



Sportliche Reifen

Gib Gummi

Die sportlichsten 12 Zoll-Reifen im ausführlichen Härtetest

Starke Scooter brauchen starke Reifen. Zu den stärksten gehört der Gilera Runner 180. Sein Zweitaktmotor leistet 19 PS und beschleunigt die Fuhre in weniger als 11 s von 0 auf 100 km/h. Nicht nur wegen seiner Power und seinem entsprechend hohen Verschleiß eignet er sich hervorragend für Reifentests.

Es paßt auch die Größe. 120/70-12 vorn und 130/70-12 hinten gilt derzeit als bester Kompromiß in Sachen Handlichkeit und Stabilität. Die meisten Sportscooter setzen auf die Runner-Dimension von 12 Zoll, das macht unsere Test-Aussagen für ein breites Fahrzeugspektrum übertragbar.

In diesem Reifentest geht

es um die besten Sportreifen. Die griffigsten überhaupt, die hohe Kurvengeschwindigkeiten zulassen und beim Bremsen sicher stehen. Verschleiß spielt eine untergeordnete Rolle. Wer Reifen für die anstehende Weltumrundung sucht, wird hier nicht fündig. Denn den Superhaftreifen mit gewaltiger Lebensdauer gibt es einfach nicht.

Was aber nicht heißen soll, daß Sportreifen schon an einem Wochenende abgenutzt sind. Ganz im Gegenteil. Da gibt es teils erstaunliche Ergebnisse, siehe weiter unten im Test.

Sie meinen, Sportreifen seien bloß was für Heizer. Von wegen! Gerade bei regennasser Fahrbahn spielen sie ihre Vorteile aus. Dank

„Auf trockenerer Fahrbahn haften“

TIP: AUSWUCHTEN

Unwucht entsteht, weil Reifen und Felge nie perfekt rund sind. Je schneller das Fahrzeug, desto stärker werden die durch Unwucht ausgelösten Kräfte. Sie bringen nervösen Geradeauslauf, einseitige Abnutzung und Flattern. Deshalb werden bei der Reifen-Neumontage kleine Zusatzgewichte an der Felge aufgeklebt, bis das Rad einwandfrei rund läuft. Bei 50er Scootern ist Auswuchten kein Thema, sondern erst ab 125 cm³.



REIFENTEST



TIP: EINFAHREN

Reifen müssen eingefahren werden. Denn es klebt „Schmelz“ an ihnen: Trennmittel, damit sie beim Herstellen aus der Vulkanisierform flutschen. Der ist natürlich enorm rutschig. Deshalb die ersten 100 km unbedingt langsam angehen lassen. Wir fahren den Schmelz auf einem ungestörten Parkplatz ab. Drehen dabei vorsichtig Kreise mit immer größerer Schräglage, bis die schmierige Schicht runter ist.

SO TESTEN WIR

Kurvengeschwindigkeiten, Bremswege und die Rundenzeiten auf einem Slalomkurs dienen zur Beurteilung der Reifen. Dabei konnten wir die Fähigkeiten unseres 2D-Daterecordings voll ausnutzen. Die subjektiv maximal mögliche Kurvenspeed haben wir auf einem S-Stück des Norisrings in Nürnberg gemessen. Dazu die Bremswege aus 50 km/h bei Nässe und auf trockenem Asphalt. Für den Slalom griffen wir uns ein Stück Parkplatz, das auch von Fahrschulen in der Ausbildung genutzt wird.



Norisring: Rennasphalt
ideal für den Reifentest

weicher Gummimischung haften sie viel stärker auf dem nassen Asphalt als holzige Tourenreifen. Vom positiven Feedback am Lenker ganz zu schweigen. Dagegen spielt das Reifenprofil nur

eine untergeordnete Rolle. Anders als der Volksmund glaubt, gehören die scheinbar „glatten“ Sportreifen zu den sichersten Pneus bei Trockenheit und Nässe. Wenn sie auch nur einen Sturz ver-

hindern, machen sie sich bereits bezahlt.

Sie merken schon, unsere Tester mögen Sportreifen. Denn sie adeln jeden Scooter. Kein Wunder, sie stellen schließlich die Verbindung

zur Fahrbahn dar. Reifen sind quasi die Beine ihres Scooters. Und mit ein bißchen Erfahrung spürt jedermann den Unterschied. Besonders in heiklen Situationen. Wer an Reifen spart, spart eindeutig

n alle Sportreifen gut"

REIFENTEST



CONTINENTAL ZIPPY 1

Info: Tel. 0511/93801

BEWERTUNG

Haftung trocken: Die Conti kommen nicht aus Hannover, sondern aus Taiwan. Trotzdem kleben sie auf trockenem Asphalt jederzeit zufriedenstellend, halten mit den griffigsten Reifen mit. Selbst heftiges Gas-aufreißen oder hartes Anbremsen bringt sie nicht zum Ausbrechen.

Haftung naß: Was sie im Regen schwierig macht, ist ihr abrupter Übergang von Haf-ten zu Rutschen. Hoppla, schon dreht das Hinterrad weg. Regenfahrer müssen das Gas früher zudrehen als mit den Regen-meistern hier im Test.

Komfort: Weiche Laufflächenmischung auf weicher Karkasse, das praktizieren die meisten Hersteller. Am Conti sieht man warum. Rollt federweich über Bodenwel-len, schluckt die meisten Unebenheiten. Den Rest müßte die Runner-Federung ver-dauen, doch die reagiert leider unwirsch.

Geradeauslauf: Keine Blöße beim Voll-gastest und läuft selbst bei 130 km/h sauber geradeaus. Daß es bei Längsrillen im Len-ker zuckt, ist nicht weiter schlimm. Läßt sich mit etwas Nerven einfach aussitzen.

Verschleiß: Ein Zippy hält hinten ca. 6.000 km, vorne locker 15.000 km. Ein Verdienst seiner hohen Profiltiefe: Wo viel drauf ist, dauert das Abschmirmeln auch länger.

Fazit: Die Conti Zippy 1 landen sich hier im Mittelfeld. Der Vorteil an den Contis ist ihre lange Lebensdauer, bei Nässe hilft nur eine vorsichtige Gashand. Ansonsten ohne große Stärken und Schwächen.

CONTINENTAL ZIPPY 1

Haftung trocken:	●●●●○
Haftung naß:	●●○○○
Komfort:	●●●●○
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●●●○



DUNLOP GT 301

Info: Tel. 06181/6801

BEWERTUNG

Haftung trocken: Keine Klagen, Euer Gnaden. Je wärmer und je ebener die Fahr-bahn, desto schräger läßt sich ein Dunlop-bereifter Runner rumzirkeln. Etwas handli-cher könnten die GT 301 allerdings schon sein. Ein zu breiter Streifen an den Rändern bleibt ungenutzt, die Kontur der Reifen sollte deshalb überarbeitet werden.

Haftung naß: Bewegt sich auf Sportni-veau, und das liegt recht hoch. Kann aber nichts besser als die Konkurrenz im oberen Mittelfeld.

Komfort: Seine harte Karkasse mindert den Abrollkomfort. Bodenwellen und Kopfsteinpflaster spürt man deutlich an Händen und Hintern. Nur eine bessere Fe-derung könnte für Abhilfe sorgen, und die hat der Runner nicht. Kein Reifen für die sprichwörtliche Prinzessin auf der Erbse.

Geradeauslauf: Auf der Bahn gibt's nichts zu deuteln. Der GT 301-bereifte Runner zieht astrein seine Bahn, schüttelt sich kurz über Längsrillen, um sich sofort wieder zu beruhigen.

Verschleiß: Hält der Runner-Power nicht allzulange stand. Hinten ist spätestens nach 4.500 km Schluß, je nach Gashand. Vorne hält er knapp dreimal so lang, das reicht völlig.

Fazit: Kein schlechter Pneu. Aber für die al-lerbesten Sportreifen hier im Feld ist der Dunlop GT 301 zu unkomfortabel und ver-schleißt zu schnell, um vorne zu landen.

DUNLOP GT 301

Haftung trocken:	●●●●●
Haftung naß:	●●●○○
Komfort:	●●○○○
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○



HEIDENAU K 58

Info: Tel. 03529/552801

BEWERTUNG

Haftung trocken: Die Mischung klebt wie Pattex, notiert das Testprotokoll. Lediglich die Arbeit der vergleichsweise grob profi-lierten Blöcke sorgt für etwas Unexaktheit bei hohem Tempo. Breiter Grenzbereich schafft Klarheit in Kurven.

Haftung naß: Der Regenmeister im Test. So schnell rollt keiner ums Eck, wenn es platscht und plätschert. Die Michelin Dex-ter können gegen diese Gummis endgültig einpacken.

Komfort: Seine harte Karkasse mindert zwar den Abrollkomfort. Aber die Profil-blöcke erlauben mehr Bewegung und so-mit steigt der Komfort wieder auf akzeptab-les Niveau. Viele Scooterfahrer finden den K 58 im Abrollgeräusch jedoch etwas auf-dringlich.

Geradeauslauf: Trotz des drainage-ori-entierten Profiles keine Probleme. Da macht sich die feste Karkasse wieder bezahlt. Volle Lotte ist sein Lieblingstempo.

Verschleiß: Kaum zu glauben, aber er hält und hält und hält. Ähnlich toll wie sein Markenkollege K61. Allerdings nicht auf schweren 250er Scootern, deren Gewicht arbeitet das Profil schneller auf.

Fazit: K58 ist der Geheimfavorit der Re-daktion für alle Scooter bis ca. 140 kg Ge-wicht. Im trüben Deutschland auf jeden Fall eine empfehlenswerte Gummierung fürs ganze Jahr. Sein Ackerprofil täuscht über den wahren Grip hinweg. Sportler dürfen angasen.

HEIDENAU K 58

Haftung trocken:	●●●●○
Haftung naß:	●●●●●
Komfort:	●●○○○
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●●●●

am falschen Fleck.

Die getesteten Sportreifen lassen sich, grob gesagt, in zwei Gruppen einteilen. Da

sind die mit weicher, flexibler Karkasse (Reifenunterbau) und die mit harter, steifer Karkasse. Eine haftfähige

Laufflächenmischung besit-zen sie ja alle. Zu den Hart-karkassen gehören z. B. Hei-denau und Dunlop, zu den

Weichkarkassen z. B. Metz-ler und Pirelli.

Dahinter stecken unter-schiedliche Produktphiloso-

„Bei Nässe und Vollgas trennt sich

EMPFEBUNG
SCOOTER
& Sport
DER REDAKTION



HEIDENAU K 61 RACER

Info: Tel. 03529/552801

BEWERTUNG

Haftung trocken: Selbst bei Renntempo keine Klagen. Der K 61 bringt die Runner-Power jederzeit sicher auf den Boden und verwöhnt durch präzise Rückmeldung. Auch beim Bremsen zieht er ungerührt seine Bahn.

Haftung naß: Nicht vom Sportprofil täuschen lassen. Die weiche Gummimischung klebt auch bei Monsunschauern erstaunlich gut auf dem Asphalt und vermittelt ein sicheres Gefühl. Der K 61 Racer gehört zu den sichersten Reifen im Regen.

Komfort: Mit ihrem steifen Karkassenunterbau sind die K 61 auf eine hervorragende Federung angewiesen. Die der Serien-Runner nicht besitzt. Auf Schläge reagiert der K 61-bereifte Runner recht unwirsch, gerade in Kurven. Kein Reifen für Warmduscher und Mimosen.

Geradeauslauf: Stabiler Aufbau mit drei Cordlagen macht sich bezahlt. Ein K 61 läuft jederzeit sicher geradeaus, auch bei knapp 130 km/h. Die Mittelrille hat also durchaus ihren Sinn.

Verschleiß: Die Heidenau halten und halten. Hinten ca. 9.000 km, vorne doppelt so lang. Soviel Grip bei soviel Laufleistung, das ist super.

Fazit: Die sächsischen Gummizauberer haben ganze Arbeit geleistet. Wen die Härte über Bodenwellen nicht stört, fährt mit dem K 61 einen extrem griffigen Sportreifen bei Sonne und Regen. Der zudem sehr lange hält.



MAXXIS MC-6029

Info: Tel. 04821/8906-0

BEWERTUNG

Haftung trocken: Maxxis kommen aus Taiwan, sind die Premiummarke von Cheng Shin. Sie haften bei trockener Fahrbahn erfreulich gut, auf öffentlichen Straßen setzen sie die Runner-Power jederzeit in Vortrieb um.

Haftung naß: Hier fallen sie hinter die besten zurück. Die Maxxis werden vage und unsicher, das Übergang von Haften und Wegschmieren geschieht recht plötzlich. Das bedeutet: früher Gas wegnehmen.

Komfort: Als „Weichkarkasse“ rollen die Maxxis entsprechend soft über Bodenwellen hinweg. Eine maue Federung wie beim Runner nimmt das dankbar zur Kenntnis. Grundsätzlich haben die Maxxis ihr weiches Eigenleben.

Geradeauslauf: Hier fehlt die Stabilität. Bei 130 km/h wirkt der Maxxis-bereifte Runner nervös wie ein Fohlen und muß ständig auf Kurs gehalten werden. Wer viele Kilometer auf der Autobahn frißt, wird mit den Maxxis nicht glücklich.

Verschleiß: Weiche Karkasse, hier kann der Reifen richtig arbeiten („walken“). Das erhitzt den Gummibelag und bringt erhöhten Abrieb mit sich. Mehr als 4.000 km übersteht der Hinterreifen nicht. Vorne rechnen wir mit ca. 10.000 km.

Fazit: Kein schlechter Reifen, dazu preisgünstig. Bei trockenen Bedingungen weit besser als jeder Tourenreifen, büßt allerdings bei Nässe einen großen Teil seiner Sicherheit ein. Schwächen im Geradeauslauf.

EMPFEBUNG
SCOOTER
& Sport
DER REDAKTION

REIFENTEST



METZELER ME 7-TEEN

Info: Tel. 089/14908-440

BEWERTUNG

Haftung trocken: Die weiche Metzeler-Mischung klebt wie Kaugummi, strahlen Vollgasjünger. Alle Testfahrer lobten den handlichen Reifen, der seinen späten Grenzbereich schön sanft ankündigt.

Haftung naß: Alles paletti auch im Nassen, weil sich die Laufflächenmischung bei nasser Fahrbahn wie ein Tintenfisch ansaugt. Der Übergang zwischen Haften und Rutschen ist allerdings ein bißchen abrupt, hier sind sportliche Reflexe gefragt.

Komfort: Weiche Mischung auf weichem Unterbau ergibt einen extrem komfortablen Reifen, der Bodenwellen von selbst wegbügelt. Ein unwirsch federnder Runner wird mit ME 7-teen außerordentlich aufgewertet.

Geradeauslauf: Zieht sauber sein Bahn. Der ME 7-teen läßt sich von Längsrillen nur für einen Sekundenbruchteil irritieren, dann kehrt wieder Ruhe ein. Auch ohne Mittelrille gelingt Metzeler ein sauberer Autobahnlauf.

Verschleiß: Physik läßt sich nicht besiegen. Der Metzeler besitzt wenig Profiltiefe im Neuzustand und eine weiche Mischung. Nach ca. 4.000 km ist der Hinterreifen fällig. Vorne hält er ca. dreimal so lang.

Fazit: Diese sportlichen Treter kleben wie Kaugummi und lieben Kurven bei viel Komfort. Dafür opfern sie den letzten Tick Stabilität und Laufleistung. Wer über genügend Kleingeld verfügt, kommt hier voll auf seine Kosten.

HEIDENAU K 61 RACER	
Haftung trocken:	●●●●●
Haftung naß:	●●●●○
Komfort:	●●○○○
Geradeauslauf:	●●●●●
Verschleiß:	●●●●●

MAXXIS MC-6029	
Haftung trocken:	●●●●○
Haftung naß:	●●○○○
Komfort:	●●●●○
Geradeauslauf:	●○○○○
Verschleiß:	●●○○○

METZELER ME 7-TEEN	
Haftung trocken:	●●●●●
Haftung naß:	●●●●○
Komfort:	●●●●●
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○

phien. Die einen setzen auf flexiblen Unterbau und gewinnen hohe Eigendämpfung. Der Reifen kann auf

Fahrbahnunebenheiten reagieren, ein Pirelli oder Metzeler rollt komfortabler über Bodenunebenheiten und Ka-

naldeckel. Die anderen setzen auf stabiles Fundament. Der Reifen behält so bei Top-speed seine Form, walkt we-

niger, hält länger und fährt sich stabiler. Nachteile in Sachen Abrollkomfort werden hingenommen. Der Reifen,



die Spreu vom Weizen“

REIFENTEST



MICHELIN BOPPER

Info: Tel. 0721/530-0

BEWERTUNG

Haftung trocken: Hier hat kein Testfahrer Klagen zu entrichten, bricht aber auch nicht in laute Jubelrufe aus. Zu stark die heutige Konkurrenz. Auf öffentlichen Straßen reicht das Potential des in Turin gefertigten Franzosen allemal.

Haftung naß: Klebriger Gummi allein macht noch keinen Regenmeister. Dem Bopper fehlen die wasserabführenden Rillen und die griffigen Kanten. Lieber etwas früher das Gas zumachen. Hier im Feld reicht es nur für einen Durchschnittsplatz.

Komfort: Ein weiches Fundament und ein klebriger Zuckerguß drüber. Klar, daß das bei Bodenwellen nachgibt. Mit der Flexibilität des Bopper nimmt allerdings auch seine Präzision ab, z.B. beim Vollbremsen.

Geradeauslauf: Nicht besser und nicht schlechter als die meisten anderen Sportreifen. Wer ja auch noch schöner, wenn ein Reifen bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h die große Flatter bekäme.

Verschleiß: Wenig Profiltiefe und weiche Mischung, das raspelt sich rasch runter. Gut für Michelin, schlecht für den eigenen Geldbeutel. Auf einem frech bewegten Runner übersteht ein teurer Bopper hinten gerade mal 4.000 km, vorne ca. 10.000 km. Wer sich das leisten kann, bitte sehr.

Fazit: Der einstige Spitzenpneu ist wegen mangelnder Weiterentwicklung ins Mittelfeld abgerutscht. Dazu ist der Bopper recht teuer, hält nicht lange und bei Nässe bietet er auch nicht das sicherste Gefühl.

MICHELIN BOPPER

Haftung trocken:	●●●●○
Haftung naß:	●●●○○
Komfort:	●●●●○
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○



MICHELIN DEXTER

Info: Tel. 0721/530-0

BEWERTUNG

Haftung trocken: Wer nicht Scooterrennen fährt, dürfte mit dem Dexter jederzeit zurechtkommen. Auch beim Bremsen bieten er (wie alle Testreifen hier) mehr Grip, als die serienmäßigen Runner-Bremsen an Verzögerung bereitstellen.

Haftung naß: Der einstige Regenmeister mußte kräftig Federn lassen. Zwar schaufelt er bei Regengüssen immer noch das Wasser zur Seite, aber alle Konkurrenten haben stark aufgeholt. Die Heidenau K58 können alles besser.

Komfort: Laute Abrollgeräusche im Vergleich zur glatten slickartigen Konkurrenz. Empfindliche stört das. Weiche Gummiblöcke passen sich den Konturen auf Bodenwellen an, bringen aber auch Bewegung in den Reifen. Das stört die glasklare Rückmeldung zum Fahrer.

Geradeauslauf: Weder nervös noch stur bei Vollgastempo. Dexter-bereifte Runner bleiben brav in ihrer Spur, wie vorher und hinterher auch. Keine Sensationen zu vermelden.

Verschleiß: Schmilzt wie Eiscreme in der Sonne. Die kleinen Blöcke bewegen sich stark, das heizt den Reifen auf und kostet Laufleistung. Die in Turin hergestellten Dexter sind ein teures Vergnügen.

Fazit: Der einstige Regenkönig wurde nicht weiterentwickelt. Heute muß man fragen: Wozu Dexter, wenn es einen besseren, langlebigeren Heidenau K 58 für weniger Kohle gibt?

MICHELIN DEXTER

Haftung trocken:	●●●●○
Haftung naß:	●●●●○
Komfort:	●●●○○
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○



PIRELLI SL 36 DJ

Info: Tel. 089/14908-0

BEWERTUNG

Haftung trocken: Die Pirelli gehören zu den absoluten Lieblingen unserer Tester. Denn sie lenken blitzschnell ein, geben durch ihr sicheres Auftreten jederzeit Vertrauen und kleben wie Kaugummi.

Haftung naß: Die weiche Gummimischung macht's, nicht das glatte Profil. Deshalb fährt der Pirelli auch im Regen wie eine Eins. Das gibt allen Fahrern Sicherheit und schafft Vertrauen.

Komfort: Außen weich (Mischung) und innen weich (Aufbau), das läßt den Pneu arbeiten. Der SL 36 DJ steckt Bodenwellen und Schläge unberührt weg, läuft wunderbar soft ab. Ein Komfortbolzen, der wunderbar zum Runner paßt.

Geradeauslauf: In den meisten Lagen problemlos wie ein Schnellzug. Nur bei Längsrillen zuckt kurz der Lenker, dann beruhigt sich die Fahre wieder von selbst. Und siehe da, wer's kann, der braucht nicht unbedingt eine Mittelrille für sichere Vollgasfahrt.

Verschleiß: Wunder sind nicht möglich. Super Haftung, weicher Aufbau und wenig Profiltiefe sorgen für hohen Verschleiß. Hinten 4.000 km, vorne ca. 12.000 km, dann müssen die Pirelli gewechselt werden.

Fazit: Racing für die Straße, so lassen sich die SL 36 DJ beschreiben. Auf der Habenseite stehen enormer Grip und hoher Komfort, als Soll müssen wir die Haltbarkeit ankreiden. Wen das nicht stört, erhält hier sagenhafte Reifen.

PIRELLI SL 36 DJ

Haftung trocken:	●●●●●
Haftung naß:	●●●●○
Komfort:	●●●●●
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○

der beide Welten in sich vereint, ist noch nicht gebacken.

Was harte Karkassen an Komfort verlieren, sollte die

Fahrzeugfederung ausgleichen. Hier tut sich ein Gilera Runner 180 schwer. Fettriefende Billiggabel und eher

durchschnittliches Federbein, hier reiht sich der harte Runner ins meist maue Scooterfeld ein. Die wenigsten Scoo-

ter haben so hochwertige Federelemente, wie es bei Motorrädern längst üblich ist. Deshalb bieten Reifen mit

„Große Unterschiede beim Vers



**SAVA
MC 16**

Info: Tel. 05139/894910

BEWERTUNG

Haftung trocken: Eine der Überraschungen im Test. Die Sava haften trocken fast so gut wie die besten im Test. Ein Vorteil ist auch die gelungene Kontur, man fährt die Reifen wirklich bis zum Rand ab. Leichtfüßiges Handling, lobten die Testfahrer.

Haftung naß: Störend der plötzliche Übergang zwischen im Grenzbereich, das genaue Gefühl liefern die Sava nicht. Wer's nicht ganz so fix angeht, dem reichen die Sava allemal.

Komfort: Weiche Karkasse, weiche Mischung, die Sava passen sich dem wechselnden Untergrund rasch an. Und verwalten den Runner vom harten Bock in einen manierlichen Scooter. Schläge dringen nicht mehr bis ins Kreuz durch.

Geradeauslauf: Trotz ihrer flexiblen Karkasse geben sich die Sava keine Blöße und ziehen selbst bei 130 km/h sauber ihre Bahn. Ein kurzer Schlenker auf Längsrillen, dann beruhigen sie sich sofort wieder.

Verschleiß: Die Sava MC 16 liegen im Mittelfeld. Erfahrungsgemäß hält ein Hinterreifen ca. 4.000 km, vorne darf man ca. 10.000 km erwarten. In Anbetracht des günstigen Preises sind sie allemal eine wirtschaftliche Überlegung wert.

Fazit: Nicht verwechseln, die Sava sehen aus wie Pirelli SL 26. Sie fahren sich auf dem Runner 180 weich, handlich und gefallen durch die gelungene Kontur. Bitte bei Regen verbessern, dann stehen die Savas auf dem Treppchen.

SAVA MC 16

Haftung trocken:	●●●●○
Haftung naß:	●●○○○
Komfort:	●●●●●
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○



**SCHWALBE
POWER SLICK**

Info: Tel. 02265/1090

BEWERTUNG

Haftung trocken: Weiterentwickelt, besser als auf unserem F12-Dauertestler. Obwohl sich seine Lauffläche extraweich anfühlt, setzt er dem munteren Kurventreiben ein früheres Ende. Die Kontur läßt breite ungenutzte Streifen, d.h. nur Teile der Lauffläche werden tatsächlich genutzt.

Haftung naß: Schlechtesten im Test bei Regenwetter. Läßt es am Feeling vermissen, bietet wenig Grip und neigt zum plötzlichen Wegrutschen. Piano ist angesagt.

Komfort: Rollt weder härter noch weicher ab als andere Reifen. Auf glatten Fahrbahnen angenehm zu fahren, über Kopfsteinpflaster kann's wegen der mauen Runnerfederung kein Reifen besser. Laufgeräusche durch sein glattes Profil sehr niedrig.

Geradeauslauf: Zieht sauber seine Bahn, reagiert selbständig auf Längsrillen und beruhigt sich nach kurzem Störmanöver mit einem Schüttler von selbst. Beim harten Anbremsen ist er mit sich beschäftigt, bleibt nicht ganz sauber in der Spur.

Verschleiß: Weicher Aufbau bedeutet hohe Walkarbeit, das bringt Verschleiß. Dazu kommt eine durchschnittliche Profiltiefe. Hinten ist nach maximal 4.000 km Ersatz angesagt, vorne nach ca. 10.000 km.

Fazit: Die Power Slick können in keinem Testkriterium an die Spitze vordringen. Trotzdem dürften die meisten Fahrer zufrieden sein, denn sie machen nichts falsch. Ungewöhnlich allerdings die Formgebung, es bleiben zwei Fingerbreit Rand frei.

SCHWALBE POWERSLICK

Haftung trocken:	●●●○○
Haftung naß:	●●○○○
Komfort:	●●●●○
Geradeauslauf:	●●●●○
Verschleiß:	●●○○○

weicher Karkasse mehr Abrollkomfort auf dem Runner.

Fazit: Es kristallisieren sich vier Favoriten heraus. Regen-

fahrer sollten Heidenau K 58 aufziehen. Sportfahrer haben die Wahl zwischen Metzeler, Pirelli und Heidenau K 61. ■



TIP: LUFTDRUCK

In Handbüchern stehen meist zu niedrige Werte. Wir empfehlen 1,8 bar vorn und 2,3 bar hinten als Standardwert. Bei Scootern mit hoher Vorderradlast (Leo, Burgman & Co.) erhöhen wir den Luftdruck vorn auf 2,0 bar. Bei Urlaubsfahrten zu zweit mit Gepäck kommen in den Hinterreifen 2,5 bar. Den Luftdruck alle zwei Wochen nachprüfen, denn Luft entweicht unmerklich.

SCHMERZLICH VERMISST

Gern hätten wir auch die Bridgestone Hoop B02/03 getestet. Sie trafen trotz rechtzeitiger Bestellung bis Redaktionsschluß aber nicht bei uns ein.

chleiß"