



17 Bilder

ANZEIGE

[Startseite](#) [Zubehör](#) [Reifen](#) [Straßenreifen 2019 für große Reiseenduros im Test](#)

STRASSENREIFEN FÜR GROSSE REISEENDUROS (2019)

Landstraßen-, Alltags-, Nässe- und Verschleißtest

Sechs Paar Straßenreifen für große Reiseenduros der Dimensionen 120/70 R19, 170/60 R17 machen den Landstraßen-, Alltags-, Nässe- und Verschleiß-Test. Hierfür schnallen wir sie auf sechs BMW R 1250 GS und spulen insgesamt 3.500 Testkilometer runter.

Karsten Schwerts, Jérg Lohse · 21.06.2019

🏆 Unsere Reifen-Empfehlung für Reiseenduros im Überblick:

- Der **Continental Trail Attack 3*** hat im Vergleichstest überzeugt und punktet beim geringen Verschleiß und im Alltag gegenüber der Konkurrenz und daher unser **Testsieger**.
- Unser **Kauf Tipp** hat bei der Konkurrenz im sportlichen Landstraßenfahren das Nachsehen, dafür fährt der **Michelin Anakee Adventure** bei Nässe allen davon uns ist hier der Nasstest-Sieger.

Bridgestone Battlax A41



Zubehör



DUNLOP GEOMAX MX14

Neue Sandschaufel für Crosser



Wer auf Ultrastabilität Wert legt, kommt am neuen A41 nicht vorbei.

Gewicht: vorne 5,3 kg, hinten 8,0 kg

Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)

Landstraße/Alltag (134 Punkte, Platz 4): Wer auf eine Ultrastabilität Wert legt, kommt am neuen A41 nicht vorbei. Wie auch der Vorgänger A40 punktet der Japaner mit hervorragender Geradeauslaufstabilität – sogar voll aufgeladelt mit Passagier und Gepäck. Naturgemäß leidet darunter die Handlichkeit, dafür lässt sich der A41 neutral durch Kurven steuern und gefällt auch mit hoher Lenkpräzision. Gut für Kilometerfresser: Die Eigenschaften bleiben auch bei zunehmender Laufleistung erhalten.

Nasstest (83 Punkte, Platz 6): Breiter, gut einschätzbarer Grenzbereich, satte Haftung in nassen Kurven. Grundsätzlich funktioniert der A41 auch an verregneten Tagen prima. Warum dann Platz 6? Das Haftpotenzial der Konkurrenz ist einfach noch ein Stück besser.

Verschleiß (85 Punkte, Platz 4): Gleichmäßiger Profilverlust an Front und Heck. In Summe betrachtet ein gutes Mittelmaß.

ANGEBOTE

ANZEIGE

Fazit: Ganz klar der Reifen für fernreisende Enduristen, die es gerne laufen lassen und ein verlässliches, bolzstabiles Gummi aufgezogen haben wollen. Bei Handling und Nässe ginge zwar mehr, aber echte Mankos hat der A41 nicht.

MOTORRAD-Bewertung: gut

Continental Trail Attack 3



Handlichkeit auf Landstraßen hat einen Namen, und der lautet Conti.

Gewicht: vorne 5,2 kg, hinten 8,4 kg

Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)



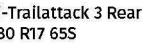

Landstraße/Alltag (138 Punkte, Platz 1): Handlichkeit auf Landstraßen hat einen Namen, und der lautet Conti! Wie auch der Vorgänger Trail Attack 2 überzeugt Nummer 3 mit seiner Dynamik, die bereits auf den ersten Metern zu spüren ist. In Sachen Kaltlaufperformance lassen die Gummis nichts anbrennen. Das Feedback ist hervorragend, die Präzision begeistert vor allem in engen Kurven und Kehren. Nach 3.500 Kilometern Laufleistung müssen nur minimale Einbußen hingenommen werden.

Nasstest (92 Punkte, Platz 3): Bei Regen ist gegenüber dem Vorgänger (seinerzeit Letzter in diesem Testabschnitt) ein Riesenfortschritt zu spüren. Der Trail Attack 3 begeistert auch bei Nässe mit tollem Feedback, sattem Grip und ist am Limit gut einschätzbar.

Verschleiß (90 Punkte, Platz 1): Mit mehr Profiltiefe an der Front und insgesamt geringem Abrieb unser Lauflistungskönig.

ANGEBOTE

ANZEIGE

<p>Motorrad, Quad, ATV Reifen CONTINENTAL 130/80 -17 65 S TL TRAIL ATTACK 3 REAR</p>  <p>121,30 € zzgl. 8,95 € Versand</p> <p>Lieferzeit: Sofort lieferbar, Lieferzeit: 1-3 Werktagen</p> <p>ZUM SHOP</p>	 <p>Conti-Trailattack 3 Rear 130/80 R17 65S</p>  <p>121,38 € inkl. Versand</p> <p>Lieferzeit: 3 bis 5 Werktagen</p> <p>ZUM SHOP</p>	<p>Cor 58V</p>  <p>Liefen</p>
---	--	--

Fazit: Kurvenjunkies setzen klar auf den Trail Attack 3, der sich mit einem spürbaren Entwicklungsschub nicht nur deutlich von seinem Vorgänger absetzen kann, sondern auch die Konkurrenz im Alltag und beim Verschleiß abhängt.

MOTORRAD-Bewertung: sehr gut

Dunlop Trailsmart Max



Agilität auf der Landstraße und behält im Regen die guten Eigenschaften des Vorgängers bei.

Gewicht: vorne 5,4 kg, hinten 7,8 kg

Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)

Landstraße/Alltag (137 Punkte, Platz 2): Mit einem neu konstruierten Vorderreifen kann der "Max" die beim Vorgänger Trailsmart kritisierte mangelnde Handlichkeit beheben. Auch Dunlops Enduroreifen gefällt durch seine Kaltlaufeigenschaften und punktet in Kurven dann durch sein sattes Handling, ohne dabei kippelig oder gar nervös zu wirken. Über das Grippolster braucht man sich keinen Kopf zu machen: Die Haftreserven sind eine Bank. Nach 3.500 Kilometern lässt die tolle Lenkpräzision etwas nach.

Nasstest (92 Punkte, Platz 3): Mit seiner gut einschätzbaren Rückmeldung lässt sich der Trailsmart Max sicher und souverän durch verregnete Kurvenregionen steuern. Auch auf der Bremse überzeugt er – zweitbesten Wert im Vergleich, das schafft Vertrauen.

Verschleiß (84 Punkte, Platz 5): Im Vergleich zum Vorgänger mehr Laufleistung, die Konkurrenz frisst aber etwas weniger Gummi.

ANGEBOTE

ANZEIGE

Fazit: Keine Neu-, dafür aber eine konsequente Weiterentwicklung aus dem Hause Dunlop. Der Trailsmart Max gefällt mit Handlichkeit und Agilität auf der Landstraße und behält im Regen die guten Eigenschaften des Vorgängers bei.

MOTORRAD-Bewertung: sehr gut

Metzeler Tourance Next "B"



Immer wieder der Metzeler das meiste Profil verliert – auch beim Abrieb sind andere besser.

Gewicht: vorne 5,2 kg, hinten 7,4 kg

Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)

Landstraße/Alltag (132 Punkte, Platz 5): Auf der BMW R 1250 GS in der Spezifikation "B" aufgezogen, macht der angegraute Tourance Next keinen schlechten Job, kann sich mit guten Kaltlaufeigenschaften, satten Haftreserven beim Beschleunigen sowie ausreichend Kurvengrip sauber in Szene setzen. Im Vergleich zur zum Teil deutlich jüngeren Konkurrenz (u. a. Conti, Dunlop) ist zu spüren, dass es diese punkto Handlichkeit und Lenkpräzision etwas besser können. Der Abstand nach vorne ist aber gering.

Nasstest (88 Punkte, Platz 5): Auch hier heißt die Platzierung nicht, dass der Tourance Next ein schlechter Regenreifen ist: Rückmeldung und Haftreserven sind gut, das Limit ist sauber einschätzbar. Die Mitbewerber legen aber bei Nässe noch eine Schippe drauf.

Verschleiß (80 Punkte, Platz 6): Hinten verliert der Metzeler das meiste Profil im Vergleich – auch beim Abrieb sind andere besser.

ANGEBOTE

ANZEIGE



PNEUS-ONLINE

Tourance Next Front B 120/70 R19 60V

Pneus-Online **100,28 €**
inkl. Versand
Lieferzeit: 24 bis 48 Stunden

ZUM SHOP



Motorrad, Quad, ATV Reifen
METZELER 170/60 R17 72 V TL
TOURANCE NEXT (B) REAR

**Reifen
Remras** **132,10 €**
zzgl. 8,95 €
Versand
Lieferzeit: Sofort lieferbar,
Lieferzeit: 1-3 Werktage

ZUM SHOP

Fazit: Der Tourance Next war der Reifen für die GS-Klasse. Doch nun muss sich der Oldie der jüngeren Konkurrenz geschlagen geben. Die ist dynamischer, haftet besser oder verschleißt weniger. Er bleibt aber ein guter Allrounder.

MOTORRAD-Bewertung: gut

Michelin Anakee Adventure



kurvenschwingende Alltagstouristen. Bei Nässe gibt es keinen Besseren.

Gewicht: vorne 4,9 kg, hinten 7,4 kg

Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)



Landstraße/Alltag (132 Punkte, Platz 5): Mit seinen auffällig groben Profilblöcken unterscheidet sich der Adventure nicht nur vom Vorgänger Anakee III, sondern auch vom übrigen Testfeld. Großer Vorteil: Die Warmfahrzeit fällt extrem kurz aus. Nachteil: Stabilität und Lenkpräzision kommen bei sportlicher Landstraßenfahrt nicht ganz an die Konkurrenten im Testfeld heran. Wer allerdings den moderaten Kurvenswing schätzt, wird von seiner superben Rückmeldung begeistert sein.

Nasstest (98 Punkte, Platz 1): Hundert minus zwei! Mehr muss man eigentlich nicht sagen, oder? Der Punktstand sagt alles. Michelins neuer Anakee ist die Macht im Regen. Exorbitant hohes Gripniveau, tolles Feedback, super im Grenzbereich.

Verschleiß (86 Punkte, Platz 2): Baut vorne wie hinten gleichmäßig ab, noch dazu sehr wenig im Vergleich. Vizemeister im Abrieb!

ANGEBOTE

ANZEIGE

 <p>Anakee Adventure Front 110/80 R18 58V</p> <p>Pneus-Online Lieferzeit: 3 bis 5 Werktage</p> <p>110,91 € inkl. Versand</p> <p>ZUM SHOP</p>	 <p>Motorrad, Quad, ATV Reifen MICHELIN 110/80 R19 59 V TL/TT ANAKEE ADVENTURE</p> <p>Bedien Technik</p> <p>Lieferzeit: Sofort lieferbar, Lieferzeit 1-3 Werktage</p> <p>134,90 € zzgl. 8,95 € Versand</p> <p>ZUM SHOP</p>
--	--

Fazit: Nicht der Reifen für auf Supersport gepolte Reiseenduristen. Dafür aber eine erstklassige Waffe für Vielfahrer und kurvenschwingende Alltagstouristen. Bei Nässe gibt es keinen Besseren. Wer will da noch auf die Sonne warten?

MOTORRAD-Bewertung: gut

Pirelli Scorpion Trail II



Spitzengruppe behaupten.

Gewicht: vorne 5,3 kg, hinten 7,6 kg

Geschwindigkeitsindex: V (bis 240 km/h)



Landstraße/Alltag (137 Punkte, Platz 2): Hier kommt die ultimative Bereifungsoption für die supersportlich interessierte Reiseenduro-Klientel. Mehr Turnschuh als Pirelli geht nicht. Der Scorpion Trail II überzeugt mit viel Handlichkeit und hoher Lenkpräzision, das Feedback ist enorm, flotte Kurvenjünger werden ihre helle Freude haben. Im direkten Vergleich zum Conti muss der Pirelli nur bei der Kaltlaufperformance etwas einstecken. Die erstklassigen Eigenschaften leiden kaum mit zunehmender Laufleistung.

Nasstest (94 Punkte, Platz 2): Vor drei Jahren entschied der Pirelli dieses Testkapitel für sich. An seiner superben Leistung im Regen hat sich nichts geändert. Die Gripreserven sind phänomenal gut, nur der Michelin baut noch schneller eine bessere Rückmeldung auf.

Verschleiß (86 Punkte, Platz 2): Wenig Abrieb, ausgewogen an Front und Heck verteilt. Auch wirtschaftlich betrachtet ein Tipp.

ANGEBOTE

ANZEIGE

 <p>Scorpion Trail II Front 110/80 R19 59V</p> <p>107,77 € inkl. Versand</p> <p><small>Lieferzeit: 24 bis 48 Stunden</small></p> <p>ZUM SHOP</p>	 <p>Motorrad, Quad, ATV Reifen PIRELLI 130/80 R17 65 V TL TRAIL 2 REAR</p> <p>118,90 € zzgl. 8,95 € Versand</p> <p><small>Lieferzeit: Sofort lieferbar, Lieferzeit: 1-3 Werktage</small></p> <p>ZUM SHOP</p>
---	--

Fazit: Sportlich, sicher, strapazierbar – der Pirelli hat schon ein paar Jährchen auf dem Buckel, kann sich in allen drei Wertungskapiteln aber in der Spitzengruppe behaupten: das ist eine tolle Leistung des Italieners "made in Germany".

MOTORRAD-Bewertung: sehr gut

Landstraßen- und Alltagstest



Gehen wir gedanklich noch einmal zum Reifentest, Teil eins zurück, in dem wir sechs On-/Offroad-Reifen für große Reiseenduros getestet haben. Mit den 50/50-Reifen, die den Spagat zwischen Straße und Gelände schaffen wollen, war der Asphalttritt für manches Gummi beziehungsweise den Fahrer auf der entsprechend bereiften GS ein echter Eiertanz. Walkende Stollen, die beim Highspeed Geradeauslauf taumelig wurden oder in schnellen Wechselkurven förmlich wegknickten. Entsprechend weit klaffte die Schere bei der Punktevergabe auf: Ersten und Letzten in der Straßenwertung trennten ganze 28 Punkte. Da liegen natürlich Galaxien dazwischen.

Bei den Straßenreifen für große Reiseenduros trennen Platz eins und die beiden Schlusslichter sechs Punkte – bei 150 möglichen! Das mag zunächst erstaunen, relativiert sich aber, wenn man die Ergebnisse aus diesem Jahr mit den vergangenen Tests vergleicht. 2016 betrug der Abstand zwischen "bestem" und "schlechtestem" Landstraßenreifen im Endurosegment elf Punkte. Immerhin – knapp die doppelte Punktzahl im Vergleich zu heute!

UMFRAGE

Welche Reifendisziplin ist für euch ausschlaggebend?

3560 MAL ABGESTIMMT

Performance auf der Landstraße und im Alltag.

Grip bei Nässe.

Verschleiß ist für mich sehr wichtig.

Das Gesamtpaket muss einfach passen.

Dass sich diese nun in den drei vergangenen Jahren mehr oder minder halbiert hat, das Testfeld also ganz eng zusammenrücken lässt, zeigt klar auf, in welche Richtung die Reifenentwickler die Enduroreifen zukünftig weiter profilieren werden. Oder sollte man eher schreiben: müssen? Der Blick in die Kingsize-Klasse bei den Reiseenduros legt das nahe: eine 136 PS starke BMW R 1250 GS! Noch mehr Qualm bei Konkurrenten wie der Ducati Multistrada 1260! Gibt es ein Ende der Fahnenstange, oder werden wir uns nicht schon in Kürze über eine V4-Multi und 1400er-GS Gedanken machen? Schon jetzt hat die Reifenindustrie den klaren Auftrag, dass die passenden Profile für die Erstausrüstung oder das Ersatzgeschäft samt notwendiger Freigabe beziehungsweise Unbedenklichkeitsbescheinigung bolzstabile Straßengummis sein müssen.

Die Trennlinie zu Tourensport- oder gar echten Sportreifen wird mit jedem Entwicklungsschritt dünner und dünner. Das dokumentiert auch klar die Bewertung der zwei Newcomer von Dunlop und Michelin. Schauen wir die Ergebnisse dazu genauer an. Deren Vorgänger waren im 2016er-Test die beiden Schlusslichter im Landstraßen-/Alltags-Kapitel. Dunlops Trailsmart Max holt nun starke neun Punkte auf und schiebt sich damit auf Platz zwei vor: Das ist vor allem auf den starken Ausbau von Handlichkeit und Lenkpräzision zurückzuführen, viel besser kann es eigentlich gar nicht mehr werden, wir reden hier von kaum noch messbaren Nuancen. Michelins Anakee Adventure bleibt zwar wie der Vorgänger Anakee III in der Tabellensortierung immer noch hinten, aber der Abstand zur Spitzengruppe ist nun drastisch zusammengeschmolzen, er hat den Anschlussstreffer erzielt. Gleiches

kann.

Straßenreifen für Reiseenduros im Nässe-Test



Die Schönwetterwertung abgehakt, jetzt geht es ans Eingemachte.

Motorradfahrer mögen keinen Regen? Dieses möglicherweise mit einem gewissen Wahrheitsgehalt behaftete Statement scheint die Reifenindustrie konsequent zu ignorieren. Denn auch hier zieht sich wie im vorangegangenen Kapitel ein roter Faden durch unsere Testchronik: Es wird von Jahr zu Jahr besser. Und unsere Prognose am Schluss eines jeden Tests – "jetzt kann man eigentlich nichts mehr draufsetzen" – wird von Jahr zu Jahr widerlegt. Doch, man kann! Man, das sind die Gummigurus, die einen inzwischen irren Cocktail an verschiedenen Elastomeren und Kieselsäuren zusammenrühren, um ihn dann auf der Grundkarkasse fein auszubacken. Ganz einfach ist das natürlich nicht, zumal es nicht in erster Linie darum geht, nur einen exorbitant guten Regenreifen aufzubauen. Kurzer Exkurs zur MotoGP: Wenn dunkle Wolken aufziehen, sind schnell die Reifen aufgezogen, mit denen das Gripniveau selbst auf komplett gefluteter Strecke geradezu galaktische Ausmaße hat. Die Kehrseite ist allerdings nahezu apokalyptisch, wenn die Regenreifen auf den zunehmend trockenen Fahrstreifen in Fetzen durch die Gegend fliegen.

Klären wir dazu in kurzen Worten das Prinzip eines auf Nässe abgestimmten Reifens: Regen fungiert wie eine Art Wasserkühlung, die Reifen bleiben bei Schlechtwetter weit von ihrem optimalen Temperaturfenster zwischen 40 und 60 Grad Celsius entfernt, das wir gerne mit dem Begriff "warm gefahren" bezeichnen. Dazu ein Blick in unsere Messprotokolle. Wenn die Reifen für den hieb- und stichfesten Vergleich auf der permanent bewässerten Teststrecke am Haftlimit bewegt und aus 100 km/h mit vollem Griff in die Eisen heruntergebremst werden, beträgt die Gummitemperatur maximal 35 Grad, also knapp die Hälfte dessen, was bei vergleichbarer Belastung auf trockenem Asphalt im Hochsommer auf dem Thermometer stehen würde. Gleichwohl muss die Gummilösung aber auch für diesen letzteren Fall geeignet sein. Nicht in der MotoGP, aber in unserer MotoGS-Challenge. Vor allem über den Baustein Silika, eine Art Kieselsäureverbindung, soll die für eine gute Haftung entscheidende Gummimischung auch bei geringen Temperaturen eine entsprechende Geschmeidigkeit bekommen, mit der sich der Reifen auf dem Untergrund satt verzahnen kann. Kurz gesagt: sich Grip aufbaut. Fügen wir nun die Ergebnisse aus Kapitel eins und zwei zusammen, können wir anerkennend festhalten: Mission accomplished!

Straßenreifen für Reiseenduros im Verschleiß-Test





Im dritten Wertungskapitel fliegen Kilometer und schwinden Millimeter.

Welche Rolle spielen wirtschaftliche Aspekte beim Kauf neuer Reifen? Wir vermuten: keine ganz geringen, wenn man die Rückmeldungen aus der Leserschaft betrachtet, die bei unseren "kleinen" Reifentests stets das Fehlen der Verschleißmessung bemängeln. Aufgrund der Komplexität ist es uns tatsächlich nicht möglich, dieses Wertungskapitel bei jedem Vergleich zu berücksichtigen. Anders als bei Autoreifen lässt sich die Verschleißmessung von Motorradreifen nicht praxisnah automatisieren. Echte Anhaltspunkte müssen in echt ermittelt werden. In diesem Fall hier heißt das: für jede Reifenpaarung ein Motorrad gleichen Typs und nach Möglichkeit auch die Fahrer gleichen Typs. Letzteres ist natürlich Wunschkonzert, Motorradfahren ist und bleibt eine individuelle Angelegenheit. Entsprechend straff ist das Korsett für die Reifentester. Gefahren wird in einer strengen Gruppenordnung, das regelmäßige Durchtauschen der Motorräder rundet die Choreografie ab und soll die fahrerischen Unterschiede ausgleichen. Sonst stünden am Schluss unserer 3.500 Kilometer langen Testrunde keine exakt vergleichbaren Messwerte in den Prüfprotokollen. Kommen wir zum dann doch großen Unterschied in der Praxis. Im wahren Leben fällt das "individuelle" Verschleißdiagramm eines jeden Reifens natürlich komplett anders aus: Welcher Fahrertyp, welcher Fahrstil, welche Strecken und so weiter, die Kombinationen sind so bunt wie die Motorradszene selbst.

Vor allem würde sich das Verhältnis von Vorderrad- zu Hinterradabrieb komplett drehen, wenn man überlegt, mit welchen Kräften ein Motorrad unseres Typs beim Reinbremsen in und Herausbeschleunigen aus Kurven die Reifen malträtiert. Würden wir diesen heftigen Fahrstil anwenden, hätten wir schnell den berühmt-berüchtigten Ziehharmonika-Effekt. Vorbei wäre es mit der festen Gruppenhierarchie und entsprechend Essig mit der geforderten Vergleichbarkeit. Auch das sollte man bei der Interpretation des Laufleistungsdiagramms im Hinterkopf haben. Unabhängig davon schafft es aber die Möglichkeit, alle sechs Reifenpaarungen schlussendlich miteinander zu vergleichen und einen klaren Sieger im Kapitel "Verschleiß" zu küren.

Unter dem Aspekt "Wirtschaftlichkeit" müsste man nun korrekterweise natürlich noch die Verkaufspreise mit einkalkulieren und hätte wiederum ein anderes Ranking. Weil es aber bei Reifen keine unverbindlichen Preisempfehlungen seitens der Hersteller gibt, kann man auch keine seriöse Preis-Leistungs-Note vergeben. Jetzt ließe sich folgern: spart man sich den ganzen Aufwand und streicht die Laufleistung aus der Wertung! Ihre Protestnote bitte an: reifentest@motorradonline.de

Keine Geländewertung

Ein Reifen für Reiseenduros muss doch auch Gelände können. So wie die GS natürlich auch noch Gelände kann. Trotz 261 Kilogramm. Trotz 136 PS ... Kürzen wir es an dieser Stelle ab. Nein, eine Geländewertung werden Sie in Teil zwei unserer diesjährigen Reifentestserie vergeblich suchen. Was nicht heißt, dass man mit den Reifen nicht ins Gelände fahren kann. Nur werden Sie keinen Unterschied merken, ob Sie nun

Super Tènerè, Tiger oder Multistrada rotieren lassen. Allenfalls mit dem Michelin könnten Sie einen kleinen Vorteil spüren. Doch kriegsentscheidend wird das nicht sein. Das deckt sich auch mit den Beschreibungen der Hersteller, die für diese Reifengattung feigenblattmäßig einen Wert von zehn und ein paar zerquetschten Prozent angeben, mit denen die Geländetauglichkeit beschrieben werden soll. Also sind wir uns einig, dass eine Wertung keinen Sinn macht?

Streichen wir sie also aus dem Programm und setzen die Punkte ins Test-Tagebuch, die bei dieser Reifengattung wirklich relevant sind: Straße, Straße und nochmals Straße.

BMW R 1250 GS im Reifentest

Große Reiseenduros rollen inzwischen auf breiten Sohlen: Ab Werk sind im Regelfall Straßenreifen in 120/70 R 19 (vorne) und 170/60 R 17 (hinten) aufgezogen. Im Bestand ist aber weiterhin das ältere Format 110/80 R 19 und 150/70 R 17 verbreitet. Da die Neuentwicklungen der Reifenhersteller zunehmend auf das breitere Format abgestimmt werden und wir für unsere Tests auch viele Fahrzeuge benötigen (sechs Bikes allein für diesen Test!), haben wir uns in diesem Jahr für den Einsatz der neuesten BMW R 1250 GS entschieden.

Einzigartiger Motorradreifentest

Einen Motorradreifen-Vergleichstest in diesem Umfang, mit Landstraßen- und Alltagswertung, Nassetest unter Auslotung der letzten Gripreserven sowie einen Verschleißtest, gibt es kein zweites Mal auf der Welt. Weil er extrem aufwendig ist. Aber wer hieb- und stichfest vergleichen will, hat eben keine andere Möglichkeit, als sechs tupfengleiche Bikes auf gemeinsame Tour zu schicken und sie unisono über den Asphalt rubbeln zu lassen.

Eine breite Auswahl an weiteren Motorradreifen findet man auch [hier bei ebay, gebraucht oder sofort kaufbar.*](#)

FAZIT

Gibt es im Testfeld 2019 einen schlechten Straßenreifen für große Reiseenduros? Nein. Und deshalb ist es konsequent, dass wir auch wie bereits im ersten Teil unseres Reifentests die Punkte in einen festen Notenschlüssel umwandeln und eine ansprechende Bilanz kommentieren können. 20 Punkte Differenz innerhalb des Testfeldes, das ist bei 350 möglichen Zählern ein fast schon sensationelles Ergebnis. Fulminant an die Spitze durchmarschiert ist Contis backfrische Enduromischung Trail Attack 3 mit hervorragenden Platzierungen in allen drei Testkapiteln. Auch der Newcomer von Dunlop kann sich als toller Allrounder weit vorne platzieren. Michelins jüngster Gummispross Anakee Adventure wartet mit einer unfassbaren Regenperformance auf, und Pirellis Scorpion Trail II bleibt ein sehr guter Dauerläufer im Programm der Italiener. Bridgestone und Metzeler präsentieren sich als gute Gummis für alle Tage.

**Dieser Link führt zu Anbietern von denen MOTORRAD eine Provision erhält.*

ARTIKEL

0

TESTS

0

VIDEOS

0

ALLES ÜBER BRIDGESTONE

MEIST GELESEN

1



HONDA JUNO M85 IN AUKTION
Gold Wing Mini: Boxer-Roller von Honda

2



BMW R 18/3R VON SHIF CUSTOM
BMW R 18 als Retro-Trike

3



MOTORRAD BEANTWORTET NIE GESTELLTE FRAGEN:
Wieso hat mein Reifen Haare?

4



LM CREATIONS R00 ELEKTRO
Alter Boxer mit neuem E-Motor

5



BMW R 1250 GS 2023
Lieblings-Kuh: Neue Features und Farben für die GS



MOTORRAD VOM 8. JULI 2022 ALS PDF

Die neue Ausgabe für 2,99€

JETZT KAUFEN

JETZT ABONNIEREN

MEHR ZUM THEMA ENDURO-REIFEN



METZLER KAROO 4 (2022) FAHREINDRÜCKE

Neuer 50/50-Reifen für Großenduristen

Metzler bringt mit dem neuen Karoo 4 einen neuen Reifen für große Enduros.



Straßenstolle für Großstadtenduristen

Der Tourance Next 2 ist für 2022 in allen Größen verfügbar

Reifen



MITAS COMPETITION MOUSSE

Unplattbare Füllung für Offroad-Reifen

Auch Mitas hat nun ein Mousse im Angebot, das bei Bedarf den Schlauch in Offroadreifen ersetzen kann.

Reifen



RISEMOUSSE B-SURE PANNENSCHUTZ

Elektronisches Run-Flat-System zum Nachrüsten

Mousse-Schäume als Pannenschutz für die Straße nachrüstbar.

MEHR ANZEIGEN

STARTSEITE > ZUBEHÖR > REIFEN > STRASSENREIFEN 2019 FÜR GROSSE REISEENDUROS IM TEST

Angebote

Touren und Trainings
MOTORRAD Hotels
Newsletter
Marktplatz und Partner
MOTORRAD Tourenplaner

Information

Kontakt
Impressum
AGB
Datenschutz
Privacy Manager
Datenschutzanfrage
Karriere
PUR-Abo hier kündigen

Heftarchiv

MOTORRAD
PS
MOTORRAD Classic
FUEL
Abo & Hefte

Media

Mediadaten Online
Mediadaten Print
Partner 1000PS

© 2022 MOTORRAD-Gruppe ist Teil der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

Weitere Angebote der Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG & Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG

[2X45](#) [AEROKURIER](#) [AUTO MOTOR UND SPORT](#) [CARAVANING](#) [CAVALLO](#) [ELEKTROBIKE](#) [FLUGREVUE](#) [KARL](#) [KLETTERN](#) [MEN'S HEALTH](#)
[MOUNTAINBIKE](#) [OUTDOOR](#) [PROMOBIL](#) [ROADBIKE](#) [RUNNER'S WORLD](#) [WOMEN'S HEALTH](#)