

# LUST AUF SCHOTTER?

## GETESTETE REIFEN

- **AVON** TRAILRIDER
- **BRIDGESTONE** BATTLAX A41
- **CONTINENTAL** TKC 70 ROCKS
- **DUNLOP** TRAILMAX MERIDIAN
- **METZELER** TOURANCE NEXT
- **MITAS** TERRA FORCE-R
- **PIRELLI** SCORPION RALLY STR



DER **MOTORRADMAGAZIN-REIFENTEST 2021** ENTLOCKT SIEBEN REIFENPAARUNGEN DER ADVENTURE-KLASSE IHRE GEHEIMNISSE. UNTER DEN KUNDIGEN HÄNDEN ZWEIER KTM-WERKSAHNER UND UNSERES *MOTORRADMAGAZIN*-OFFROAD-SPEZIALISTEN KLÄREN WIR, MIT WELCHEM GUMMI MAN AUF ASPHALT UND SCHOTTER AM BESTEN UNTERWEGS IST.

Text: [Markus.Reithofer@motorrad-magazin.at](mailto:Markus.Reithofer@motorrad-magazin.at) | Fotos: Studio Pinter



## Auch die Reifenhersteller

sind nicht ohne Einschnitte durch die Pandemie gegangen. Entwicklungsarbeiten, Testfahrten und Markteinführungen mussten zum Teil deutlich verschoben werden, was sich auch auf die aktuell verfügbaren Adventure-Reifen ausgewirkt hat. Als Fahrer muss uns das aber nicht schrecken, weil die Produktzyklen zwar immer kürzer werden, aber noch immer länger sind als bei den Motorrädern. Auch ein Reifen, der schon vor einigen Jahren erstmals vorgestellt wurde, kann daher nach wie vor konkurrenzfähig sein und Spitzenwerte erzielen, wenn es um seine Leistungsfähigkeit geht.

Das Segment der Adventure-Reifen ist so interessant, weil die Hersteller dort das Kunststück schaffen müssen, sehr widersprüchliche Eigenschaften miteinander zu verbinden. Schon bei reinen Straßenreifen stellt sich die Frage, wie man maximalen Grip, Handling, Komfort und Langlebigkeit so verknüpft, dass alles möglichst auch bei nasser Fahrbahn funktioniert. In der Adventure-Klasse soll zudem die Traktion in leichtem Gelände, auf Staubstraßen und Schotter Sicherheit vermitteln.

Reifenkonstrukteure treibt das zunächst einmal tiefe Furchen auf die Stirn. Dass diese Aufgabe mittlerweile erstaunlich gut bewältigt wird, ist das Ergebnis jahrzehntelanger Entwick-

lungsarbeit, bei der die Gummimischungen ebenso optimiert wurden wie zahlreiche Details beim Aufbau der Karkasse und der Profilierung.

Ganz ohne Kompromisse geht es natürlich nicht. Auch im Jahr 2021 muss man sich überlegen, was man seinem



Motorrad und sich selbst im Gelände wirklich zutrauen will und welche Abstriche man dafür auf normalem Asphalt in Kauf zu nehmen bereit ist.

Im Gegensatz zu unserem Adventure-Reifen-Test vor zwei Jahren haben wir daher eine breitere Palette an Unterklassen des eigentlich nicht exakt definierten Begriffs „Adventure“ aufgenommen. Mit dem Pirelli Scorpion Rally STR und dem Continental TKC 70 Rocks sind erstmals auch grob-

stolligere Gummis dabei, um näher auf die Frage einzugehen, wie stark sie sich vom asphaltorientierten Wettbewerb unterscheiden.

Als Testfahrzeuge haben wir uns für zwei KTM 890 Adventure entschieden. Eine davon war ausschließlich am Asphalt des ÖAMTC Fahrtechnik Zentrums Wachauring unterwegs, während das zweite Bike für die Tests im Offroad-Betrieb eingesetzt wurde. Geleitet wurde der Test von Bernhard Hörmann aus der Entwicklungsabteilung für Räder und Bremsen bei KTM, der mit seinem Kollegen Salim Michor die Sensoren und die Messtechnik vorbereitet und ausgewertet hat.

Bei den Fahrern haben wir diesmal wieder auf das Urteil von Profis vertraut. Luca Grünwald ist Tester für KTM und hat direkt vor unserem Test einen Silberpokal von der Superbike-IDM nachhause gebracht. Er hat für uns alle Messfahrten und subjektiven Eindrücke auf Asphalt gesammelt.

Im Offroad-Abschnitt war Rudolf Bauer, ebenfalls KTM-Testfahrer und ehemaliger Supermoto-Staatsmeister, für das Erfühlen der feinen Unterschiede zwischen Drift und Traktion zuständig. Damit wir für die Geländequalitäten auch die Meinung eines ambitionierten Alltagsfahrers präsentieren können, der die Reifenqualitäten unter etwas weniger extremen Bedingungen beurteilt, war auch unser *Motorradmagazin*-Offroad-Tester Andreas Halsmayer auf derselben Strecke unterwegs.

Allfällige Vorurteile der Tester in Bezug auf Reifenmarken haben wir ausgeschlossen. Die Reihenfolge der Testreifen erfolgte zufällig und die Fahrer wurden – wie bei unseren Reifentests üblich – mit verbundenen Augen zum Testmotorrad geführt. Alle Fahrer wurden erst nach Abschluss ihrer schriftlichen Bewertung über die Reifenmodelle informiert.

Und welcher Reifen ist der beste? Auch bei diesem Test müssen wir das mit einem „Kommt darauf an“ beantworten. Dass die grobstolligeren Modelle im Gelände besser funktionieren als auf Asphalt, ist zunächst keine Überraschung. Interessant ist, dass sie bei Nässe deutlich schlechter bremsen, dafür aber auf trockenem Asphalt mehr Reserven bieten, als man ihnen zutrauen würde. Den Alleskönner für jede Gelegenheit haben wir auch diesmal nicht gefunden, aber als bester Kompromiss für beide Welten hat sich tatsächlich die Erstausrüstung Avon TrailRider herausgestellt.

Wer vor allem auf Asphalt unterwegs ist, hat mit dem Dunlop Trailmax Meridian einen exzellenten Begleiter. Wer öfter Schotter bevorzugt, bekommt mit dem Pirelli Scorpion Rally STR sehr gute Traktion, sollte es aber auf nassem Asphalt etwas langsamer angehen.

Mit unseren Wertungsdiagrammen und Tabellen kann man sich den Reifen suchen, der am ehesten den persönlichen Anforderungen entspricht.

Die Testfahrten waren „verblindet“: Die Fahrer wurden mit verbundenen Augen zu den Motorrädern geführt und haben erst nach ihrer letzten Bewertung erfahren, mit welchen Reifen sie gefahren sind.



Salim Michor von KTM kümmerte sich um den fachgerechten Einbau der Räder, damit Luca Grünwald, Rudi Bauer und Andreas Halsmayer sorglos Gas geben konnten.



## DAS TESTFAHRZEUG KTM 890 ADVENTURE



Als Weiterentwicklung der 790 Adventure ist die KTM 890 Adventure die aktuelle Antwort aus Mattighofen, wenn es um die reisefreudige Mittelklasse mit starken Offroad-Qualitäten geht. Das Vorderrad mit 21 Zoll, vorn und hinten 200 Millimeter Federweg und der 20-Liter-Tank weisen den Weg nach Afrika. Mit 105 PS und 100 Nm ist der Reihen-Zweizylinder mehr als ausreichend motorisiert und bringt seine Leistung dank zeitgemäßen elektronischen Fahrhilfen exzellent sowohl auf den Asphalt als auch in den Schotter. Wer es im Gelände noch ernster meint, greift zum entsprechend aufgerüsteten R-Modell.

Für die Tests auf Asphalt wurde eine unserer beiden 890er von einem Entwicklerteam von KTM in ein elektronisches Messlabor verwandelt. Zahlreiche Zusatzsensoren und ein extrem genaues GPS lieferten den Technikern einen Datensatz, mit dem das Verhalten der Reifen in unterschiedlichsten Situationen beurteilt werden kann.

## DIE TESTSTRECKE ALLES VOR ORT



Das ÖAMTC Fahrtechnik Zentrum Wachauring bei Melk bietet nicht nur für Reifentests ein exzellentes Umfeld, der professionelle Rundkurs verfügt über großzügige Sturzräume und wird auch für Wettbewerbe genutzt. Die Strecke kann abschnittsweise bewässert werden und im Infield gibt es zahlreiche Möglichkeiten für Fahrtrainings mit Autos und Motorrädern. Zusätzlich existiert eine Kart-Strecke mit 750 Meter Länge, die auch für Kurse verwendet werden kann.



## DIE TESTFAHRER



### LUCA GRÜN WALD

Der 26-jährige Waldkraigberger Luca Grünwald startete seine Rennkarriere im deutschen Minibike-Cup, wo er 2006 Meister wurde. 2010 holte er seinen ersten IDM-Titel und 2014 fuhr er in der Moto3-Weltmeisterschaft. Ein Jahr später wechselte er in die IDM Superbike, die er mit einem siebenten Gesamtrang beendete. 2016 eroberte er die Vizemeisterschaft bei der IDM Superstock 1000 und 2020 gelang ihm der Aufstieg zum Meister in der IDM Supersport 600. In der aktuellen Saison fährt er in der IDM Superbike für das Team Kiefer Racing.



### RUDOLF BAUER

Der 39-jährige Oberösterreicher Rudolf „Rudi“ Bauer ist eine Ikone in der österreichischen Supersport-Szene. Schon 1990 begann er eine Motocross-Karriere, bis er nach einer schweren Verletzung auf Supersport umstieg. Nach mehreren Erfolgen im Grenzlandcup und in der Klasse S2 wurde er 2011 Vizestaatsmeister in der S1. Nach drei weiteren Vizestaatsmeistertiteln holte er sich 2016 den Goldpokal und war mit seiner KTM Staatsmeister in der Supersport-Klasse S1.



### ANDREAS HALSMAYER

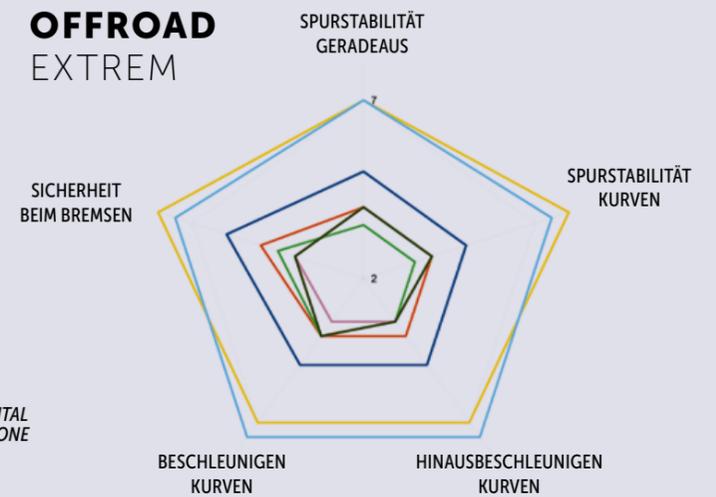
„Halsi“ ist seit zehn Jahren Offroad-Tester für das *Motorradmagazin* und seit seiner Kindheit im Gelände unterwegs. Als ambitionierter Hobbyfahrer hat er sich auch ein paar ernsthafte Bewerbe gegönnt und dabei etwa eine Silbermedaille bei der Sixday-Nationenwertung geholt, war Amateurmeister Enduro und fuhr auf den 5. Platz in der Enduro-ÖM. Auch wenn das schon länger zurückliegt, vergeht keine Woche, in der er nicht in irgendeinem Geländeabschnitt den Gasgriff auf Enduros oder Crossern dreht.

## DAS WURDE GEMESSEN

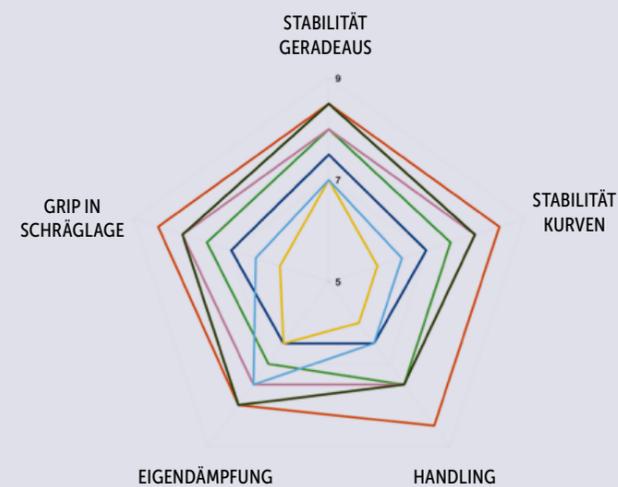
Wir haben die Eigenschaften der Reifen in die Kategorien „Asphalt“, „Offroad normal“ und „Offroad extrem“ unterteilt. Extrem bedeutet dabei, dass der Ex-Staatsmeister Rudi Bauer die Reifen auf Schotter an ihre Grenzen gebracht und danach beurteilt hat. Bei „normal“ haben wir den *Motorradmagazin*-Testfahrer Andreas Halsmayer gebeten, die Eigenschaften der Reifen mit einem Blick auf Kriterien für ambitionierte Hobbyfahrer zu bewerten.

- AVON
- DUNLOP
- PIRELLI
- METZELER
- MITAS
- CONTINENTAL
- BRIDGESTONE

### OFFROAD EXTREM



### ASPHALT

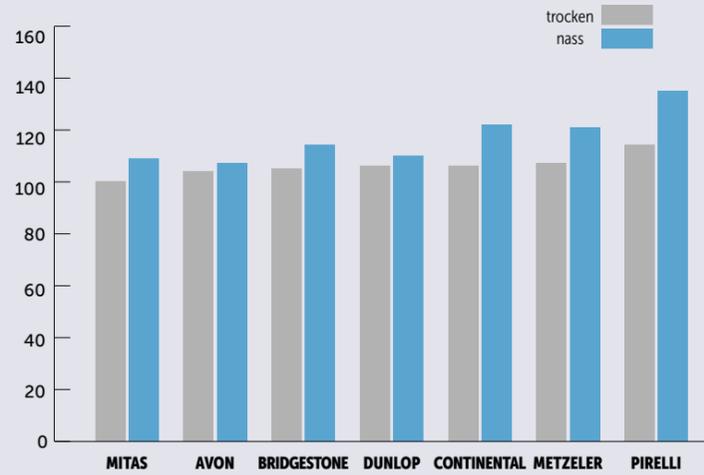


### OFFROAD NORMAL



# BREMSWERTE NASS UND TROCKEN

Bei den Bremswerten haben wir für einen besseren Vergleich den kürzesten Bremsweg auf trockenem Asphalt auf 100 Prozent normiert und die Reifen danach sortiert. Die Bremswerte bei Nässe stehen jeweils rechts daneben. Lesebeispiel: Der Pirelli hat trocken um 14 Prozent mehr Bremsweg als der Mitas. Der Avon hat nass um 7 Prozent mehr Bremsweg als der Mitas trocken.



## AVON TRAILRIDER



**Der TrailRider** ist die aktuelle Originalbereifung auf der 890 Adventure, soll Stabilität und Grip auf allen Untergründen bieten und zeichnet sich durch die neueste Karosseriekonstruktionstechnologie zusammen mit einem Tri-Compound-Profil aus.

### TESTERGEBNISSE

Der Avon tritt unter den asphaltorientierten Reifen unseres Tests relativ grobstollig auf. Auf Asphalt kann er sich nur vor den noch größeren Profilen von Pirelli und Continental platzieren, überzeugt dort aber mit exzellenten Bremswerten. Keiner bremst bei Nässe besser. Offroad sind die Plätze vertauscht und er muss sich nur den grobstolligen Kollegen geschlagen geben. Unser Tester Halsmayer meint dazu: „KTM hat bei der Auswahl der Erstbereifung offenbar auf den besten Kompromiss aus On- und Offroad gesetzt. Er ist nirgends der beste, aber überall dabei.“

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE	7
HANDLING	6,5
STABILITÄT GERADEAUS	7,5
STABILITÄT KURVEN	7
EIGENDÄMPFUNG	6,5

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS	5
STABILITÄT KURVEN	5
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS	5
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN	5
BREMSSICHERHEIT	6

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS	7
STABILITÄT KURVEN	6
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS	7
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN	6
BREMSSICHERHEIT	7

## REIFENMASSEN

Legt man die Reifen auf die Waage, ergeben sich durchaus nennenswerte Unterschiede. Am Hinterrad ist das nicht weiter wichtig, aber vorn beeinflusst es das Handling stärker als Massenunterschiede bei den Felgen. Wir haben die Massen in Gramm und nach ihren prozentuellen Unterschieden aufgelistet. Lesebeispiel: Der Metzeler ist vorn um 11 Prozent schwerer als der Continental.



# KEINE VERLIERER

## Unsere Wertungen

basieren auf einer Punkteskala von 1 bis 10, wobei 10 der höchste theoretisch erreichbare Wert ist. Da es sich um dimensionslose Zahlen handelt, geben sie die Eigenschaften der Reifen nur relativ zueinander an. Alle in den Punktelisten genannten Werte wurden direkt von den Testfahrern im Anschluss an ihre Bewertungsfahrten erstellt – sie wussten zu diesem Zeitpunkt also noch nicht, welche Reifen sie eigentlich getestet hatten.

**Auf keinen Fall sollte man die Quersumme dieser Noten bilden und dadurch eine Art Gesamtsieger ermitteln.** Nicht jede Einzeldisziplin ist für jeden Fahrer gleich wichtig. Asphaltfreunde werden andere Qualitäten zu schätzen wissen als Leute, die ihr Adventure Bike oft und gern auf Schotter bewegen. Welcher Reifen für den persönlichen Einsatzzweck am geeignetsten ist, kann man daher auf Basis unserer Detailbewertungen selbst entscheiden. Ohne Kompromisse geht es jedenfalls nicht.



## BRIDGESTONE BATTLAX A41



Seine **3LC-Technologie** mit zwei Gummimischungen in drei Laufstreifen soll für Stabilität, Spurtreue und hohe Laufleistung in der Laufflächenmitte sorgen, während die weiche Mischung an den Schultern hohen Grip verspricht. Kombiniert wird das mit „Cap & Base“-Schichten. Die weichere äußere Gummimischung (Cap) sorgt dabei für den Grip, die innere Mischung (Base) ist stabiler und bringt Steifigkeit.

### TESTERGEBNISSE

Auf Asphalt liefert der A41 Bestwerte und sichert sich einen soliden zweiten Platz. Bei Eigendämpfung und Stabilität geradeaus erreicht er die Spitzenwerte des Dunlop. Auch die Bremswerte sind dort sehr gut. Offroad muss er in unserem Vergleich aber deutlich Federn lassen. Der hohe Positivanteil seines Profils fordert dort seinen Tribut. Rudi Bauer: „Die eher straßenorientierten Reifen unterscheiden sich auf Schotter nur wenig. Auch beim Bridgestone darf man sich da keine Wunder erwarten.“

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE .....	<b>8</b>
HANDLING .....	<b>7,5</b>
STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>8,5</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>8</b>
EIGENDÄMPFUNG.....	<b>8</b>

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>4</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>4</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>4</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>3,5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>4</b>

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>6</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>5</b>

## CONTINENTAL TKC 70 ROCKS



Der **Rocks** ist ein Übergang zwischen dem noch geländelastigeren TKC 80 und dem asphaltfreundlicheren TKC 70. Er verspricht mehr Traktion im Gelände unter Erhalt der hohen Asphalt-Performance des TKC 70. Der Nassgrip soll beim Rocks sogar noch etwas besser sein.

### TESTERGEBNISSE

Der Continental ist neben dem Pirelli der Offroad-freundlichste Reifen in unserem Vergleich und schlägt dort alle Reifen mit Straßenorientierung klar. Auf Schotter muss er sich diesem nur knapp geschlagen geben, bringt aber dafür auf Asphalt die bessere Leistung. Bei den Bremswegen unterbietet er den Pirelli deutlich, insbesondere bei Nässe. Unsere Offroad-Tester haben unabhängig voneinander angemerkt, dass die Bremsicherheit am Hinterreifen einen Punkt besser als am Vorderreifen ist, er hier also als einziger im Vergleich eine gewisse Asymmetrie im Grenzbereich zeigt.

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE .....	<b>6,5</b>
HANDLING .....	<b>6,5</b>
STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>7</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>6,5</b>
EIGENDÄMPFUNG.....	<b>7,5</b>

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>7</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>7,5</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>7,5</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>7,5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>7,5</b>

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>9</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>5</b>

## DUNLOP TRAILMAX MERIDIAN



Der **Trailmax Meridian** bringt eine 2-Komponenten-Mischung und sorgt mit einer weichen Rayon-Karkasse für kurze Aufwärmzeiten und eine hohe Kontaktfläche. Das Eispickel-Profil-design soll mehr Traktion auf unbefestigten Straßen ermöglichen.

### TESTERGEBNISSE

Der Dunlop ist klarer Asphalt-Kaiser unseres Vergleichstests. Grip, Eigendämpfung und Stabilität sind auf dem Niveau eines Straßenreifens und auf Schotter muss er sich unter den anderen asphaltorientierten Reifen nur dem Kompromiss-Sieger Avon TrailRider geschlagen geben. Laut Luca Grünwald kommt der zweitplatzierte Bridgestone A41 nur bei Eigendämpfung und Geradeaus-Stabilität an den Dunlop heran. Wer primär auf der Straße fährt, hat mit dem Trailmax Meridian reichlich Grip und auch noch den höchsten Dämpfungskomfort.

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE .....	<b>8,5</b>
HANDLING .....	<b>8,5</b>
STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>8,5</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>8,5</b>
EIGENDÄMPFUNG.....	<b>8</b>

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>4</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>4</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>4</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>4</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>5</b>

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>6</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>7</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>6</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>5</b>

## METZELER TOURANCE NEXT



Auch der **Tourance Next** bietet ein Bi-Compound-Lauffächendesign, wobei sehr gute Leistungen bei Nässe und die Laufleistung im Fokus der Entwickler standen. Ein neu patentierter Mischungsprozess soll bei ihm ein besonders gleichmäßiges Abriebverhalten und eine hohe Lebensdauer ermöglichen. „High Dispersion“-Silica soll für exzellente Eigenschaften bei Nässe sorgen.

### TESTERGEBNISSE

Auf Asphalt reiht sich dieser Metzeler bei unserem Test hinter Dunlop, Bridgestone und Mitas ein und überrascht mit unterdurchschnittlichen Bremswerten. Ausgerechnet bei Nässe liegt er sogar knapp hinter dem wesentlich grobstolligeren Continental. Offroad befindet er sich eher auf den hinteren Plätzen. Luca Grünwald: „Der Metzeler bringt zwar keine Spitzenperformance, liefert auf Asphalt aber dennoch bessere Fahreigenschaften als die Originalbereifung. Nur beim Bremsen reiht er sich eher hinten ein.“

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE .....	<b>7,5</b>
HANDLING .....	<b>7,5</b>
STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>8</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>7,5</b>
EIGENDÄMPFUNG.....	<b>7</b>

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>3,5</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>3,5</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>4</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>3,5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>4,5</b>

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>7</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>5,5</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>5</b>

## MITAS TERRA FORCE-R



Mitas definiert den **Terra Force-R** als dynamischen Reiseenduro-Reifen mit hoher Laufleistung und ausgewogenen Eigenschaften auf Asphalt mit Reserven für gelegentliche Schotterfahrten. Die 2-Komponenten-Mischung soll hervorragende Traktion auf nassen Straßen und hohe Laufleistungen ermöglichen. Er ist übrigens die Erstausrüstung der KTM 1290 Super Adventure S.

### TESTERGEBNISSE

Onroad liefert der Mitas hervorragende Leistungen und liegt in Summe nur hinter Dunlop und Bridgestone, aber vor dem Metzeler. Vor allem seine Bremswerte sind exzellent: Auf trockenem Asphalt ist er Bremsweg-Sieger und auch bei Nässe sind die Werte ausgezeichnet. Laut Luca Grünwald auf der Straße sicher eine Empfehlung und dort besser als die Originalbereifung. Auf Schotter sollte man es mit ihm nicht übertreiben, dort sind seine Werte klar unter dem Durchschnitt.

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE .....	<b>8</b>
HANDLING .....	<b>7,5</b>
STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>8</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>8</b>
EIGENDÄMPFUNG.....	<b>7,5</b>

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>4</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>4</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>3,5</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>3,5</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>4</b>

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>6</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>6</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>4</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>4</b>

## PIRELLI SCORPION RALLY STR



Der **Scorpion Rally STR** soll die besten Eigenschaften von Onroad- und Offroad-Performance kombinieren. Als Stollenreifen mit hohem Silica-Anteil verspricht er ausgezeichneten Grip auf Asphalt und die Reifenkontur ermöglicht ein für On- und Offroad optimiertes Handling. Das Profildesign ist auf ein hohes Maß an Traktion und Stabilität für unterschiedlichste Beläge und Untergründe ausgelegt.

### TESTERGEBNISSE

Der grobstollige Pirelli gibt auf Asphalt ein erstaunlich gutes Bild ab, landet dort aber angesichts der abgesehen vom Continental klar asphaltorientierten Konkurrenz trotzdem auf dem letzten Platz. Vor allem bei den Bremswerten zeigt er sich, insbesondere bei Nässe, deutlich abgeschlagen. Das macht er im Gelände wieder wett, wo er in Summe der Wertungen als Sieger hervorgeht. Rudi Bauer: „Der Pirelli ist bei Stabilität und Bremsicherheit im Gelände der beste Reifen in diesem Vergleich.“

### ASPHALT

GRIP IN SCHRÄGLAGE .....	<b>6</b>
HANDLING .....	<b>6</b>
STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>7</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>6</b>
EIGENDÄMPFUNG.....	<b>6,5</b>

### OFFROAD EXTREM

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>7</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>8</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>7</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>7</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>8</b>

### OFFROAD NORMAL

STABILITÄT GERADEAUS.....	<b>9</b>
STABILITÄT KURVEN .....	<b>9</b>
BESCHLEUNIGEN GERADEAUS .....	<b>9</b>
BESCHLEUNIGEN AUS KURVEN.....	<b>9</b>
BREMSSICHERHEIT .....	<b>9</b>