindigkeit. In Schräglage liegen die Bridgestones satt und vermitteln ein gutes Feedback. Beim Bremsen überträgt gerade der Vorderreifen enorm große Bremskräfte, auch bei Vollbremsungen bleibt die Fuhre ruhig und in der Spur. Allerdings ist hier ein Aufstellmoment vorhanden, das jedoch nicht sonderlich ausgeprägt ist. Durch die gute Eigendämpfung bleibt der Pneu präzise und zeigt einen guten Abrollkomfort.

### Haftung

Bis in den tiefen Schulterbereich hinein gibt sich der Bridgestone keine Blöße und überträgt die Schubkräfte ohne Verluste. Grenzbereich gut und breit ausgeprägt.

### Fazit

In allen Belangen ein Top-Reifen, der neben den objektiven Vorzügen in punkto Handlichkeit, Haftfreudigkeit und Nasslaufeigenschaften vor allem durch sein Vertrauen erweckendes Fahrgefühl überzeugen kann.



**Infos:** Bridgestone Deutschland GmbH,  
DuPont-Str. 1, 61352 Bad Homburg  
v.d.H., Tel. 06172/408255,  
[www.bridgestone-mc.de](http://www.bridgestone-mc.de)

