





WWW.ROTHE-RACING.de

Empfehlung Reifenluftdruck von Straßenreifen auf der Rennstrecke

ACHTUNG: Diesen Luftdruck (gemessen bei kalten Reifen) nur auf der Rennstrecke fahren

METZELER			MICHELIN			PIRELLI			BRIDGESTONE		
RACETEC RR (K3)			POWER SUPERSPORT EVO			DIABLO SUPERCORSA SP			RS 10		
											
Dimension vorn: 120/70-ZR 17 hinten: 190/55-ZR 17 Gewicht v./h.: 4,15/6,03 kg effektive Reifenbreite v./h.: 117/185 mm Abrollumfang v./h.: 1,90/2,04 m empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 2,3/2,3 bar* empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: k.A.			Dimension vorn: 120/70-ZR 17 hinten: 190/55-ZR 17 Gewicht v./h.: 4,26/6,38 kg effektive Reifenbreite v./h.: 118/186 mm Abrollumfang v./h.: 1,89/2,04 m empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 2,1/1,5 bar* empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: k.A.			Dimension vorn: 120/70-ZR 17 hinten: 190/55-ZR 17 Gewicht v./h.: 4,17/6,13 kg effektive Reifenbreite v./h.: 116/184 mm Abrollumfang v./h.: 1,89/2,04 m empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 2,3/2,3 bar* empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: k.A.			Dimension vorn: 120/70-ZR 17 hinten: 190/55-ZR 17 Gewicht v./h.: 4,44/6,28 kg effektive Reifenbreite v./h.: 118/186 mm Abrollumfang v./h.: 1,89/2,04 m empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 2,2/1,5 bar* empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: k.A.		
	max. Punkte	Punkte		max. Punkte	Punkte		max. Punkte	Punkte		max. Punkte	Punkte
Kaltlaufverhalten	10	9	Kaltlaufverhalten	10	7	Kaltlaufverhalten	10	9	Kaltlaufverhalten	10	6
Handling	30	22	Handling	30	22	Handling	30	24	Handling	30	22
Zielgenauigkeit	30	20	Zielgenauigkeit	30	18	Zielgenauigkeit	30	25	Zielgenauigkeit	30	22
Stabilität	30	27	Stabilität	30	20	Stabilität	30	27	Stabilität	30	25
Grip	40	32	Grip	40	30	Grip	40	32	Grip	40	30
Verh. im Grenzbereich	20	18	Verh. im Grenzbereich	20	18	Verh. im Grenzbereich	20	18	Verh. im Grenzbereich	20	18
Aufstellmoment beim Bremsen	10	8	Aufstellmoment beim Bremsen	10	9	Aufstellmoment beim Bremsen	10	9	Aufstellmoment beim Bremsen	10	9
Feedback	30	21	Feedback	30	21	Feedback	30	25	Feedback	30	23
GESAMTSUMME	200	157	GESAMTSUMME	200	145	GESAMTSUMME	200	169	GESAMTSUMME	200	155
FAZIT Die herausragendste Eigenschaft des Metzeler ist sein Grip. Schlicht sensationell, welche Haltung die Straßenpelle aufbaut! Außerdem bietet der Gummi erstklassigen Komfort, wodurch die Test-Suzuki GSX-R 1000 wunderbar ruhig und stabil über die Piste brennt. Allerdings lässt der Nachfolger des legendären Racetec Interact dadurch in den Kriterien Zielgenauigkeit und Feedback minimal Federn. Außerdem stellt er sich beim Bremsen in Schräglage leicht auf. Unterm Strich ist der RR ein gummtüger und verlässlicher Partner, mit dem Sportpiloten nichts falsch machen können.			FAZIT Der Franzose vermittelt ein gemischtes Bild. Für ihn spricht der hervorragende Hinterrad-Grip, den der Pilot auch bestens spürt. In Sachen Stabilität schwächelt der Evo allerdings. Vermutlich wegen seines starren Unterbaus absorbiert er Unebenheiten und ins Fahrwerk geleitete Impulse nur mäßig, wodurch spürbare Unruhe in der Suzi entsteht. Feinarbeiten beim Setup sind also nötig. Dazu weist auch er wie der Bridgestone RS 10 bereits nach zwei Turns deutliche Verschleißspuren auf. Super dagegen: Aufstellmoment in Schräglage kennt der Evo nicht.			FAZIT Das hätten wir nicht erwartet: Der dienstälteste Gummi heisst den Testsieg ein – mit deutlichem Vorsprung! Beim Pirelli spürt der Pilot am deutlichsten die Nähe zu einem Rennreifen: lasergenaues und gieriges Einbiegen, knackiges Handling, pfeilschnell in Wechselkurven, superber Grip, feinstes Feedback, vor allem am Vorderrad. Dazu bietet der Diablo SP ein problemloses Kaltlaufverhalten, zumindest bei Außentemperaturen um 15 Grad. Die Pelle liefert auch den höchsten Spaffaktor, was aber natürlich nicht in die Punktwertung einfließt. Für Sportfahrer klar die erste Wahl.			FAZIT Der RS 10 ist eine sehr ordentliche Pelle mit vielen Stärken und ohne nennenswerte Schwächen. Entsprechend punktet er in jedem Kriterium fleißig, mit einer Ausnahme: Kaltlaufverhalten. Zwar baut der Gummi schnell Wärme und damit Grip auf. Doch die äußerst glitschige Trennschicht im Neuzustand verursacht beim Einrollen einen gehörigen Schreckmoment – aufpassen! Fragen wirft das Abriebbild auf. Bereits nach zwei Turns zeigte der hintere Gummi erste Verschleißerscheinungen. Der hintere (Kalt-) Luftdruck für die Renne ist für eine Straßensohle ungewöhnlich niedrig: 1,5 bar.		
* nur Rennstrecke			* nur Rennstrecke			* nur Rennstrecke			* nur Rennstrecke		

WWW.ROTHE-RACING.de

Empfehlung Reifenluftdruck von Slicks auf der Rennstrecke

ACHTUNG: Luftdruck kalt bzw. vorgeheizt empfohlen

BRIDGESTONE		DUNLOP		METZELER		MICHELIN		PIRELLI			
V02		KR 106/108		RACETEC SLICK		POWER SLICK EVO		DIABLO SUPERBIKE			
Dimension vorn: 120/600-R 17 hinten: 200/655-R 17		Dimension vorn: 120/70-R 17 hinten: 195/65-R 17		Dimension vorn: 120/70-R 17 hinten: 190/60-R 17		Dimension vorn: 120/70-ZR 17 hinten: 200/55-ZR 17		Dimension vorn: 120/70-R 17 hinten: 200/60-R 17			
Mischung v./h.: medium/medium		Mischung v./h.: 3/2		Mischung v./h.: K1/K2		Mischung v./h.: nur eine Mischung erhältlich		Mischung v./h.: SC1/SC2			
Gewicht v./h.: 4,09/7,20 kg		Gewicht v./h.: 4,44/6,83 kg		Gewicht v./h.: 4,22/6,66 kg		Gewicht v./h.: 3,96/6,57 kg		Gewicht v./h.: 4,14/6,70 kg			
effektive Reifenbreite v./h.: 116/192 mm		effektive Reifenbreite v./h.: 117/193 mm		effektive Reifenbreite v./h.: 117/190 mm		effektive Reifenbreite v./h.: 118/196 mm		effektive Reifenbreite v./h.: 118/199 mm			
Abrollumfang v./h.: 1,89/2,06 m		Abrollumfang v./h.: 1,90/2,06 m		Abrollumfang v./h.: 1,89/2,06 m		Abrollumfang v./h.: 1,89/2,08 m		Abrollumfang v./h.: 1,90/2,08 m			
empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 1,9/1,1 bar		empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 2,0/1,0 bar		empfohlener Luftdruck kalt v./h.: k.A.		empfohlener Luftdruck kalt v./h.: 1,9/1,3 bar		empfohlener Luftdruck kalt v./h.: k.A.			
empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: k.A.		empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: 2,2/1,2 bar		empf. Luftdruck vorgeh. v./h.: 2,2-2,5/1,6-1,8 bar		empf. Luftdruck vorgeheizt v./h.: k.A.		empf. Luftdruck vorgeh. v./h.: 2,2-2,5/1,6-1,8 bar			
	max. Punkte	Punkte	max. Punkte	Punkte	max. Punkte	Punkte	max. Punkte	Punkte	max. Punkte		
Handling	30	27	30	23	30	22	30	22	30		
Zielgenauigkeit	30	28	30	23	30	24	30	18	30		
Stabilität	30	23	30	21	30	27	30	20	30		
Grip	40	37	40	37	40	34	40	32	40		
Verh. im Grenzbereich	20	18	20	18	20	18	20	18	20		
Aufstellmoment beim Bremsen	10	9	10	9	10	9	10	9	10		
Feedback	30	27	30	25	30	25	30	23	30		
GESAMTSUMME	190	169	GESAMTSUMME	190	159	GESAMTSUMME	190	142	GESAMTSUMME	190	163
FAZIT Auf den Bridgestones lässt sich die Suzuki phänomenal übers Vorderrad fahren, auch auf der Bremse. Wunschlínie denken, abwinkeln, passt auf den Millimeter. Dazu liefert der V02 vorn wie hinten erstklassiges Feedback, und auch beim Handling hat er die Nase vorn. Außerdem bietet er superben Grip. Einziges Fragezeichen betrifft die Stabilität. Im schnellen Hatzenbachbogen fängt die Hinterhand an zu röhren, weshalb wir vom Gas mussten. Auf dem Rest der Strecke lief der V02 aber absolut problemlos, Testsieg.		FAZIT Wie bei den Bridgestone-Slicks gerät auch bei den Dunlops im Hatzenbach Unruhe ins Fahrwerk. Die Bewegungen sind sogar noch etwas ausgeprägter. Doch auch die Dunlops spüren auf der restlichen Piste einwandfrei. In den anderen Kriterien kann der seit geraumer Zeit in Frankreich produzierte Reifen voll überzeugen. Vor allem beim Grip zählt er zu den Besten. In Sachen Handling, Zielgenauigkeit, Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage und Feedback reiht er sich brav ins restliche Testfeld ein.		FAZIT Der Racetec Slick ist im positiven Sinn ein unauffälliger Reifen. Er kann alles, macht alles mit und zeigt keinerlei Eigenarten. Ein braver, absolut problemloser Allrounder, der sich auf dieser Strecke dank seines elastischen Aufbaus zusammen mit dem Pirelli in Sachen Stabilität von der Konkurrenz absetzen kann. Für Hobbyracer reicht der Grip völlig aus, erreicht aber nicht ganz das Niveau der Top-Gummis. Interessant ist der Preis. Im Vergleich zum Pirelli ist der Metzeler zirka 17 Prozent günstiger.		FAZIT Bis auf das Profil entspricht der Power Slick Evo eins zu eins seinem gemusterten Bruder Power Cup Evo, einem Rennreifen mit Straßenzulassung. Vermutlich ist das der Grund, weshalb die Slick-Variante nicht ganz zur Konkurrenz aufschließen kann. Wie beim Supersport Evo (siehe Seite 53) herrscht zudem immer etwas Unruhe im Gebälk. Der Slick Evo ist nicht das glühendste Eisen im Michelin-Feuer. Das heißt Power Slick Ultimate, ist eine feine Profi-Pelle und derzeit in Deutschland leider nicht erhältlich.		FAZIT Eine der hervorstechendsten Qualitäten des Pirelli Diablo Superbike ist hinlänglich bekannt: Er glänzt mit völlig problemlosem Fahrverhalten, egal auf welcher Maschine. Das erspart mühselige Anpassungsarbeiten beim Setup und bringt bei der Stabilität reichlich Punkte. Darüber hinaus liefert er fantastischen Grip. Beim Handling, der Zielgenauigkeit und dem Feedback muss er sich nur dem in dieser Hinsicht überragenden Bridgestone geschlagen geben. Letztlich landet er auf dem ehrenvollen zweiten Platz.			

Quelle: MOTOR PRESSE STUTTGART GMBH & CO. KG - Ausgabe: PS 07 Juli 2015