

07 | 2026

BEST-OF MOTORRAD

by NEUE REIFENZEITUNG

Tests, Trends und alles, was Biker bewegt



|| Ab 2027 im Februar

Erneuter (Doppel-)Terminwechsel der Motorradmesse Intermot



Das nächste Mal findet die Intermot nicht mehr im Dezember statt und auch nicht vom 12. bis zum 14. Februar des kommenden Jahres, sondern eine Woche später bzw. vom 19. bis zum 21. desselben Monats (Bild: NRZ/Christian Marx)

Lange Jahre fand die internationale Motorradmesse Intermot Anfang Oktober in Köln statt, bis sie 2024 erstmals im Dezember ausgerichtet wurde und in einen Jahres- statt Zweijahresrhythmus wechselte. Nach der jüngsten Ausgabe Ende vergangenen Jahres, wo sie erneut einen Besucherrückgang verkraften musste und bei der sich die Reifenbranche wieder einmal rargemacht hatte, haben die Koelnmesse GmbH als ihr Organisator und der Industrieverband Motorrad e.V. (IVM) einen neuerlichen Terminwechsel für die Veranstaltung beschlossen. Man hat sich auf eine Ausrichtung zu Jahresbeginn verständigt und den dafür avisierten Termin kurze Zeit nach der Bekanntgabe gleich noch einmal verschoben.

Die Entscheidung dafür ist bei einer außerordentlichen IVM-Mitgliederversammlung Mitte Februar gefallen: Wie es zunächst hieß, sollte die Intermot demnach künftig früh im Jahr bzw. das nächste Mal vom 12. bis zum 14. Februar 2027 stattfinden. Sie „wieder zu dem Fixstern zu machen, an dem sich Industrie, Handel und Community orientieren“, ist das erklärte Ziel hinter alldem. „Ein starkes Votum für eine große zentrale Motorradmesse für alle, die diese Leidenschaft für das motorisierte Zweirad verbindet – das war der gemeinsame Wunsch von Präsidium und mir“, freut sich IVM-Hauptgeschäftsführer Uwe Seitz, dass dies so kurz nach seinem Amtsantritt geschafft wurde. Zugleich damit tritt die Messe allerdings in direkte Konkurrenz mit etablierten Frühjahrmessen im Zweiradbereich wie etwa der Motorradmesse Leipzig und der IMOT in München, die üblicherweise ebenfalls im Februar stattfinden, oder mit der in der Regel Anfang März folgenden „Motorräder“ in Dortmund.

Das war dann wohl auch der Grund dafür, dass der avisierte neue Intermot-Termin gerade einmal knapp zwei Wochen später ein weiteres Mal verschoben wurde, wenn auch nur um sieben Tage nach hinten: Denn als neuer Termin für die nächste Intermot wurde dann der 19. bis 21. Februar 2027 genannt. Damit sollen

Überschneidungen mit anderen Motorradmessen vermieden werden, heißt es mit Blick wohl auf die besagten anderen Messen, die rund um diese Zeit stattfinden. „Wir wollen den für uns und unsere Branche bestmöglichen Termin für eine starke, überregionale Intermot finden, und dazu gehört auch, die Terminlage der regionalen und internationalen Messen zu berücksichtigen. Besonders im Hinblick auf den internationalen Messekalender hat sich dadurch der 19. bis 21. Februar 2027 als idealer Termin herauskristallisiert“, wie der IVM-Hauptgeschäftsführer in diesem Zusammenhang erklärt hat.

„Deutschland braucht eine starke, überregionale Motorradmesse. Die Besucherinnen und Besucher wollen am liebsten alle Motorrad- und Rollermarken plus Bekleidung, Zubehör, Reisen und Erlebnisse live auf einem Event sehen, fühlen und riechen. Und natürlich Probesitzen, ‚Benzin reden‘ und Spaß haben. Ich bin überzeugt, dass die Intermot mit der Verlegung des Termins auf den Saisonstart und der Vergrößerung von zwei auf vier Hallen wieder zur Leitmesse für die gesamte Branche werden kann“, bestätigt IVM-Präsident Mike Sommer in seiner Funktion als Leiter BMW Motorrad Deutschland bei alldem, dass auch der deutsche Motorradhersteller 2027 bei der Messe wieder mit dabei sein wird. „Nun können sich alle darauf freuen, pünktlich zum Saisonstart

2027 in Köln all das an einem Ort zu sehen, was zum Motorradfahren dazugehört“, sagt Seitz vor diesem Hintergrund.

Das habe es so in den vergangenen Jahren in Deutschland nicht mehr gegeben. „Und der große Zuspruch von Herstellern, Motorradproduzenten und Zubehöranbietern zeigt mir, dass die Industrie verstanden hat, wie wichtig das für den wirtschaftlich so bedeutsamen deutschen Motorradmarkt ist. Der IVM hat sich bereits daran gemacht, aus diesem klaren Bekenntnis im Februar 2027 ein Zweiraderlebnis der ganz besonderen Art zu machen“, verspricht der IVM-Hauptgeschäftsführer darüber hinaus. „Für uns ist die Intermot weit mehr als eine Messe. Sie ist eine Überzeugung. Sie ist das emotionale Zentrum und die wirtschaftliche Plattform der Motorradbranche in Deutschland. Genau deshalb setzen wir gemeinsam mit dem IVM ein bewusstes strategisches Signal mit der neuen Terminierung. Wir entwickeln die Intermot konsequent zu einer Leitveranstaltung mit neuer internationaler Strahlkraft weiter. Hier ist



„Nun können sich alle darauf freuen, pünktlich zum Saisonstart 2027 in Köln all das an einem Ort zu sehen, was zum Motorradfahren dazugehört“, sagt der neue IVM-Hauptgeschäftsführer **Uwe Seitz** mit Blick auf die Terminverlegung der Intermot von bisher zuletzt Dezember auf künftig Februar (Bild: IVM)

mit Verantwortung für die DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) und Dänemark.

Christian Marx

der Ort, an dem Innovation, Leidenschaft und Szene spürbar zusammenkommen“, ergänzt Koelnmesse-Geschäftsführer Oliver Frese mit Blick auf Entscheidung zur Verschiebung des Events auf den Jahresbeginn.

Dieser soll viel Zuspruch vonseiten der Industrie erhalten haben wie beispielsweise von Honda, Yamaha, Royal Enfield oder Bekleidungs-/Zubehöranbietern wie unter anderem 2Ride Germany, Stadler, Motul sowie auch Reifenhersteller Pirelli. „Ein schlüssiger Plan, der perfekte Zeitpunkt für Endverbraucher direkt vor der Saison, eine klare Positionierung der Branche – wir als Pirelli sehen mit dieser kompletten Neuausrichtung der Intermot unseren Wunsch nach einer großen zentralen Messe für den so wichtigen deutschen Motorradmarkt erfüllt und werden dieses Ansinnen des Industrieverbandes Motorrad unterstützen“, erklärt Martin Schaumlöffel, Leiter Marketing Moto bei Pirelli Deutschland

„Künftiger Platzhirsch“ – Februar-Termin soll der Intermot den Drive zurückbringen

Man habe das Feedback der Motorradfans ernst genommen, erklärt die Koelnmesse GmbH auf ihren Webseiten den neuen Termin für die Intermot: Er sei für die nächste Messe 2027 mit Beschluss des Industrieverbandes Motorrad e.V. in den Februar gerückt, heißt es weiter.



Von dem neuen Termin im Februar versprechen sich die Koelnmesse als ihr Ausrichter und der IVM als ideeller Träger der Veranstaltung, dass er der Intermot den Drive zurückbringen wird, nachdem zuletzt im vergangenen Dezember 80.000 Besucher und damit erneut 10.000 weniger als zwölf Monate davor bei ihr gezählt worden waren (Bild: Koelnmesse GmbH/Hanne Engwald)

Die Kölner Messegesellschaft ist überzeugt, dass der internationalen Motorradmesse damit ihr Drive zurückgegeben wird. Zumal sie bei ihrem letzten (Winter-)Termin im zurückliegenden Dezember erneut einen Besucherrückgang – um rund elf Prozent – hatte verkraften müssen. Jetzt soll sie „noch klarer zum Startschuss für den Auftakt der Saison“ werden. In der Phase, in der Kaufentscheidungen vorbereitet werden, bündelt die Intermot Neuheiten, Trends und Produktvielfalt, wobei insbesondere im Zubehörbereich, bei Bekleidung, Helmen und Reifen direkte Marktimpulse gesetzt würden, zeigen sich die Kölner zuversichtlich mit Blick auf den neuen Termin.

Wobei sich die Reifenbranche bis auf Bridgestone und Maxxis (2025) zuletzt eher rargemacht hatte bei der Motorradmesse in der Stadt am Rhein, nun jedoch Pirelli sich bereits klar zu dem neuen Termin im Frühjahr bekannt hat. Bei alledem soll die „bewusste Verzahnung von Business und Community“ aber auch künftig ein zentrales Element der Intermot bleiben. „Hier wird Geschäftsrelevanz mit Begeisterung verknüpft und die Intermot zu einer Netzwerk Bühne, auf der die gesamte Branche zusammenkommt. Die Intermot schafft also schon per se Sichtbarkeit, Orientierung, Marktimpulse und politische Anschlussfähigkeit und stärkt damit die gesamte Branche. Als Saison-Opener und künftiger Platzhirsch unterstreicht sie zudem Kölns Rolle als führender Messestandort für die Motorradwelt“, ist man seitens der Koelnmesse GmbH überzeugt.

Christian Marx

Kein wirklicher Verlierer im Motorrad-Sportreifentest

Tests von Motorradreifen sind anders als die von Pkw-Profilen. Denn sieht man von der in den vergangenen Jahren üblicherweise praktizierten Zweitverwertung der Produktvergleiche im Schwestermagazin *PS* einmal ab, gibt es mit dem Titel *Motorrad* hierzulande zum einen nur eine Zeitschrift, die sich mit der gebotenen Tiefe diesem Thema widmet. Zum anderen schneidet bei alldem meist keiner der Kandidaten so richtig schlecht ab, denn geprüft werden in der Regel lediglich Reifen etablierter Marken wie Bridgestone, Continental, Dunlop, Metzeler, Michelin und Pirelli, die den Großteil des Marktes allein unter sich ausmachen. Hätten beim neuen *Motorrad*-Sportreifentest insofern also wohl wieder einmal sechs Kandidaten um Punkte kämpfen sollen, sind's am Ende dann doch nur fünf gewesen, weil Contis neuer „SportAttack 5“ nicht rechtzeitig am Start sein konnte. Ansonsten ist aber alles wie gehabt bzw. hat von damit nur fünf Probanden keines schlechter als „gut“ abgeschnitten. Wobei ein Profil allerdings als „sehr gut“ hervorstechen wusste.

Gemeint damit ist Dunlops „SportSmart Mk4“, der – wie alle anderen montiert in 120/70 ZR17 und 190/55 ZR17 am

Vorder- bzw. Hinterrad von BMW-Testmaschinen des Typs S 1000 XR – die überzeugendste Vorstellung hingelegt hat. Er kommt „der Quadratur des Kreises schon sehr nahe“, urteilt *Motorrad* über ihn. Zumal sich der Reifen „top auf der Landstraße, top bei Nässe, top im Verschleiß“ präsentiert und insofern verdient den Testsieg eingefahren habe für seinen „wahrlich ganzheitlichen Auftritt“ mit immerhin 543 von maximal 600 erreichbaren Wertungspunkten. Auf Platz zwei folgen mit ein wenig Abstand und jeweils 529 Zählern auf ihrem Konto gleich zwei Zweitplatzierte: Michelins „Power 6“ und Pirellis „Diablo Rosso IV“. Ersteres Modell hat demnach auf der Landstraße und mit spielerischem Handling überzeugen sowie mit einem langsamen Verschleiß punkten können. Das bringt diesem Reifen nicht zuletzt eine Empfehlung als „Kauftipp“ der Redaktion ein, selbst wenn er beim „wildem Ritt“ auf der Rennstrecke allen anderen den Vortritt lassen musste.

Als „sportlicher Reifen mit hoher Fahrstabilität sowie klasse Landstraßen- und Nass-Performance“ wird das Pirelli-Profil als zweite Nummer zwei des aktuellen Tests charakterisiert. „Wer das ‚sehr zü-gig‘ dem ‚gemütlich‘ vorzieht, wird mit dem Italiener glücklich werden“, schreibt *Motorrad*

mit Blick auf den „Diablo Rosso IV“. Nur sieben Wertungspunkte hinter diesem Duo ist Metzellers „Sportec 01“ ins Ziel gekommen, wobei sich bei ihm vor allem der Verschleiß am Hinterrad negativ auf das Fahrverhalten ausgewirkt haben soll und entsprechend Punkte gekostet hat. Recht ähnlich liegt der Fall bei Bridgestones „Battlax Hypersport S23“. Zwar wird gelobt, dass er „im Neuzustand vieles sehr gut“ könne – dann kommt allerdings das Aber. „Mit zunehmender Laufeistung wird der Abstand zur Konkurrenz immer größer, da er am stärksten verschleißt“, empfehlen die *Motorrad*-Tester dem japanischen Hersteller hier nachzulegen. Gleichwohl fährt der Bridgestone-Reifen ebenso das Gesamturteil „gut“ ein wie die drei Profile der Marken Metzeler, Pirelli und Michelin vor ihm.

Christian Marx

Motorrad testet Sportreifen									
Größen: 120/70 ZR17 (vorn), 190/55 ZR17 (hinten), Fahrzeug: BMW S 1000 XR									
Rang	Marke und Modell	Punkte ¹						gesamt	Urteil
		Landstraße		Nässestest		Renn- strecke	Ver- schleiß		
		neu	gef. ²	neu	gef. ²				
1	Dunlop „SportSmart Mk4“	96	93	92	88	90	84	543	sehr gut
2	Michelin „Power 6“ ³	95	92	92	86	82	82	529	gut
	Pirelli „Diablo Rosso IV“	95	91	91	85	91	76		
4	Metzeler „Sporttec 01“	95	90	91	85	91	70	522	
5	Bridgestone „Battlax Hypersport S23“	95	89	92	83	87	70	516	

¹ Maximalpunktzahlen: jeweils 100 in den Einzeldisziplinen, in Summe also 600
Farbe: Punkte **über**/unter dem **Durchschnitt** in der Disziplin

² nach gefahrener Strecke von 2.200 km ³ Kauftipp der *Motorrad*-Redaktion

Quelle: *Motorrad*

NRZ 7/2026



(Bild: Pexels/
Nikolai Ulltang)

Bis auf den Sieger alle Platzierungen anders beim PS-Sportreifentest

Es ist kein großes Geheimnis, dass die beiden bei der Motorpresse Stuttgart erscheinenden Zeitschriften *Motorrad* und *PS* die von ihnen durchgeführten Motorradreifentests separat auswerten mit unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen bzw. anderer Gewichtung der einzelnen Teildisziplinen. Insofern unterscheiden sich die Zieleinläufe hier wie da mal mehr und mal weniger. Wobei beim *PS*-Sportreifenvergleich die Platzierungen der fünf Probanden Bridgestone „Battlax Hypersport S23“, Dunlop „SportSmart Mk4“, Metzeler „Sportec 01“, Michelin „Power 6“ und Pirelli „Diablo Rosso IV“ – Contis eigentlich auch vorgesehener neuer „SportAttack 5“ stand den Testern nicht rechtzeitig zur Verfügung – aktuell doch um einiges abweichen von denen beim zuvor veröffentlichten *Motorrad*-Sportreifentests, selbst wenn der Sieger in beiden Fällen der gleiche ist und weiterhin keiner schlechter als „gut“ abgeschnitten hat.

Insofern ziehen die *PS*-Tester ein positives Gesamtfazit mit Blick auf den aktuellen Produktvergleich. Denn ihren Worten zufolge bleibe letztlich festzuhalten, dass das Niveau der geprüften Reifen „einen Stand erreicht hat, der schlichtweg beeindruckend ist“. Bei alldem hat sich auch bei dem *Motorrad*-Schwesterblatt der „SportSmart IV“ der bei Motorradreifen weiterhin zu Goodyear, ansonsten aber überwiegend zu Sumitomo Rubber Industries (SRI) zählenden Marke Dunlop den Testsieg gesichert. „Tophandling, sehr gute Nass- und Trockenhaftung sowie ein geringer Verschleiß sorgen für das dickste Punktekonto“, heißt es mit Blick auf ihn. „Dass ausgerechnet der älteste Reifen – der Pirelli „Diablo Rosso IV“ – auf Rang zwei einläuft, beweist, dass die Weiterentwicklung eines Sportreifens keine einfache Aufgabe ist“, schreibt *PS* darüber hinaus. Dies mit Blick darauf, dass besagter „Oldie“ den erst vor Kurzem auf den Markt gebrachten „Sportec 01“ der aus demselben Konzern stammenden Marke Metzeler geschlagen hat.

Das zweitplatzierte Pirelli-Gummi ist dann auch der Kauf Tipp der *PS*-Redaktion, während das Schwestermagazin die entsprechende Empfehlung noch für Michelins „Power 6“ ausgesprochen hatte. Als Grund dafür, dass dieser Reifen des französischen Herstellers bei der Zweitverwertung des *Motorrad*-Sportreifentests nunmehr Letzter statt Zweiter wird mit gerade einmal einem Punkt weniger in der Gesamtwertung als der viertplatzierte Bridgestone-Reifen vor ihm, wird „sein weicher Charakter“ genannt. Demgegenüber hat der „Battlax Hypersport S23“ die drei anderen Modelle von Dunlop, Pirelli und Metzeler demnach nicht zuletzt deshalb an sich vorbeiziehen

lassen müssen, weil ihn sein Verschleiß viele Punkte gekostet habe, heißt es. In besagter Teildisziplin der Trockenwertung, in der im Idealfall 200 Punkte ergattert werden konnten, wurden maximal 20 Zähler vergeben.

Christian Marx

PS testet Sportreifen					
Größen: 120/70 ZR17 (vorn), 190/55 ZR17 (hinten)					
Fahrzeug: BMW S 1000 XR					
Rang	Marke und Modell	Punkte ¹		gesamt	Urteil
		Fahrverhalten trocken ²	nass		
1	Dunlop „SportSmart Mk4“	180	92	272	sehr gut
2	Pirelli „Diablo Rosso IV“ ³	177	92	269	gut
3	Metzeler „Sporttec 01“	174	90	264	
4	Bridgestone „Battlax Hypersport S23“	168	92	260	
5	Michelin „Power 6“	167	92	259	
¹ Maximalpunktzahlen: 200 (trocken), 100 (nass), 300 (gesamt) Farbe: Punkte über /unter dem Durchschnitt in der Disziplin ² samt Verschleißwertung (max. 20 Punkte) ³ Kauf Tipp der PS-Redaktion					
Quelle: PS					NRZ 7/2026

Zufriedenheitsgarantie für Contis „Scoot“ gilt weiterhin

Hat Continental für seinen in mehr als 30 Größen erhältlichen Rollerreifen „Scoot“ im vergangenen Jahr eine Zufriedenheitsgarantie angeboten in ausgewählten Ländern inklusive Deutschland, Österreich und der Schweiz, gilt diese laut dem Reifenhersteller weiterhin – also auch in diesem Jahr. Kernbestandteil ist eine Geld-zurück-Garantie, sollten Rollerfahrer das Fahrgefühl des Reifens nicht zusagen. „Unser Anspruch ist, dass Rollerfahrerinnen und -fahrer sich zu jeder Tageszeit und bei fast jedem Wetter sicher fühlen können“, erklärt Sagren Nair, Produktmanager Motorradreifen bei Continental. Das „Scoot“-Programm biete dafür die passende Grundlage unabhängig davon, ob es sich um einen kompakten Stadt- oder einen leistungsstarken Großradroller handle, wie er noch ergänzt.

cm



Sein „Scoot“ verbinde Motorrad-Know-how mit Features für den täglichen Rollereinsatz, sagt Conti (Bild: Continental)

Reifen für Fast-alles-Könnern-Bikes bei *Motorrad* im Test

Nach ihrem jüngsten Sportreifentest inklusive Verschleißwertung hat sich die Zeitschrift *Motorrad* in Teil zwei ihrer diesjährigen dreiteiligen Serie von Produktvergleichen von „Beschlungen“ motorisierter Zweiräder nunmehr Reifen für sogenannte Fast-alles-Könnern-Bikes vorgenommen. Gemeint sind mit Letzterem Enduro-Maschinen wie BMW GS und dergleichen, deren Fahrer je nach Gusto auf verschiedene Arten der Bereifung zurückgreifen können.

Am Markt gibt es dafür Profile, die zu 100 Prozent für einen Einsatz auf der Straße ausgelegt sind, sowie auch 70:30-Modelle, für eine 70-prozentige Verwendung auf asphaltierten Pisten und zu 30 Prozent abseits davon. Klar werden auch 90:10-Vertreter angeboten, aber das ist eine andere Geschichte, die *Motorrad* später dann in Teil drei seiner aktuellen Reifentestserie aufgreifen will. Einstweilen hat das Magazin jeweils drei Probanden der 100:0- und der 70:30-Fraktion miteinander verglichen an einer BMW R 1300 GS sowie letztlich zwei Testsieger gekürt: einen unter den Straßenreifen und einen unter den als Schotterreifen genannten anderen – wobei sie alle jedoch beileibe keine Welten auseinanderliegen.

Bei alldem hat sich das Blatt allein auf die Bewertung des Fahrverhaltens der Kandidaten auf trockenem und nassem Asphalt beschränkt, den Verschleiß also ebenso außer Betracht gelassen wie etwaig vorhandene Offroadqualitäten. Von daher ist beim Blick auf die Ergebnistabelle wenig überraschend, dass die Straßenreifen durchweg die Nase vorn haben vor den ein etwas größeres Profildesign aufweisenden Schotterreifen, wobei letztlich Dunlops „RoadSmart IV“ zum Testsieger unter den Straßenreifen – und damit logischerweise auch insgesamt – gekürt wird mit 230 von maximal 250 möglichen Zählern auf seinem Punktekonto. Allerdings folgen ihm Bridgestones „Battlax Sport Touring T33“ (229 Punkte) und Metzellers „Roadtec 02“ (226 Punkte) nahezu gleichauf.

„Der ‚RoadSmart IV‘ präsentiert sich als sehr sportlicher Reifen mit exzellenter Handlichkeit und Topfahrverhalten bei allen Bedingungen. Mit ihm auf der GS lassen sich Sportler ärgern“, so die *Motorrad*-Tester über den Dunlop-Reifen. Als „ein sehr gutmütiger Reifen“ habe auch das Bridgestone-Modell im Alltag, bei Nässe sowie auch bei sportlicher Fahrweise überzeugt und sei daher eine „sehr gute Wahl für Fahrer, die nur auf der Straße unterwegs sind“. Metzellers „Roadtec 02“ konnte die Tester demnach durch seine ausgeprägte Sportlichkeit überzeugen. „Mit zunehmendem Tempo bleibt er selbst bei hohem Kurvenspeed beeindruckend stabil“, heißt es zusammenfassend mit Blick auf ihn.

„Bei den Schotterreifen überzeugt der Neuling Michelin ‚Anakee Adventure 2‘ auf ganzer Linie. Vor allem seine souveränen Fahreigenschaften auf befestigten Wegen zahlen kräftig auf sein Punktekonto ein. Seine Nasskompetenz bringt ihn sogar in die Nähe der reinen Straßenreifen, was erstaunlich ist“, heißt es zum Testsieger aus der anderen Gruppe der sechs Prüflinge. Wer einen Reifen mit dezenter Offroadoptik suche, sehr gute Nasshaftung schätze und nicht auf maximale Sportlichkeit setze, werde „mit dem ‚Adventure 2‘ sehr glücklich werden“, ist *Motorrad* überzeugt.

Motorrad-Enduroreifentest					
Größen: 120/70 R19 (vorn), 170/60 R17 (hinten)					
Testfahrzeug: BMW R 1300 GS					
Auslegung und Rang	Marke und Modell	Punkte ³		gesamt	Urteil ⁴
		trocken	nass		
Straßenreifen ¹	1 Dunlop „RoadSmart IV“	138	92	230	sehr gut
	2 Bridgestone „Battlax Sport Touring T33“	138	91	229	
	3 Metzeler „Roadtec 02“	137	89	226	
Schotterreifen ²	4 Michelin „Anakee Adventure“	125	85	210	gut
	5 Pirelli „Scorpion Rally STR“	116	83	199	befriedigend
	6 Mitas „Enduro Trail Adventure 2“	116	79	195	

¹ 100% Straße und 0% Offroad ² 70% Straße und 30% Offroad
³ Maximalpunktzahlen: trocken 150, nass 100 – gesamt also 250
 Farbe: Punkte liegen **über/unter** dem **Durchschnitt** der Disziplin
⁴ Notengrenzen: 250 bis 226 Punkte = sehr gut, 225 bis 201 Punkte = gut, 200 bis 176 Punkte = befriedigend, 175 bis 151 Punkte = ausreichend, unter 150 = mangelhaft

Quelle: *Motorrad* NRZ 7/2026

Hinter ihm und damit auf Platz zwei bei den Schotterreifen ist Pirellis „Scorpion Rally STR“ ins Ziel gekommen. Für offroad-orientierte Fahrer stellt er demnach den besten Kompromiss dar, da er sowohl „mildes Gelände“ beherrsche als auch „ordentliche Fahreigenschaften auf Asphalt“ biete.

Demgegenüber wird das Profil „Enduro Trail Adventure 2“ der nach der Übernahme von Trelleborg Wheels Systems (TWS) durch Yokohama nunmehr zu dem japanischen Reifenhersteller zählenden Marke Mitas als „etwas zu intransparent“ bei Nässe beschrieben. Nichtsdestoweniger biete der eine ausgeprägte Offroadoptik aufweisende Reifen ordentliche Fahreigenschaften auf der Landstraße, heißt es. Wobei sich die Tester angesichts der von diesem Reifen an den Tag gelegten Leistungen überzeugt zeigen, dass „Mitas als Teil des Yokohama-Konzerns in Sachen Motorradreifen auf einem guten Weg ist und zukünftig sicherlich weiter auf die Premiummarken aufholen kann“.

Christian Marx

II Weiterer Dunlop-Sieg in einem Reifentest

st es angesichts eines Sieges beim *Motorrad*-Sportreifentest – und auch dem bei dessen Zweitverwertung durch das Schwestermagazin *PS* – sowie einem weiteren ersten Platz beim Vergleich von 70:30-Enduroreifen (70 Prozent Straßen-, 30 Prozent Offroadeignung) ersteren Blattes in diesem Frühjahr ohnehin schon ganz gut gelaufen für die bei Motorradreifen nach wie vor zu Goodyear, sonst aber zu Sumitomo Rubber Industries zählende Marke Dunlop, kommt dazu nunmehr noch ein weiterer Erfolg. Denn im dritten und letzten Teil seiner diesjährigen Reifentestserie, bei dem *Motorrad* zu 90 Prozent für die Straße und zu zehn Prozent für den Einsatz im Gelände ausgelegten Reifen „aufs Profil gefühlt“ hat, konnte sie ebenfalls den Sieg einfahren mit ihrem „Mutant“ genannten Modell. Als Crossover-Reifen habe er „im Nassen Topwerte“ geliefert, auf trockener Fahrbahn mit guter Haftung überzeugt und sich nicht zuletzt in Summe „optisch eigenständig und für Großenduros geeignet“ präsentiert in dem Produktvergleich von alles in allem fünf Reifen in den Dimensionen 120/70 R19 für das Vorder- und 170/60 R17 für das Hinterrad. Im Wettbewerbsfeld mit vertreten waren dabei im Übrigen auch Produkte zweier Marken, die ansonsten bislang kaum oder noch gar nicht bei Reifentests antreten durften.

Dazu gehört zuallererst das Modell „Trailhound STR“ der zum indischen Hersteller TVS Srichakra zählenden Marke Eurogrip. Es ist mit dem Gesamturteil „befriedigend“ über die Ziellinie gefahren. Denn laut *Motorrad* biete der Reifen „im Trockenen eine ordentliche Handlichkeit und gute Stabilität, jedoch eine gedämpfte Rückmeldung“, während es ihm im Nassen an Rückmeldung und Haftung fehle. Vor ihm auf Platz vier liegt der „Terra Force R“ der nach der

Motorrad-Enduroreifentest					
Größen: 120/70 R19 (vorn), 170/60 R17 (hinten)					
Testfahrzeug: BMW R 1300 GS					
Rang	Marke und Modell	Punkte ¹			Urteil ²
		Fahrverhalten		gesamt	
		trocken	nass		
1	Dunlop „Mutant“	131	91	222	gut
2	Michelin „Anakee Road“	132	88	220	
3	Bridgestone „Battlax Adventure A41“	132	84	216	
4	Mitas „Terra Force R“	131	84	215	
5	Eurogrip „Trailhound STR“	122	74	196	befriedigend

¹Maximalpunktzahlen: trocken 150, nass 100 – gesamt also 250
Farbe: Punkte liegen **über/unter** dem Durchschnitt der Disziplin

²Notengrenzen: 250 bis 226 Punkte = sehr gut, 225 bis 201 Punkte = gut,
200 bis 176 Punkte = befriedigend, 175 bis 151 Punkte = ausreichend,
unter 150 = mangelhaft

Quelle: *Motorrad*

NRZ 5/2026

Übernahme von Trelleborg Wheels Systems (TWS) zu Yokohama zählenden Marke Mitas. „Im Trockenen überzeugt er mit präziser Rückmeldung, stabiler Kurvenlage und hervorragender Haftung“, sagen die Tester über den in Summe für „gut“ befundenen Reifen. Mit 215 von maximal 250 möglichen Wertungspunkten musste er sich dabei denkbar knapp dem vor ihm platzierten Dritten Bridgestone „Battlax Adventure A41“ (216 Punkte) geschlagen geben, der als „handlicher Reifen mit gutmütigen Fahreigenschaften auf trockener wie nasser Fahrbahn“ charakterisiert wird. Platz zwei hinter dem Dunlop- und vor dem Bridgestone-Modell hat Michelins „Anakee Road“ erobert. Er sei – schreibt *Motorrad* mit Blick auf ihn – „ein sehr transparenter Reifen für trockene und nasse Fahrbahnen, der sich durch gute Kurvenstabilität, Rückmeldung und Haftung auszeichnet“.

Christian Marx

III Auch Jubiläums-6Days mit Dunlop als Reifenpartner

Schon seit 2019 fungiert die bei Motorradreifen weiterhin zu Goodyear, ansonsten aber zu Sumitomo Rubber Industries zählende Marke Dunlop als Partner bei den sogenannten 6Days, wobei der motorsportliche Wettbewerb vergangenes Jahr erst seinen bis dahin üblichen Namenszusatz Motocross of Nations abgelegt hat. Und auch in diesem Jahr ist man nach einer Verlängerung der diesbezüglichen Zusammenarbeit mit der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM) wieder mit dabei, wenn vom 12. bis zum 17. Oktober fast 500 Enduro-Fahrer aus mehr als 30 Ländern in der portugiesischen Region Alentejo an den Start gehen. Es ist also das mittlerweile sechste Jahr mit Dunlop als offizieller Partner der 6Days, wobei diese diesmal sogar ihr 100-jähriges Jubiläum feiern. Die Reifenmarke ist im Herbst dort aber nicht nur dabei, sondern quasi mittendrin, wird sie zugleich vor Ort doch ihre „Geomax Challenge“ ausrichten und Klub- und Amateurfahrer, die auf den neuen „Geomax-EN92“-Reifen des Anbieters setzen, in der Kategorie „Club Team Award“ unterstützen.

„Wir freuen uns sehr, unsere langjährige Partnerschaft mit der FIM zu erneuern und die ‚Dunlop Geomax Challenge‘ anlässlich der 100. Ausgabe der legendären 6Days in Portugal wieder ins Leben zu rufen. Diese Veranstaltung ist mehr als nur ein Rennen – sie ist ein Fest der Leidenschaft, der Performance und des Vertrauens, das die Fahrer in Dunlop setzen, um selbst das härteste Gelände zu bezwingen“, erklärt Roberto Finetti, Marketingmanager Dunlop Motorcycle Europe. „Die ‚Geomax Challenge‘ soll das Talent der Fahrer hervorheben und das Wettbewerbsniveau weiter steigern. Sie bietet sowohl Klub- als auch Amateurfahrern eine erstklassige Plattform. Die 6Days gehören zu den wenigen globalen Veranstaltungen, bei denen Amateure Seite an Seite mit Profifahrern antreten. Wir sind stolz darauf, sie alle mit unserer hochmodernen ‚Geomax‘-Reifentechnologie zu unterstützen, die speziell für das anspruchsvolle Gelände entwickelt wurde – das in diesem Jahr überwiegend aus Sand und Steinen besteht. Wir können es kaum erwarten, unsere ‚Geomax‘-Reifen auf portugiesischem Boden in Aktion zu sehen“, ergänzt er.

cm

Für mittelhartes bis hartes Terrain: Dunlops neuer „Geomax MX54“

Ab sofort ist der Nachfolger des Dunlop-Motocrossreifens „Geomax MX53“ verfügbar. Das „Geomax MX54“ genannte Profil der bei Motorradreifen nach wie vor zu Goodyear, sonst aber zu Sumitomo Rubber Industries (SRI) zählenden Marke ist Anbietersagen zufolge in 17 Größen erhältlich, für mittelhartes bis hartes Terrain ausgelegt und entwickelt worden, um dauerhafte Spitzenleistung für Fahrer jeder Erfahrungsstufe zu bieten. Im Vergleich zum Vorgänger soll er „ein größeres Einsatzspektrum sowie ein deutlich verbessertes Performance-Paket“ bieten. Wie der Sand- und Schlammreifen „Geomax MX14“ und der „Geomax MX34“ für weiches bis mittelhartes Terrain wird auch der „Geomax MX54“ in der FIM Motocross-Weltmeisterschaft (MXGP) eingesetzt. Mit technologischen Neuerungen soll der Neuzugang im „Geomax“-Portfolio dabei die bisherige Lücke zwischen dem mittlerweile eingestellten Hartbodenreifen „Geomax MX71“ und dem „Geomax MX34“ besser als je zuvor überbrücken.

Bei alldem habe sich das neue Profil bereits unter den härtesten Bedingungen bzw. im Einsatz bei einigen der stärksten Motocrossprofis der Welt bewährt. Zumal der Hersteller bei der Entwicklung seiner Reifen sowohl für den Motocrosseinsatz als auch im Superbike-Bereich eigenen Worten zufolge eng mit führenden Teams zusammenarbeitet, um jedem Fahrer Lösungen mit echter Rennstrecken-DNA zu bieten. Vor diesem Hintergrund sei der „Geomax MX54“ fürs Vorder- wie fürs Hinterrad „umfassend weiterentwickelt“ worden gegenüber der Vorgängergeneration. Mit neuen Profil- und Blockdesigns verbindet Dunlop bzw. Goodyear eine verbesserte Geländegängigkeit und ein erweitertes Einsatzspektrum auf verschiedensten Untergründen. Das modifizierte Vorderreifenprofil soll nicht zuletzt die Traktion auf weicherem Boden erhöhen, während vergrößerte Profilblöcke für ein Mehr an Steifigkeit und Belastbarkeit zuständig sind. Beim Hinterrreifen wurde im Vergleich zum „Geomax MX53“ demnach die Anzahl der Profilblöcke reduziert, um einen gleichmäßigeren Abstand zwischen den Profilblockreihen zu schaffen. Damit wird ein verbesserter Grip auf weicherem Untergrund verbunden genauso wie eine konstante, vorhersehbare Traktion unter vielfältigeren Bedingungen.

Bei alldem habe man sich beim Profildesign am „Geomax MX34“ orientiert, um Bodenkontaktgefühl und Vorhersehbarkeit unter Belastung weiter zu optimieren, heißt es darüber hinaus. „Der neue Dunlop ‚Geomax MX54‘ verfügt über zahlreiche technische Verbesserungen, die ihn wesentlich vielseitiger machen als den ‚Geomax MX53‘. Wir haben eng mit führenden MXGP-Teams zusammengearbeitet, um Fahrern aller Leistungsstufen verbesserten Grip auf jedem Untergrund zu bieten. Mit dem erweiterten Einsatzspektrum des ‚MX54‘ ist die ‚Geomax‘-Reihe unsere bisher stärkste und vielseitigste Motocrossreifenreihe, basierend auf Entwicklungen, die aus Erfolgen in internationalen Profiserien stammen“, erklärt Roberto Finetti, Marketingmanager für Dunlop-Motorradreifen mit Verantwortung für den europäischen Markt. Im Motorsporteinsatz sorgten Dunlops „Geomax-MX“-Reifen für durchgehend überzeugende Ergebnisse auf der Strecke, heißt es weiter. In diesem Zusammenhang verweist der Anbieter darauf, dass in dieser Saison bereits zwei Grand-Prix-Siege im MX2-Klassement auf Reifen der Marke eingefahren wurden und sich Dunlop-Fahrer Romain Febvre im vergangenen Jahr den Weltmeistertitel hatte sichern können.

cm

Dunlops neuer „Geomax MX54“ soll sich unter härtesten Bedingungen bzw. im Einsatz bei einigen der stärksten Motocrossprofis der Welt bereits bewährt haben (Bild: Goodyear)



Der neue Dunlop-Motocrossreifen „Geomax MX54“ ist ab sofort in 17 Größen erhältlich und soll die bisherige Lücke zwischen dem mittlerweile eingestellten Hartbodenreifen „Geomax MX71“ und dem „Geomax MX34“ besser als je zuvor überbrücken (Bild: Goodyear)

Deutlicher Leistungssprung für Dunlops „ScootSmart 2“ versprochen

Im Zuge der Abkündigung von Avon-Reifen für Roller hatte der Hersteller Goodyear Fahrern dieser Gattung von motorisierten Zweirädern den Dunlop „ScootSmart“ der zweiten Motorradreifenmarke unter seinem Dach als Alternative ans Herz gelegt. Von dem rollt nunmehr die nächste Generation in den Markt. Dabei sei der „ScootSmart 2“ für fast jedes Wetter ausgelegt und biete gegenüber dem Vorgänger verbesserten Grip, präziseres Handling sowie mehr Kilometerleistung bei geringerem Verschleiß im urbanen Einsatz, wie der Anbieter verspricht. Unter Verweis auf interne Tests werden dem neuen Dunlop-Rollerreifen, im Vergleich zum vorherigen Modell nicht zuletzt zehn Prozent kürzere Nassbremswege bescheinigt.

Der „ScootSmart 2“ wurde demzufolge speziell entwickelt, um den sich wandelnden Anforderungen moderner Rollerfahrer gerecht zu werden. Mit ihm richtet Goodyear sich – sagt der Hersteller selbst – „an alle, die ihren Roller täglich nutzen – vom städtischen Pendelverkehr bis zu längeren Fahrten im urbanen Umfeld“. Beim Design des Reifens habe man sich auf die Dunlop-Expertise im Sporttouringbereich gestützt und hoch entwickelte Motorradreifentechnologien mit einem speziell auf Roller zugeschnittenen Design kombiniert, wie darüber hinaus noch ergänzt wird. Bei dem Reifen kommt laut Anbieter jedenfalls eine neue Silica-Mischung zu Einsatz, die den Grip bei unterschiedlichsten Temperaturen und Straßenbedingungen verbessern, die Traktion auf nasser wie trockener Fahrbahn erhöhen und zugleich eine hohe Laufleistung sicherstellen können soll. Ergänzt bzw. unterstützt wird das Ganze zudem noch durch ein völlig neues Profil.

An dem Vorderradreifen ist eine gezackte Mittelrinne demnach dafür zuständig, das Oberflächenwasser zu durchbrechen und den Bremsweg zu verkürzen, während die Ausrichtung der Hauptrillen die Wasserverdrängung bei mittleren Geschwindigkeiten optimieren soll. „Sekundäre Rillen und Profilelemente an der Schulter verbessern den Grip bei Manövern auf rutschigem Untergrund zusätzlich“, heißt es weiter. Der Hinterradreifen ist charakterisiert durch ein durchgehendes Mittelprofil, mit welchem der Hersteller eine hohe Verschleißfestigkeit sowie zuverlässige Traktion auf trockener Straße verbindet, während er dem optimierten Rillenlayout eine Verbesserung des Grips bei Nässe zuschreibt. „Gemeinsam gewährleisten diese Merkmale



Der Dunlop „ScootSmart 2“ wird ab dem zweiten Quartal in ganz Europa erhältlich sein, das vollständige Sortiment – für eine rund 84 – prozentige Abdeckung des gesamten Rollermarktes sind letztlich 75 Größen für Felgendurchmesser von zehn bis 16 Zoll geplant – dann ab dem vierten Quartal (Bild: Goodyear)

eine konstante Performance unter den vielfältigen Bedingungen, denen Rollerfahrer das ganze Jahr über begegnen“, ist Goodyear überzeugt.

„Mit dem ‚ScootSmart 2‘ knüpft Dunlop an den Erfolg des Vorgängers an und liefert einen deutlichen Leistungssprung für moderne Rollerfahrer. Der Reifen überzeugt mit stabilem, ausgewogenem Handling – selbst für anspruchsvollere Fahrer mit dynamischerem Fahrstil. Urbanes Fahren ist voller Kontraste. Der ‚ScootSmart 2‘ ist darauf ausgelegt, all diesen Anforderungen gerecht zu werden“, erklärt Roberto Finetti, Marketingmanager Dunlop Motorcycle Europe bei Goodyear, in diesem Zusammenhang. „Bei der Entwicklung des ‚ScootSmart 2‘ wollten wir auf einem Produkt aufbauen, das bei Rollerfahrern in ganz Europa bereits einen hervorragenden Ruf hatte. Deshalb haben wir unser Sporttouring-Know-how mit einem Design kombiniert, das gezielt auf die Anforderungen des urbanen Fahrens abgestimmt ist“, ergänzt Dmitri Talboom,

Produktmanager Dunlop Motorcycle Europe bei dem Reifenhersteller.

Auf diese Weise seien „deutliche Fortschritte bei Nasshaftung, Bremsverhalten und Handling erzielt“ worden, fügt er noch hinzu. „Das Endergebnis ist ein Reifen, der eine hervorragende Allround-Performance bietet und gleichzeitig die Vielseitigkeit liefert, die für den täglichen Einsatz bei sportlichen, klassischen, leistungsstarken und Pendlerrollern unerlässlich ist“, sagt Talboom. Entwickelt mit einem als marktführend beschriebenen Größenspektrum, soll sich der „ScootSmart 2“, der ab dem zweiten Quartal in ganz Europa auf dem Markt kommt, letztendlich für alles eignen angefangen bei leichten Cityrollern über Retromodelle bis hin zu leistungsstarken Maxirollern. Spätestens ab dem vierten Quartal, wenn er für eine rund 84-prozentige Abdeckung des gesamten Rollermarktes dann in allen 75 geplanten Größen für Felgendurchmesser von zehn bis 16 Zoll zur Verfügung steht.

cm

„Eine interessante Herausforderung“

Kein interner Wettbewerb zwischen den Motorradreifenmarken Dunlop und Avon

In Sachen Reifen für motorisierte Zweiräder hat die Marke Avon Tyres unter dem Goodyear-Dach im Frühjahr 2025 eine Neuaufstellung erfahren. Sichtbar nach außen wird dies insbesondere durch den in diesem Zusammenhang eingeführten neuen Claim „Made to be different“ (gemacht, um anders zu sein). Damit hat sich Avon auch bei der letztjährigen Motorradmesse EICMA (Esposizione Internazionale del Ciclo, Motociclo, Accessori) in Mailand/Italien zurückgemeldet. Bei der Gelegenheit hat Roberto Finetti, Marketingmanager Motorradreifen Europa bei Goodyear, den Kollegen unseres italienischen Schwes-termediums PneuNews Rede und Antwort gestanden – auch was die Rolle der zumindest in diesem Teilsegment des Marktes noch zum Unternehmen zählenden Marke Dunlop betrifft.

Seinen Worten zufolge steht hinter dem, was er als Relaunch der Marke Avon Tyres im Bereich Motorradreifen bezeichnet, ein umfassendes Projekt, das nicht zuletzt die Produktionsverlagerung vom ehemaligen, inzwischen geschlossenen und verkauften Cooper- bzw. Avon-Reifenwerk im britischen Melksham hin zu dem Konzernstandort in Montluçon/Frankreich beinhaltet. Dort werden auch Motorradreifen der in diesem Teilsegment des Marktes weiter zu Goodyear gehörenden Marke Dunlop gefertigt und wird er von dem Unternehmen insofern als Kompetenzzentrum für seine Zweiradreifenproduktion angesehen. Den Transfer der Avon-Motorradreifenexpertise nach Frankreich beschreibt Finetti dabei als „eine große Herausforderung“ bzw. „sehr intensive Monate“.

Wobei es in dieser Zeit zu Produktengpässen gekommen sei, die eine schnelle(re) Neu- bzw. Wiedereinführung von Avon behinderten. „Dank der vollständigen Integration der Produktionssysteme der Goodyear-Gruppe ist die Qualität der Avon-Reifen nun aber hervorragend. Die Produkte sind verfügbar und werden durch modernste industrielle Prozesse höchste Qualitätsstandards gewährleistet“, unterstreicht er. Einzige mit alldem einhergehende strategische Entscheidung sei eine bezüglich des Produktportfolios gewesen: Demnach ist Avons Rollerreifenlinie eingestellt worden, wobei für diese Lücke auf den „Scoot-Smart“ der Marke Dunlop als weiterhin zur Verfügung stehende Alternative verwiesen wird.

Zugleich will Goodyear mit Avon-Motorradreifen neue Märkte erobern und das Sortiment der Marke mit neuen, bereits in der Entwicklung befindlichen Produkten erweitern. „Kurzfristig wollen wir die Produktion konsolidieren, die kontinuierliche Verfügbarkeit des gesamten Sortimentes sicherstellen und das für uns strategisch wichtige Erstausrüstergeschäft wieder aufnehmen. Avon hat bisher mehrere Hersteller mit Erstausrüstungsreifen beliefert, und auch hier wird es bald Veränderungen geben: Die Erstausrüsterfertigung wird

ein Eckpfeiler der Marke sein“, kündigt Finetti gegenüber unseren Kollegen von PneuNews zugleich weitere Entwicklungen an, für die es jetzt aber noch zu früh sei, um darüber zu sprechen.

Bei alldem sieht es der Reifenhersteller als Vorteil, im Bereich Motorradreifen „zwei starke und sich ergänzende Marken“ zu haben. „Ziel ist es, das Produktportfolio von Goodyear zu erweitern und

durch Synergien in der Industrie deutlich Marktanteile zu gewinnen. Wir sehen beide Marken als eigenständig an, die aber gemeinsame Ziele verfolgen. Wir sind überzeugt, dass Markendiversifizierung Chancen bietet: Dank eines klaren Angebotes, präziser Positionierung und einer klaren Zielgruppenorientierung eröffnen zwei Marken interessante Perspektiven“, ist Finetti überzeugt, der das Nebeneinander beider Marken innerhalb desselben Konzerns zugleich als „eine interessante Herausforderung“ bezeichnet.

„16 Jahre lang habe ich ausschließlich für Dunlop gearbeitet, daher erfordert der Wechsel zwischen den beiden Rollen ein Umdenken: Es ist spannend, aber gleichzeitig auch anspruchsvoll. Die Komfortzone der Marke und bewährter Strategien zu verlassen, erfordert einen mentalen Wandel: Man muss über Produktpositionierung und Preisgestaltung nachdenken, die richtigen Vertriebskanäle auswählen, die passenden Strategien verfolgen und so weiter. Man braucht eine ganzheitliche Vision, um die beiden Marken zu harmonisieren und gleichzeitig die richtigen Entscheidungen zu treffen, um jede einzelne Marke im Markt zu stärken“, so Finetti. Mit Dunlop und Avon verfüge man im Motorradbereich über ein sehr umfassendes Portfolio, und es gebe

keinen internen Wettbewerb zwischen ersterer im Premiumbereich positionierter Marke und der anderen als preisgünstige Alternative.

Ludovico Bencini/cm



Laut **Roberto Finetti**, Marketingmanager Motorradreifen Europa bei Goodyear, verfüge man mit Dunlop und Avon im Motorradbereich über ein sehr umfassendes Portfolio, wobei erstere Marke im Premiumbereich positioniert wird und die andere als preisgünstige Alternative (Bild: PneuNews/Ludovico Bencini)

Erneut „nur“ Wachwechsel bei den *Motorrad*-Leserfavoriten in Sachen Reifen

Seit 28 Jahren lässt die Zeitschrift *Motorrad* im Rahmen der Wahl zum Motorrad des Jahres ihre Leser auch deren Lieblingsmarken rund ums motorisierte Zweirad küren. In diesem Jahr konnten sie in insgesamt 23 Kategorien angefangen bei A wie Action Cams bis hin zu Z wie Zubehör/Umbauten ihr Votum abgeben, darunter nicht zuletzt in Sachen (Motorrad-)Reifen. Dabei haben die knapp 47.000 Teilnehmer in dieser Teildisziplin wieder fast genauso abgestimmt wie im Jahr zuvor.

Denn abgesehen von einem erneuten Wechsel an der Spitze, wo Metzeler mit einem aktuell 65,3-prozentigen Stimmanteil die Führung von und vor Vorjahressieger Michelin (64,5 Prozent) zurückerobern konnte, ist auf den Rängen drei bis zehn alles beim Alten geblieben, zumindest was die Reihenfolge des weiteren Zieleinlaufes betrifft mit Pirelli (62,2 Prozent), Continental (44,8 Prozent), Bridgestone (41,5 Prozent), Dunlop (26,3 Prozent), Heidenau (14,1 Prozent), Mitas (4,3 Prozent), Avon (3,2 Prozent) sowie Maxxis (1,7 Prozent). Jedoch haben bis auf Continental alle Marken gegenüber der 2025er-Abstimmung hinzugewonnen, wobei insbesondere Pirelli, Bridgestone und Metzeler mit größeren Zuwächsen von sieben respektive 4,6 bzw. 4,3 Prozentpunkten hervorstechen. Laut *Motorrad* zeigt das knappe Ergebnis an der Spitze der diesjährigen „Best Brands“ bei Reifen, dass derjenige Anbieter, der dort die Nummer eins sein will, sich und seine Produkte stetig verbessern muss.

„Wer das Vertrauen der Motorradfahrer gewinnen will, muss den Spagat zwischen Grip und Laufleistung stetig verbessern“, so das Blatt weiter, während Metzeler mit seinem diesjährigen Erfolg „die seit Jahrzehnten konstant hohe Qualität“ seiner Produkte unterstrichen sieht. „Es ist das Credo der Marke Metzeler, dass nur ein starker Fokus auf unsere Kunden und deren Bedürfnisse zu einem langfristigen Erfolg führt. Daher ist das ungefilterte Feedback unserer Kunden in dieser Wahl eine Auszeichnung, die für unsere Marke einen besonders hohen Stellenwert besitzt“, sagt Martin Schaumlöffel, Leiter Marketing Moto für die DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) und Dänemark bei dem Reifenhersteller Pirelli, zu dem die Marke Metzeler zählt. Für sie ist es im Übrigen bereits das 14. Mal, dass sie den bisher 21-mal in der Kategorie Reifen vergebenen Titel als „Best Brand“ einfahren konnte.

Christian Marx



Trophäenübergabe (von links): **Martin Schaumlöffel**, Leiter Marketing Moto DACH und Dänemark bei Pirelli, mit *Motorrad*-Chefredakteur **Fabian Dresler** (Bild: Pirelli)

„Best Brands“ bei Motorradreifen			
Motorrad-Leserwahl 2026			
Rang	Marke	Stimmanteil ¹	Veränderung ²
1	Metzeler	65,3%	↗ 4,3
2	Michelin	64,5%	↗ 2,1
3	Pirelli	62,2%	↗ 7,0
4	Continental	44,8%	↘ -0,4
5	Bridgestone	41,5%	↗ 4,6
6	Dunlop	26,3%	↗ 1,4
7	Heidenau	14,1%	↗ 0,5
8	Mitas	4,3%	↗ 1,5
9	Avon	3,2%	↗ 0,6
10	Maxxis	1,7%	↗ 0,6

¹ Mehrfachnennungen möglich
² gegenüber 2025 in Prozentpunkten

Quelle: *Motorrad* NRZ 7/2026

„Cobra-Chrome“-Produktionsmodernisierung bei Goodyear abgeschlossen

Seit der Übernahme von Cooper zählt nicht nur diese Marke zum Goodyear-Konzern, unter dessen Dach sie gerade eine Art Neustart in der DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) erfährt, sondern auch die zuvor zu dem akquirierten Wettbewerber gehörende Marke Avon Tyres mit Wurzeln im britischen Melksham. Das dortige Reifenwerk hat der US-Hersteller zwischenzeitlich längst geschlossen und verkauft, nachdem er die Fertigung von Avon-Motorradreifen an seinen Standort im französischen Montluçon verlagert hatte, wo auch schon solche der Marke Dunlop – anders als in anderen Produktsegmenten gehört sie bei Motorradreifen nach wie vor zu Goodyear – hergestellt werden. Von eben dort wird aktuell der Abschluss der Neuentwicklung von Avons „Cobra-Chrome“-Reihe gemeldet, die einem umfassenden industriellen Upgrade-Programm für die komplette Avon-Motorradreifenpalette gefolgt sei.

Für die „Cobra-Chrome“-Herstellung in Montluçon mussten die Fertigungsprozesse demnach auf die neue Anlage in dem französischen Werk zugeschnitten werden. „Um die Avon-Produktion mit den Qualitäts- und Leistungsstandards von Goodyear in Einklang zu bringen, wurde die ‚Cobra-Chrome‘-Serie umfassend überarbeitet. Montluçons Rolle bei dieser Wiederbelebung war entscheidend“, erklärt Goodyear-Motorradproduktmanager Dmitri Talboom. Die Produktion vieler neuer Größen des Reifens an dem Standort in Frankreich habe jedenfalls ein grundlegendes Re-Engineering erfordert, damit sie den weltweiten Anforderungen des Anbieters an Qualität und Gleichmäßigkeit entsprechen, heißt es weiter. Diese Maßnahmen hätten zu einer verbesserten Reifengleichförmigkeit, einer höheren Effizienz und einer besseren Produktionsqualität geführt, verspricht der Hersteller.

Das Sortiment von Avons „Cobra Chrome“ für Cruiser-, Touring- und Custom-Bikes umfasst nach Unternehmensangaben 77 Dimensionen, darunter 14 ebenfalls neu entwickelte Weißwandgrößen. Bei alldem stellte die Wiederaufnahme insbesondere letzterer Ausführungen dem Hersteller zufolge „einzigartige technische Überlegungen für die Fabrik in Montluçon dar“. Zumal die Gummimischung für die weiße Seitenwand neu formuliert worden sei, um die Farbbeständigkeit zu erhöhen, und man zugleich den bisher weitgehend manuellen Montageprozess durch eine automatisierte Lösung ersetzt habe bei parallel dazu eingeführten computergestützten Qualitätskontrollen für ein hochwertiges Finish. „Weißwandreifen sind ein zentrales Element des ‚Cobra-Chrome‘-Sortimentes und bleiben für viele Custom- und Cruiser-Fahrer nach wie vor erste Wahl. Wir sind stolz, diese ikonischen Designklassiker in Kürze wieder

in voller Serienproduktion zu präsentieren“, so Talboom.

Christian Marx



Nach der Modernisierung von dessen Produktion soll der „Cobra Chrome“ der Marke Avon nach den Worten von Goodyear in diesem Jahr in 77 Vorder- und Hinterradgrößen von 15 bis 23 Zoll verfügbar sein, wobei eine Vielzahl davon bereits aus französischer Produktion erhältlich sei und die restlichen Dimensionen Schritt für Schritt in den kommenden Monaten eingeführt würden (Bild: Goodyear)

MXGP-Partnerschaft von Dunlop und Infront geht in die Verlängerung

Dunlop Motorcycle Europe und Infront Moto Racing haben ihre Partnerschaft rund um die Motocrossweltmeisterschaft des Motorradverbandes FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) verlängert. Im Rahmen einer neuen, mehrjährigen Vereinbarung bleibt die bei Motorradreifen nach wie vor zu Goodyear zählende Reifenmarke weiterhin offizieller Reifenpartner der auch als MXGP bezeichneten Serie, in der

am Ende der letztjährigen Saison der auf Dunlop-Reifen an seiner Kawasaki vertrauende Romain Febvre in der Endabrechnung ganz vorne gelegen und sich damit den Titel gesichert hatte.

Die Teams in der MXGP haben die freie Reifenwahl, wobei der Reifenanbieter dieses Umfeld eigenen Worten zufolge nutzt, um seine „Geomax“-Motocrossprofile kontinuierlich weiterzuentwickeln. „Wir freuen uns sehr, unsere Partnerschaft mit Infront

und MXGP fortzusetzen und in der wettbewerbsintensivsten aller Meisterschaften weiterhin Topteams mit unseren Reifen zu unterstützen. Die enge Zusammenarbeit mit einigen der besten Fahrer des Sports ermöglicht es uns, die nächste Generation von Motocrossreifen zu entwickeln – für Rennfahrer auf allen Leistungsniveaus weltweit“, sagt Wim Van Achter, Motorsportmanager Dunlop Motorcycle Europe bei Goodyear.

cm

„Honda Adventure Roads“ weiter mit Dunlop als Reifenpartner

Mit seinem „Trailmax Raid“ hat Dunlop bereits im vergangenen Jahr als offizieller Veranstaltungs- bzw. Reifenpartner fungiert bei den „Honda Adventure Roads“. Auch 2026 setzen der hinter ihnen stehende Motorradhersteller und die bei Motorradreifen weiterhin zu Goodyear, ansonsten aber zu Sumitomo Rubber Industries (SRI) zählende Reifenmarke ihre Zusammenarbeit bei diesem Event fort. Es führte die Teilnehmer auf Honda-Maschinen des Typs XL750 Transalp bei zwei Touren von Barcelona nach Toulouse (11. bis 14. Juni) bzw. führt sie von Turin nach Nizza (10. bis 13. September).

„Wir freuen uns, für ein zweites Jahr als offizieller Partner von ‚Honda Adventure Roads‘ zurückzukehren und die Fahrer bei diesen beiden aufregenden Touren zu unterstützen. Die Teilnehmer vertrauen darauf, dass der Dunlop ‚Trailmax Raid‘ die ideale Balance zwischen Offroadtauglichkeit und Straßen-Performance bietet. Da Honda mit kürzeren, einsteigerfreundlicheren Touren gezielt das Fahrkönnen fördert, gibt der Reifen den Teilnehmern das nötige Selbstvertrauen, um die spektakulären Touren in vollem Umfang zu genießen“, sagt Roberto Finetti, Marketingmanager Dunlop Motorcycle Europe.

„Letztes Jahr erwies sich der ‚Trailmax Raid‘ als unglaublich leistungsstarker Reiseenduro-Reifen; das Feedback unserer Kunden war überwältigend positiv, insbesondere was die Fähigkeit des Reifens betrifft, mit unterschiedlichem Gelände umzugehen, ohne den Komfort auf der Straße zu beeinträchtigen. Er passt perfekt zur XL750 Transalp und bietet den Grip und die Stabilität, die unsere Fahrer



Wie schon im vergangenen Jahr wird Dunlops „Trailmax Raid“ auch 2026 wieder der offizielle Reifen des „Honda-Adventure-Roads“-Programms sein und die Teilnehmer auf den Abenteuer-Events begleiten (Bild: Honda)

brauchen, um ihre Grenzen zu überschreiten und ihr Abenteuererlebnis zu steigern. Wir sind zuversichtlich, dass diese fortgesetzte Partnerschaft unseren Teilnehmern das ultimative Vertrauen in jede Kurve und auf jedem Trail geben wird“, ergänzt Nick Bennett, Brand Marketing Section Manager bei Honda Motor Europe. **cm**

II Batteriehersteller Exide bleibt Unterstützer von Moto2-Team

Schon im vergangenen Jahr hat der Batteriehersteller Exide Technologies seine Partnerschaft mit dem im Moto2-Klassement des Motorrad-Grand-Prix startenden Intact-GP-Team um weitere drei Jahre verlängert. Heißt: Auch in dieser Saison unterstützt das Unternehmen die Fahrer Manuel González und Senna Agius bei der Punkte- und Titeljagd in der Motorradrennserie. Zumal man sich für 2026 einiges erhofft, war González 2024 doch bereits Gesamtdritter und 2025 dann schon Vizemeister geworden. „Diese Saison verspricht zahlreiche Herausforderungen und viele spannende Momente. Nach einer starken Saison 2025 mit vielen Highlights und Erfolgen freut sich Exide

darauf, das Liqui-Moly-Dynavolt-Intact-GP-Team bei seinem Ziel, erneut in den Titelkampf einzugreifen, zu unterstützen“, sagt Alain Lez, Senior Business Director Automotive Aftermarket bei Exide Technologies. Der Anbieter will die Motorsportpartnerschaft einmal mehr dazu nutzen, seine gesamte Palette an Motorrad- und Sportbatterien in den Fokus zu rücken, sowie bei mehreren Aftermarket-Events auch wieder Ticketverlosungen organisieren. In deren Rahmen sollen Teilnehmer mit entsprechendem Batterie-Know-how (und etwas Glück) Karten für eines der Moto2-Rennen gewinnen können. **cm**



Auch dieses Jahr unterstützt Exide Technologies wieder das Liqui-Moly-Dynavolt-Intact-GP-Team mit den Fahrern Manuel González und Senna Agius bei der Punkte- und Titeljagd im Moto2-Klassement des Motorrad-Grand-Prix (Bild: Exide Technologies)

Doppelschlag: Zwei neue Conti-Motorradreifen

Dass Continental hinsichtlich seines Motorradreifens „TKC 80“ an einem Nachfolger arbeitete, war schon seit Längerem bekannt. Zwischenzeitlich meldet der Reifenhersteller Vollzug bzw. hat er mit dem „TKC 80²“ zum Jahresanfang eine zweite Generation besagten Profils eingeführt, das 2025 immerhin bereits sein 40-Jähriges begehen konnte. Zwar wurde das für Reiseenduros und Adventure-Bikes gedachte Modell laut Christoph Ettenhuber, Leiter des Geschäftsfeldes Motorradreifen im Unternehmen, über die vier Jahrzehnte hinweg immer wieder weiterentwickelt, doch für den Neuen habe man diesmal auch Hand an das Profil gelegt bzw. dem „TKC 80²“ ein neues Profildesign spendiert. Dabei soll er seinen Vorgänger nicht ablösen, sondern wird der bisherige „TKC 80“ weiterhin im Portfolio des Anbieters bleiben – sagt Conti-Motorradreifenentwicklerin Emily Altenhofen. Anders ist dies bei dem zweiten neuen Reifen, den der Hersteller zeitgleich vorgestellt hat und der ebenfalls seit Anfang 2026 verfügbar ist: Der „SportAttack 5“ soll im Supersportsegment seinen Vorgänger komplett ersetzen, sodass in der Folge demnach nur noch Restbestände des „SportAttack 4“ in den Abverkauf gelangen.

Mit der Vorstellung dieser beiden Reifen trägt Continental laut Ettenhuber nicht zuletzt den Rückmeldungen der Kunden bzw. von Motorradfahrern Rechnung, die Neues wollten. Zumal sich auch die Anforderungen an die Produkte in den Segmenten, für die sie jeweils ausgelegt sind, geändert hätten. Während beispielsweise die Nachfrage nach Offroaderelebnissen weltweit steige und damit auch immer mehr

Motorradfahrer Herausforderungen abseits der Straße suchten, würden Reiseenduros gleichzeitig immer leistungsfähiger. Was an deren Bereifung entsprechende Ansprüche stellt. „Mehr Straßenperformance, mehr Traktion im Gelände, mehr Abenteuer“, zählt der Reifenhersteller in diesem Zusammenhang auf und sieht sich mit dem „TKC 80²“ bestens gewappnet hinsichtlich dieser Anforderungen, biete das je zu Hälfte für einen Einsatz auf und abseits der Straße ausgelegte

Profil doch „als stärkstes Offroadprodukt im Portfolio von Continental-Motorradreifen ein Freiheitsgefühl ohne Kompromisse“. Dazu soll unter anderem eine optimierte Karkasskonstruktion beitragen, mit der ein verbessertes Dämpfungsverhalten und damit ein gesteigerter Fahrkomfort selbst auf langen Etappen und rauem Untergrund verbunden wird.

Deutlich erkennbar ist der Unterschied zum „TKC 80“ erst aber beim Blick auf das

Mit dem „TKC 80²“ hat Continental sowohl Fahrern von Reiseenduros und Adventure-Bikes einen neuen Reifen zu bieten als auch ...
(Bild: Continental)



Profildesign des neuen Reifens. Größere, neu angeordnete Stollen mit zusätzlichen Eingriffskanten, versetzten Außenstollen und optimierter Blockgeometrie sollen den mechanischen Grip auf losem Untergrund verbessern und für beste Selbstreinigungseigenschaften sorgen, weil dies entscheidende Vorteile bei Fahrten durch Schlamm, auf Sand oder Geröll mit sich bringe. „Vor allem die in Fahrtrichtung steil nach unten abgeschrägten Profilblöcke am Vorderreifen verbessern den Grip beim Bremsen im Gelände, während das genau in Gegenrichtung ausgelegte Blockdesign am Hinterreifen optimale Traktion bei der Beschleunigung liefert“, sagt der Anbieter, laut dem eine vergrößerte Aufstandsfläche zugleich für mehr Stabilität im Geradeauslauf und in Schräglage zuständig ist, was sich insbesondere auf langen Anreisen auszahle. Eine speziell entwickelte Gummimischung soll bei dem „TKC 802“ zudem für ein „noch ausgewogeneres Verhältnis zwischen Grip auf wechselnden Untergründen und Verschleißfestigkeit“ sorgen.

„Unsere neue flexible Gummimischung passt sich optimal an die Mikrorauheit des Asphalts an und bietet dadurch hervorragenden Grip. Gleichzeitig haben wir intensiv daran gearbeitet, den Zielkonflikt zwischen Onroad- und Offroad-Performance bestmöglich aufzulösen: Das Reifenprofil vereint maximale Flexibilität für sicheren Nassgrip mit hoher Blocksteifigkeit für Sta-



Zwar sei der vor vier Jahrzehnten eingeführte Vorgänger im Laufe der Jahre immer wieder in Bezug auf seine Mischung überarbeitet worden, doch habe man für den „TKC 802“ nunmehr auch Hand an das Profil des Reifens gelegt, so **Christoph Ettenhuber**, Leiter des Geschäftsfeldes Motorradreifen bei Conti (Bild: Continental/Screenshot)

bilität und mechanischen Grip“, erklärt Raphael Michels, Conti-Produktmanager für Motorradreifen. Bei alldem soll der neue Reifen einen hohen Schutz vor Durchstichen und Reifenschäden bieten. Im ersten Quartal kam er in zunächst drei Vorderradgrößen – 110/80 B19 M/C 59R TL, 120/70-19 M/C 60R TL und 90/90-21 M/C 54R TL – sowie sechs



Mit dem versetzten Blockprofil des „TKC 802“ verbindet Continental ein Plus an Traktion in tiefem und weichem Gelände (Bild: Continental)

Hinterraddimensionen – 130/80-17 M/C 65R TL, 150/70B17 M/C 69R TL, 170/60 B17 M/C 72R TL, 120/90-18 M/C 65R TL und 140/80-18 M/C 70R TL – auf den Markt, wobei Continental im zweiten Quartal dann noch mit der Größe 100/90-19 M/C 57R TL für das Vorderrad nachgelegt hat. Damit passe das Modell auf Reiseenduros und Adventure-Bikes namhafter Hersteller wie BMW, KTM, Honda, Yamaha oder Ducati. „Mit dem TKC 802 setzen wir neue Standards in puncto Vielseitigkeit, Robustheit und Offroad-Performance. Die Kombination aus innovativem Profildesign, neuer Gummimischung und optimierter Karkasse bietet Adventure-Fahrerinnen und -Fahrern ein Maximum an Sicherheit, Kontrolle und Fahrspaß auf unterschiedlichstem Terrain“, so Ettenhuber.

Auf eine ganz andere Klientel zielt demgegenüber der „SportAttack 5“ ab, den Continental ab dem ersten Quartal 2026 in fünf Schlüsseldimensionen – 120/70 ZR 17 M/C (58W) TL für Vorder- sowie 160/60 ZR 17 M/C (69W) TL, 180/55 ZR 17 M/C (73W) TL, 190/55 ZR 17 M/C (75W) TL und 200/55 ZR 17 M/C (78W) TL fürs Hinterrad – für aktuelle Supersport- und Naked-Bike-Modelle einführt. „Unsere Zielgruppe sind Performer – Fahrer, die technisch versiert und dynamisch unterwegs sind. Für sie geht es um sportliches Fahren auf höchstem Niveau“, wie der Leiter des Geschäftsfel-

... mit dem „SportAttack 5“ etwas für solche, die auf kurvenreichen Landstraßen genauso wie bei gelegentlichen Rennstreckentrainings das Maximum aus ihrer Maschine herausholen wollen (Bild: Continental)





Laut Conti-Motorradreifenentwicklerin **Emily Altenhofen** bleibt nach dem Marktstart des neuen „TKC 802“ auch sein Vorgänger „TKC 80“ weiterhin im Portfolio des Anbieters (Bild: Continental/Screenshot)

des Motorradreifen bei dem Hersteller in diesem Zusammenhang erläutert. „Wir haben einen Reifen entwickelt, der sowohl die Sonntagsrunde über Gebirgspässe als auch das Rennstreckentraining auf abgesperrten Kursen meistert – ohne Kompromisse bei der Performance“, ergänzt Rafael Kascha, Produktentwickler Motorradreifen bei Conti. Wie es weiter heißt, sei der „SportAttack 5“ dabei noch einmal etwas sportlicher ausgelegt als sein Vorgänger und verstehe er sich als 80:20-Reifen (80 Prozent Straße, 20 Prozent Rennstrecke) im Gegensatz zum „SportAttack 4“, für den das entsprechende Verhältnis mit 90 zu zehn Prozent angegeben wird.



Angeboten in fünf Dimensionen für aktuelle Supersport- und Naked-Bike-Generationen, soll der „SportAttack 5“ die „perfekte Wahl“ für Maschinen wie die BMW S 1000 RR und Yamaha YZF-R9 sowie BMW S 1000 R, Kawasaki Z 900 oder KTM 1390 Super Duke R Evo sein (Bild: Continental)



„Bei einem Einsatz auf der Rennstrecke braucht der Reifendruck des „SportAttack 5“ nicht verringert werden“, sagt **Rafael Kascha**, Produktentwickler Motorradreifen bei Continental (Bild: Continental/Screenshot)

Dies macht den neuen Supersportreifen aus Anbietersicht zur idealen Wahl für Fahrer, die das Maximum aus ihrer Maschine herausholen wollen – sowohl auf kurvenreichen Landstraßen als auch bei gelegentlichen Rennstreckentrainings. Laut Kascha war der Anspruch der Entwickler, beim „SportAttack 5“ gegenüber dem Vorgänger „in allen Kerneigenschaften Verbesserungen ohne Kompromisse zu erzielen“. Dafür bringt er eine „Black-Chili“-Laufflächenmischung neuer Rezeptur mit für ordentlich Grip bzw. eine bessere Verzahnung auf der Straße und ein optimiertes Abriebbild beim Rennstreckentraining. Erstmals zum Einsatz kommt bei dem neuen Supersportreifen die sogenannte „MultiZoneBelt“-Technologie, hinter der sich eine besondere Stahlgürtelanordnung verbirgt. „Dabei bewirkt eine engere Spulung des Stahlgürtels in der Reifenmitte mehr Stabilität im Geradeauslauf, während eine weitere Spulung an der Reifenschulter mehr Aufstandsfläche und Vertrauen in tiefen Schräglagen garantiert. Am Übergang von der Reifenmitte zur Schulter ermöglicht der unterschiedliche Spulabstand leichtes und agiles Einlenken“, verspricht Continental.

Ein präziseres Einlenkverhalten soll ein neuer Karkassaufbau mit im Reifen gezielt variierenden Steifigkeitszonen unterstützen, während mit speziell optimierten bzw. auf die jeweilige Fahrsituation abgestimmten Profilizonen ein schnelleres Warm-up verbunden wird. Bei alledem weist der „SportAttack 5“ die vom Hersteller bekannte „Traction-Skin“-Oberfläche auf, die von Anfang an eine sichere und kurze Einfahrzeit gewährleiste. Alles in allem kombiniere der ohne Einschränkungen für den Straßenverkehr geeignete Reifen Rennstrecken-Performance mit Alltagstauglichkeit, wobei er dank einer je nach Reifendimension für bis zu 320 km/h ausgelegten und seiner Compound-Mischung selbst bei intensiven Track Days überzeuge. „Ohne dass eine Reifendruckanpassung oder Reifewärmer für den Einsatz auf der Rennstrecke erforderlich wären“, wie Kascha sagt. Damit sei der „SportAttack 5“ – den Continental eigenen Angaben zufolge in seinem deutschen Werk in Korbach produziert, während der Hersteller den „TKC 802“ demnach an seinem Standort im thailändischen Rayong fertigt – die perfekte Wahl für aktuelle Supersport-Bikes wie BMW S 1000 RR, Yamaha YZF-R9 sowie leistungsstarke Naked Bikes wie BMW S 1000 R, Kawasaki Z 900 oder KTM 1390 Super Duke R Evo.

Christian Marx

Für Groß- und Reiseenduros: Michelins neuer „Anakee Adventure 2“

Nach rund sieben Jahren im Markt hat Michelin einen Nachfolger seines „Anakee Adventure“ vorgestellt. In Version zwei soll der für Groß- und Reiseenduros entwickelte Motorradreifen ideal für solche Fahrer sein, die auf Tour gehen und mehr suchen als nur den nächsten Zielort. Bei dem neuen „Anakee Adventure 2“ gehe es laut Hersteller um „Freiheit und Abenteuer, aber auch um die perfekte Linie auf der Passstraße, um souveräne Kontrolle auf losem Untergrund, um präzise Rückmeldung und perfekte Performance“. Das Profil sei dafür gedacht, anspruchsvolle Fahrer auf langen Etappen, schnellen Autobahnpassagen und abgelegenen Pisten zu begleiten. Mit Blick darauf werden Verbesserungen hinsichtlich Grip, Komfort, Rückmeldung und Laufleistung „für jede Reise, bei jedem Wetter und in jedem Terrain“ versprochen.



Laut Michelin haben sich die Verkaufszahlen von Reiseenduro-Reifen in den zurückliegenden sechs Jahren verdoppelt, wobei der Hersteller mit dem neuen „Anakee Adventure 2“ diesem Trend folgend bis 2030 seinen Marktanteil im betreffenden Segment „deutlich steigern“ will (Bild: Michelin)

Der neue Reifen ist demnach seit Januar erhältlich und Michelin zufolge das Flaggschiff seiner Enduro-Reihe. „Reiseenduros sind mit das dynamischste Segment auf dem Zweiradmarkt. Die aktuellen Modelle sind perfekte Reisemaschinen, agil und leistungsstark. Den Michelin „Anakee Adventure 2“ haben wir speziell darauf abgestimmt. Er ist gemacht für Motorräder wie die BMW R1250/1300GS, Honda Africa Twin, Yamaha Tenere, aber auch die Ducati Multistrada-Serie, Triumph Tiger, KTM Super Adventure, Suzuki V-Strom, Aprilia Tuareg, Moto Guzzi V85 oder Kawasaki Versys“, erklärt Sabrina Sabel, Technikexpertin Zweirad bei dem Anbieter.

Dank Hochleistungs-Silica-Gummimischungen soll der „Anakee Adventure 2“ eine um zehn Prozent höhere Nasshaftung als das Vorgängermodell bieten. Apropos: Der Neue verfügt über die „2CT“-Technologie des Reifenherstellers, was gleichbedeutend mit der Verwendung zweier verschiedener Compounds ist, wobei der jeweils zur Schulter hin verwendete weichere für den Grip (in Schräglage) und der härtere in der Laufflächenmitte für Langlebigkeit verantwortlich zeichnet. Michelin spricht in diesem Zusammenhang davon, dass die zweite „Anakee-Adventure“-Generation bezogen auf den Vorderradreifen ein siebenprozentiges und mit Blick auf den Hinterradreifen ein sogar 21-prozentiges Laufleistungsplus gegenüber der ersten vorweisen sowie zusätzlich noch mit „einem deutlich reduzierten Geräuschpegel“ punkten könne.

Damit wird nicht nur ein Mehr an Komfort verbunden, sondern auch ein Sicherheitsgewinn für Fahrer. „Mehr Ruhe bedeutet weniger Ermüdung und bessere Konzentration“, wie Michelin dazu erläutert und zugleich darauf verweist, dass eine M+S-Kennzeichnung und ein optimiertes „Profil für viel Grip und Traktion auf unbefestigten Straßen“ sein neues Modell zu einem vielseitigen Reifen machten. Dem

wurden abgesehen von der vor rund 20 Jahren erstmals eingeführten „2CT“-Mehrkostenlaufflächenmischung aber noch weitere Konzerntechnologien spendiert wie Michelins „Reinforced Radial-X Evo & Aramid Shield“ für Stabilität, Komfort und Widerstandsfähigkeit auf jedem Untergrund oder das sogenannte „Premium Touch Design“ für eine hochwertige Optik an den Flanken, um den Look von Offroadmotorrädern zu unterstreichen.

Das zu 80 Prozent für den Straßen- und zu 20 Prozent für den Offroadereinsatz ausgelegte neue Profil ergänzt die „Anakee“-Reifenfamilie des Herstellers, zu der darüber hinaus noch der „Anakee Road“ (90 Prozent Straßen-, zehn Prozent Offroadereinsatz) und der „Anakee Wild“ (jeweils 50 Prozent Straßen- und Offroadereinsatz) zählen, wobei Enduro-Maschinen teils auch mit dem zu 100 Prozent für die Straße ausgelegten „Road 6“ bereift werden könnten. Bei alledem beschreibt der Hersteller Bereifungen für Reiseenduros als Wachstumssegment angesichts der während der vergangenen sechs Jahre um 100 Prozent gestiegenen Verkaufszahlen in diesem Bereich, in dem 2024 demnach erstmals größere Stückzahlen abgesetzt werden konnten als von Custom-Reifen.

cm

Michelins neuer „Anakee Adventure 2“ ist seit Januar in acht Größen erhältlich: 120/70 R17 58V, 110/80 R18 58V, 110/80 R19 59V, 120/70 R19 60V und 90/90-21 54V fürs Vorder- sowie 150/70 R17 69V, 170/60 R17 72V und 180/55 R17 73V fürs Hinterrad (Bild: Michelin)



|| Spieleentwickler Milestone und Bridgestone kooperieren auch bei „Ride 6“

Nach der Zusammenarbeit schon bei „Ride 4“ und bei „Ride 5“ setzt Bridgestone seine Partnerschaft mit dem Softwareentwickler und -publisher Milestone in Sachen dessen entsprechender Videospielreihe weiter fort und kehrt erneut als offizieller Reifenpartner des neuesten Videospiels der Reihe zurück. Heißt: Der für die PlayStation, Xbox X|S und PCs erhältliche sechste Teil der Motorradrennsimulation wartet nicht nur mit neuen Maschinen, Umgebungen und Strecken auf, sondern außerdem mit den aktuellsten Reifen des japanischen Herstellers. Dank der neuen Dual-Physics-Spielmechanik sollen Spieler weltweit „die Performance und Langlebigkeit, die Motorradfahrer im Alltag mit Bridgestone-Reifen auf Straße, Rennstrecke und im Gelände“ einmal mehr auch in der virtuellen Welt erleben können.

„Ride 6“ ist die bislang realistischste und vielseitigste Edition der herausragenden Serie – und damit die ideale Plattform, um auch unser breites Premiummotorradreifenportfolio und dessen Leistungsfähigkeit zu präsentieren“, sagt Nico Thuy, Director Motorcycle bei Bridgestone mit Verantwortung für die EMEA-Region (Europa, Mittlerer Osten, Afrika). „Mit erweiterten Spielmodi, neuen Features und einer starken Bridgestone-Präsenz hebt das Spiel unsere langjährige Partnerschaft mit Milestone auf ein neues Niveau. Über die ‚Ride‘-Serie machen wir unsere Rennsport-DNA auf unterhaltsame Weise für Fahrer und Gamer weltweit erlebbar“, ergänzt er.

„Ride 6“ bietet demnach einen neuen Karrieremodus, bei dem Spieler in die Rolle eines echten Fahrers schlüpfen und die Chance haben, die Nummer eins zu werden – im Wettbewerb gegen zehn Rennlegenden wie Casey Stoner, Guy Martin oder Troy Bayliss. Das Ganze umfasst zudem ein eigenes Kapitel namens Bridgestone-Challenge, in dem Spieler Reifen der Marke über verschiedene Disziplinen und Untergründe hinweg erleben können – vom

Rundstreckenrennen bis zum Endurance-Format. Darüber hinaus fungiert Bridgestone erstmals außerdem als offizieller Sponsor der für überarbeiteten „Ride-6“-Trainingsbereich namens Riding School, in dem Spieler ihre Fähigkeiten mithilfe gezielter Tutorials weiterentwickeln können sollen.

„Aufbauend auf der langjährigen Motorsporttradition von Bridgestone – einschließlich Erfolgen in der FIM Endurance World Championship (EWC) – sind Reifenperformance und Langlebigkeit zentrale Bestandteile des Spielerlebnisses. Wie im realen Rennsport müssen virtuelle Fahrer den Reifenverschleiß managen, sich an wechselnde Bedingungen anpassen und strategische Entscheidungen treffen – Reifen werden damit zu einem entscheidenden Faktor für Performance und Fortschritt im Spiel“, so der Reifenhersteller mit Blick auf seine gegenüber „Ride 5“ nun noch stärkere Präsenz in dem Spiel: Denn die Marke ist sichtbar in Strecken, Menüs und im Gameplay integriert.

cm



Positive Bilanz zur „Motorräder“-Messe in Dortmund

Während der vier Messetage vom 5. bis zum 8. März hat die Dortmunder „Motorräder“ laut ihrem Veranstalter 102.000 Besucher in die fünf belegten Ausstellungshallen und aufs Außengelände gelockt. Entsprechend positiv fällt die Bilanz zu dem Event aus. „Der Termin Anfang März passt exakt zum Saisonstart. Dortmund ist der verlässliche Treffpunkt für Branche, Aussteller und Community seit über vier Jahrzehnten. Die Resonanz ist überwältigend: volle Hallen, stark genutzte Außenflächen und neue Indoor- und Erlebnisbereiche, in denen Besucherinnen und Besucher ausprobieren, testen und mitmachen können“, sagt Sabine Loos, Hauptgeschäftsführerin der Westfalenhallen-Unternehmensgruppe. „Unsere Teilnahme auf der ‚Motorräder Dortmund 2026‘ war ein voller Erfolg für uns. Wir konnten viele interessante Gespräche führen und vor allen Dingen ganz nah an unseren Kunden dran sein“, zieht auch Kai Warkotsch, Head of Purchasing Car & Moto Tires bei Reifen.com, ein positives Fazit der eigenen Messepräsenz.

Es wird von einem großen Andrang am Messestand des Unternehmens berichtet, das genauso wie Bridgestone, Continental, das Reifenwerk Heidenau, Metzeler oder



Auch dieses Jahr sollen Anfang März wieder mehr als 100.000 Zweiradfans zur Messe „Motorräder“ nach Dortmund gepilgert sein (Bild: NRZ/Christian Marx)

Mitas/Yokohama TWS die Reifenbranche in Dortmund vertreten hat. Mit dazu beigetragen haben soll nicht zuletzt der vor Ort erfolgte Startschuss für eine bis zum 30. September laufende Verlosungsaktion des Händlers, bei der eine Yamaha MT-09 SP als Gewinn ausgelobt ist rund um den Kauf von Metzeler-Motorradreifen bei ihm. „Kundenzufriedenheit und perfekte Dienstleistung stehen bei uns im Fokus. Diesen Weg wollen wir durch weitere Messebeteiligungen fortführen“, ergänzt Warkotsch

im Nachgang der Reifen.com-Präsenz in Dortmund, sodass davon auszugehen ist, dass das Unternehmen wohl auch bei der nächsten „Motorräder“ wieder mit dabei sein dürfte. Sie findet vom 4. bis zum 7. März kommenden Jahres statt und damit rund anderthalb Wochen nach der von ihrem bisherigen Dezember-Termin auf den 19. bis 21. Februar 2027 verschobenen internationalen Motorradmesse Intermot in Köln.

Christian Marx

Messe Dortmund bilanziert gelungene Motorradmesse Leipzig

Anfang Februar hatte die Motorradmesse Leipzig ihre Pforten geöffnet, wobei die Messe Dortmund als ihr Veranstalter und natürlich auch Organisator der vom 5. bis zum 8. März in ihrer Heimatstadt ausgerichteten „Motorräder 2026“ sie als „gelungenen Saisonauftakt“ bilanziert. Während der drei Messetage in Sachsen vom 6. bis zum 8. Februar seien „Topmarken, echte Bikes und ein abwechslungsreiches Programm“ aufeinandergetroffen und hätten „einen klaren Akzent für die Szene mit Premieren, Probefühlen und Showhighlights“ gesetzt. Unter den laut Ausstellerliste 80 vor Ort vertretenen Fahrzeugherstellern und -importeuren, Händlern sowie Ausrüstungs- und Bekleidungsanbietern hat für die Reifenbranche einzig die zu Yokohama TWS zählende Marke Mitas mit ihren Produkten für den für motorisierte Zweiräder die Flagge hochgehalten.

cm



Als ihr Veranstalter zieht die Messe Dortmund ein positives Fazit der dreitägigen Motorradmesse Leipzig bzw. bilanziert sie als „gelungenen Saisonauftakt“ (Bild: Messe Dortmund)

|| Bester Grip für neuen „Racing Battlax V03“ versprochen



Seine Motorsportaktivitäten versteht der Reifenhersteller als „mobiles Labor“ für den ständigen „Wettbewerb um Exzellenz“, und er lässt die dort gewonnenen Erfahrungen in seine Serienprodukte einfließen, wobei der „Racing Battlax V03“ für ihn das „Premiumflaggschiff einer neuen Bridgestone-Ära im Motorradrennsport“ repräsentiert (Bilder: Bridgestone)

Bridgestone hat einen neuen Slickreifen für den Motorradrennsport entwickelt. Die Markteinführung des „Racing Battlax V03“ genannten Modells für Europa und Nordamerika erfolgt seit Jahresbeginn. Das ausschließlich für den Rennstreckeneinsatz entwickelte Gummi richtet sich an professionelle Fahrer und ambitionierte Hobbyracer, die maximalen Speed und höchsten Grip suchen. Zumal der Hersteller für den neuen Reifen den „besten Grip in der Geschichte der ‚Battlax‘-Serie“ verspricht dank des Einsatzes von Technologien, die aus den Erfahrungen des Anbieters im Spitzenrennsport wie etwa der Motorradlangstreckenweltmeisterschaft beruhen. Bei alledem stellt

Bridgestone den „Racing-Battlax-V03“-Hinterradreifen erstmals auch in einer speziellen „Sprint“-Version vor. „Optimale Performance wird so, je nach Rennformat und Streckenbedingungen, ermöglicht“, sagt der Hersteller. Dank fortschrittlicher Compound-Technologie – mit der Konzentration auf maximale Performance – sollen mit ihm im Vergleich zum „Racing Battlax V02 Soft“ deutlich bessere Rundenzeiten möglich sein. Über diese spezielle Ausführung hinaus hat Bridgestone dem „Racing Battlax V03“ aber auch sonst neu entwickelte Mischungen spendiert ebenso wie ein optimiertes Design mit vergrößerter Aufstandsfläche am Vorder- wie am Hinterrad.

cm

|| Motorradmesse IMOT „lief richtig gut“

Am vorletzten Februar-Wochenende hatte die alljährlich in München ausgerichtete Internationale Motorradausstellung (IMOT) zum 33. Mal ihre Pforten geöffnet. Im Nachgang zieht der Veranstalter eine positive Bilanz der drei Tage von Freitag bis Sonntag. „Die IMOT 2026 lief richtig gut. Unsere Messe war die perfekte Mischung aus Produktpräsentation, Show und Austausch“, sagt Petra Zahradka, Geschäftsführerin der IMOT Messe und Veranstaltungen GmbH. Demnach sind insgesamt 130.000 Besucher auf dem Messegelände in München-Riem gezählt worden, wo die IMOT auch dieses Jahr wieder parallel zu der Freizeitmesse

f.re.e und den Münchner Autotagen stattgefunden hat. Unabhängig davon, wie viele Messegäste letztlich der Motorradmesse wegen gekommen sein mögen, habe sich die neue und dieses Jahr erstmals belegte dritte IMOT-Halle mit ihrem Angebot an Unterhaltung, Stunts, Nervenkitzel und Live-Feeling als „echtes Pfund“ erwiesen, heißt es.

„Die Zuschauer haben das neue Angebot begeistert angenommen. Dass die beiden anderen Messehallen mit einem kompletten Überblick über die wichtigen Motorradmarken und alles interessante Zubehör aufwarten konnte, hat unseren erfolgreichen Auftritt 2026 komplettiert“, so Zahradka. Dass es auch 2027 wohl wieder eine IMOT – es

wäre die dann 34. Ausgabe – geben dürfte, scheint vor diesem Hintergrund bereits klar zu sein, selbst wenn die Veranstalter einen konkreten Termin für die nächste Veranstaltung noch nicht kommuniziert haben. Was im Zusammenhang damit stehen könnte, dass die internationale Motorradmesse Intermot der Koelnmesse GmbH statt zuletzt im Dezember im nächsten Jahr erstmals Mitte Februar in Köln stattfinden soll und damit quasi unmittelbar vor dem angestammten IMOT-Termin in der bayrischen Landeshauptstadt üblicherweise Mitte/Ende desselben Monats bzw. ein bis zwei Wochen später.

Christian Marx



Dank der vom Hersteller im Motorsport gesammelten Erfahrung soll Bridgestones neuer „Battlax Racing Street RS12“ umfassende Verbesserungen in Sachen Rennstreckenperformance bieten – insbesondere beim Grip auf trockener Fahrbahn (Bild: Bridgestone)

II Weiterer neuer Bridgestone-Motorradreifen

Anfang dieses Jahres hat Bridgestone einen weiteren neuen Motorradreifen auf den Markt gebracht: Nach dem zuvor angekündigten Slickreifen „Racing Battlax V03“, der mit dem bisher „besten Grip in der Geschichte der ‚Battlax‘-Serie“ des Herstellers aufwarten soll, folgte ein Modell, dem der Anbieter die „höchste Trockenhaftung innerhalb der straßenzugelassenen ‚Battlax‘-Serie“ bescheinigt: das Profil „Battlax Racing Street RS12“. Es sollte zunächst in Europa und Nordamerika in den Markt und dann auch in Japan. Unter dem Motto „From Circuit to Street“ vereint der Reifen modernste Rennreifentechnologie, erklärt Bridgestone. Seine Gummimischung sei mittels Technologien aus dem Motorsport entwickelt worden, und für das neu gestaltete Profil wird ein Mehr Steifigkeit für herausragenden Grip genauso versprochen, wie der Reifen mit einer vergrößerten Kontaktfläche in Kurven aufwarten können soll. Aber natürlich geht der Reifenhersteller bei alledem noch weiter ins Detail.

„Für den Vorderreifen wird erstmals bei einem straßenzugelassenen ‚Battlax‘-Reifen die ‚HE-MS-Belt‘-Konstruktion verwendet. Der flexible Stahlgürtel harmonisiert den Anpressdruck und verbessert die Haftung zusätzlich“, erklärt Bridgestone. Dank der vom Hersteller im Motorsport – beispielsweise in der Motorradlangstreckenweltmeisterschaft – gesammelten Erfahrung biete der „Battlax Racing Street RS12“ umfassende Verbesserungen in der Rennstrecken-Performance, insbesondere beim Grip auf trockener Fahrbahn. „Die Rundenzeit konnte im Vergleich zum Vorgängermodell, dem ‚Battlax Racing Street RS11‘, deutlich verbessert werden. Darüber hinaus behält der ‚RS12‘ durch die zahlreichen Optimierungen in Mischung, Profildesign und Struktur auch nach mehreren Runden sein hohes Leistungsniveau. Dadurch bietet er dem Fahrer Sicherheit, Komfort und Fahrspaß bei unterschiedlichsten Anforderungen – beim sportlichen Fahren auf trockener Landstraße sowie auf der Lieblingsrennstrecke“, so Bridgestone.

cm

EICMA-Messeauftritt mit neuer Avon-Markenidentität

Bei der letztjährigen Motorradmesse (Esposizione Internazionale del Ciclo, Motociclo, Accessori) in Mailand/Italien hat auch die Goodyear-Reifenmarke Avon Tyres Flagge gezeigt. Ihr Auftritt erfolgte unter der im Frühjahr 2025 geänderten neuen Markenidentität, die durch den Claim „Made to be different“ (gemacht, um anders zu sein) gekennzeichnet ist. Gleichwohl zeigte der Anbieter vor Ort vor allem einen Querschnitt seines Reifenportfolios für motorisierte Zweiräder. Dazu gehören unter anderem die Profile „Cobra Chrome“ für Cruiser-, Touring- und Custom-Bike-Fahrer, der „Spirit ST“ für Sporttourer, „3D Supersport“ für das Hypersportsegment oder der „Roadrider MkII“, der klassischen Look mit modernster Technologie vereinen soll. Über diese vier Modelle hinaus waren bei der Messe außerdem noch die Avon-Reifen „Trekriders“, „Speedmaster MkII“, „Safety Mileage“ und „Streetworker“ zu sehen. „Die EICMA bringt die Motorradwelt wie keine andere Veranstaltung zusammen und ist daher die perfekte Gelegenheit für Avon Tyres, mit Fahrern und Branchenexperten aus aller Welt in Kontakt zu treten“, erklärt Roberto Finetti, Marketingmanager Motorradreifen Europa bei Goodyear. Seinen Worten zufolge habe man die Messe genutzt, um „zu zeigen, wie die Marke in ihrer neuen Ära weiter wächst und sich entwickelt“.

cm



Der Avon-Tyres-Auftritt bei der Motorradmesse in Italien erfolgte unter der im Frühjahr 2025 geänderten Markenidentität, die durch den Claim „Made to be different“ gekennzeichnet ist (Bild: Goodyear)

|| Aller guten Dinge ...

Metzeler stellt gleich drei neue Motorradreifen vor

Zur letztjährige Motorradmesse EICMA (Esposizione Internazionale del Ciclo, Motociclo, Accessori) in Mailand/Italien hatte Metzeler gleich drei neue Reifen mitgebracht: die beiden Supersportprofile „Sportec 01“ und „Sportec 01 RS“ sowie den Enduroreifen „Karoo 4 Street“ für einen gemischten Einsatz auf der Straße und im leichten Gelände. Sie sind Teil des 2026er-Produktportfolios der zu Pirelli gehörenden Motorradreifenmarke. Sie sind in den ersten Monaten des Jahres in den Handel gekommen, wobei die Markteinführung der einzelnen Varianten und Dimensionen schrittweise erfolgte.



„Sportec 01“ und „Sportec 01 RS“ (von links) sind laut dem hinter der Marke Metzeler stehenden Hersteller Pirelli entwickelt worden, um „die Messlatte für Supersport-Performance höher zu legen“, während der „Karoo 4 Street“ für High-End-Adventure-Motorräder und Maxi-Enduros konzipiert wurde (Bilder: Pirelli)

Die zwei zuerst genannten Modelle folgen auf die Vorgängermodelle „Sportec M7 RR“ und „Sportec M9 RR“, wobei der „Sportec 01“ als direkter Nachfolger von Letzterem beschrieben wird und sein Bruder „Sportec 01 RS“ als noch ein bisschen sportlicher. Im Vergleich zu ihm soll der „Sportec 01“ dafür allerdings „mehr Laufleistung und ein Leistungsplus bei Nässe“ in die Waagschale werfen können, während der straßenzugelassene „Sportec 01 RS“ ein Höchstmaß an Trockengrip biete. Damit werde er „zur ersten Wahl für alle Motorradfahrer, die eine sehr sportliche Fahrweise auf der Straße bevorzugen“. Ungeachtet ihrer leicht unterschiedlichen Ausrichtung sei jedoch der eine wie der andere entwickelt worden, um – wie es dazu heißt – „die Messlatte für Supersport-Performance höher zu legen“. Mit ihnen werde auf sportliche Fahrer gezielt, die beste Leistung und Zuverlässigkeit suchen. Dazu haben ihre Entwickler ihnen die sogenannte „Dynatread“-Technologie spendiert, die erstmals beim „Roadtec 02“ der Marke zum Einsatz kam. „Diese führt zu einem adaptiven Profil, das den Grip und die Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten verbessert und für den Einsatz im Supersportbereich weiter optimiert wurde“, so der Anbieter.

Als On-/Off-Enduroreifen ist der „Karoo 4 Street“ für High-End-Adventure-Motorräder sowie Maxi-Enduros mit einem Einsatzprofil von 70 Prozent auf der Straße und 30 Prozent abseits befestigter Wege konzipiert. „Er verbindet daher eine hervorragende Leistung auf der Straße mit rundum guten Offroadeigenschaften“, verspricht Pirelli für den Nachfolger von Metzeler „Karoo Street“ bzw. das neueste Mitglied von dessen „Karoo“-Produktfamilie, zu der auch der „Karoo 4“ für den schwerpunktmäßigen Offroadeinsatz zählt. „Der ‚Karoo 4 Street‘ richtet sich an Motorradfahrer, die moderne Adventure-Motorräder besitzen und einen Reifen mit Stollenprofil suchen, der hervorragenden Grip auf der Straße, gutes Nassverhalten und Laufleistung, Stabilität und Komfort bietet“, so der Reifenhersteller. Seinen Worten zufolge zeichnet sich das neue Profil im Vergleich zu seinem Vorgänger durch ein verbessertes Handling auf der Straße aus dank neuer Konturen sowie eines gleichmäßigeren Abriebverhaltens aufgrund eines größeren Abstandes der mittleren Profilblöcke. „Hinzu kommt ein verbesserter akustischer Komfort durch das Multi-Pitch-Profil-design und eine bessere Offroadtraktion auf weichem Untergrund“, wie zudem noch versprochen wird.

cm

Hersteller Heidenau stellt überarbeitete „K74“- , „K79“- und „K69“-Profile vor



Das Reifenwerk Heidenau hat seine Motocross-Profile „K74“, „K79“ und „K69“ (von links) weiterentwickelt bzw. ihre Zusammensetzung optimiert und die M+S-Kennung auf der Seitenwand der Reifen ergänzt (Bilder: Reifenwerk Heidenau)

Das Reifenwerk Heidenau hat seine Motocross-Profile „K74“, „K79“ und „K69“ überarbeitet. Vom Hersteller beschrieben als „seit Jahren die erste Wahl, wenn es richtig zur Sache geht“, sind die Reifen demnach weiterentwickelt worden, ohne die von ihnen bekannten Leistungseigenschaften zu verändern. Demnach wurde ihre Zusammensetzung optimiert und die M+S-Kennung auf der Seitenwand der Reifen ergänzt. Als echte Spezialisten fürs Grobe böten die Reifen insofern weiterhin maximale Traktion auf den härtesten Cross-Strecken und in anspruchsvollem Gelände, dies jetzt allerdings mit einem – wie der Anbieter selbst sagt – „Plus an Zukunftssicherheit und Qualität“. Wie es weiter heißt, ist die überarbeitete Version des Profils „K74“ seit vergangenem Herbst in den Größen 120/90-17 M/C, 130/80-17 M/C, 140/80-18 M/C sowie 120/90-18 M/C verfügbar. Die beiden neuen „K69“- und „K79“-Vorderradausführungen sind laut dem Hersteller seit dem ersten Quartal dieses Jahres erhältlich.

cm

IVM bekommt neuen Hauptgeschäftsführer



Nach zuletzt rund 25 Jahren in Diensten des IVM hat sich **Reiner Brendicke** (links) als Hauptgeschäftsführer des Verbandes aus dem aktiven Berufsleben zurückgezogen, und **Uwe Seitz** übernahm seine bisherige Position bei der Interessenvertretung der Zweiradbranche (Bilder: NRZ/Christian Marx, IVM)

Der Industrieverband Motorrad e.V. (IVM) hat einen neuen Hauptgeschäftsführer: Nach einstimmiger Wahl durch die ordentlichen Mitglieder der Interessenvertretung der Zweiradbranche ist Uwe Seitz – bis dahin Chefredakteur bei der Zeitschrift *Motorrad* aus dem Stuttgarter Motorpresse-Verlag – zum 1. Februar Nachfolger von Reiner Brendicke geworden, der seine aktive Berufslaufbahn beendet hat. IVM-Präsident Michael Sommer ist überzeugt, mit ihm als echtem Branchenexperten die Verbandsarbeit hervorragend gestalten zu können – im Interesse der Mitglieder und in der Politik. „Die Leidenschaft fürs Motorrad und die vielen Chancen, die ich für das motorisierte Zweirad generell in der Mobilität der Zukunft sehe, möchte ich mit aller Kraft in die Arbeit als Hauptgeschäftsführer des IVM einbringen. Ich freue mich auf diese neue Aufgabe und danke den ordentlichen Mitgliedern für das Vertrauen“, so der neue Hauptgeschäftsführer des Verbandes, der eigenen Worten zufolge dafür mehr als 20 Jahre Branchenerfahrung als Motorradjournalist mitbringt.

cm

IMPRESSUM

Profil-Verlag GmbH,
Harsefelder Straße 5,
21680 Stade, Deutschland

Tel.: 04141 5336-0

Fax: 04141 5336-11

www.reifenpresse.de
info@reifenpresse.de

USt-IdNr. DE116461871

Gründer: Klaus Haddenbrock (†)

Geschäftsführer:

Arno Borchers

Christian Marx (Verlagsleitung)

REDAKTION

Arno Borchers (Chefredakteur)

Tel.: 04141 5336-27

arno.borchers@reifenpresse.de

Christian Marx

Tel.: 04141 5336-28

christian.marx@reifenpresse.de

Christine Schönfeld

Tel.: 04141 5336-18

christine.schoenfeld@reifenpresse.de

MEDIABERATUNG

Tanja Fergin

Tel.: 04141 5336-24

tanja.fergin@reifenpresse.de

Torsten Tucharth

Tel.: 04141 5336-22

torsten.tucharth@reifenpresse.de

LAYOUT

Gaby Hinck

Tel.: 04141 5336-26

gaby.hinck@reifenpresse.de

Heike Schomaker-Eymers

Tel.: 04141 5336-23

heike.schomaker-eymers@reifenpresse.de

Andrea Löck

Tel.: 04141 5336-20

andrea.loeck@reifenpresse.de

„Ride into the wild“ – neue Eurogrip-Reifen für Enduro-/Adventure-Fans

Bei der italienischen Motorradmesse EICMA (Esposizione Internazionale del Ciclo, Motociclo, Accessori) Anfang November vergangenen Jahres in Mailand/Italien ist die zu dem indischen Hersteller TVS Srichakra gehörende Reifenmarke Eurogrip wieder als Aussteller dabei gewesen – zu dem mittlerweile bereits fünften Mal. Denn abgesehen von Landwirtschaftsreifen gehören auch Motorradreifen zu ihrem Portfolio. „Vier Jahre nach der Einführung der ersten Eurogrip-Reifen in Europa verfügen wir heute über ein Sortiment, das aus über 150 Größen besteht, und decken damit die meisten Segmente ab“, erklärt Eurogrip-Vertriebsmanagerin Angela Batalan mit Blick auf das eigene Zweiradreifenangebot. „Die kontinuierliche Erweiterung

unseres Vertriebsnetzes und die OE-Partnerschaften, die nun auch bedeutende europäische Marken umfassen, sind ein Beleg für unser Engagement, Hochleistungsreifen zu einem wettbewerbsfähigen Preis anzubieten“, wie sie ergänzt unter Verweis darauf, dass man die Messe nicht zuletzt dafür genutzt hat, um dort über das bestehende Portfolio hinaus neue Produkte für das Zweiradsegment zu präsentieren.

Unter dem Motto „Ride into the wild“ wurde in Mailand beispielsweise das „Trailhound Wild“ genannte Profil für Enduro-Motorräder mittlerer und großer Hubräume gezeigt. Wie es heißt, sei es konzipiert für Fahrer, die sich von ihrer Reiselust abseits der ausgetretenen Pfade leiten lassen. In die gleiche Richtung zielt die zweite Neuheit namens „Bee Wild“, die demnach allerdings entwickelt wurde „für Rollerfahrer (...), die sich durch schlechte Straßen nicht einschränken lassen, sei es im täglichen Pendelverkehr oder auf längeren Touren“. Beide würden insofern auf Asphalt/Kopfsteinpflaster eine ebenso gute Figur machen wie auf unbefestigten Straßen. Dafür verfügen sie laut Herstellerangaben über ein Laufflächenprofil mit optimalem Positiv-negativ-Verhältnis bei allen Schräglagen, das gute Traktion bei allen Einsatzbedingungen gewährleiste bei einer auf nassen Fahrbahnen gleichzeitig hohen Wasserableitung aus der Bodenaufstandsfläche. Zugleich sei die Anordnung und Form der Profilblöcke so gewählt worden, dass die Reifen mit einer hohen Laufleistung punkten können. All dies werde unterstützt durch ihre Silicalaufflächenmischung sowie einen stabilen Unterbau unter Verwendung hochwertiger synthetischer Fasern in der Kar-kasse und eine Null-Grad-Stahlgürtelkonstruktion in den Radialgrößen.

Beide Reifen wurden wie alle anderen Eurogrip-Motorrad- und -Rollerreifen nach Unternehmensangaben in Italien entwickelt und haben zahlreiche Tests auf der Straße, im Gelände und auf der Rennstrecke durchlaufen, bevor sie Anfang nächsten Jahres dann weltweit auf den Markt kommen sollen. Wobei „Trailhound Wild“ und „Bee Wild“ nicht die einzigen am Eurogrip-Messestand bei der EICMA zu sehenden Neuerungen waren, hatte der Anbieter eigenen Worten zufolge doch noch zwei weitere neue Rollerreifen mit im Gepäck nach Mailand: die Modelle „Bee Volt“ und „Bee Sport“. Ersterer der zwei Reifen soll sich durch einen niedrigen Rollwiderstand auszeichnen, wurde demnach für Elektroroller entwickelt und wird in sechs Größen für die gängigsten Modelle des Segments angeboten. Mit dem „Bee Sport“ zielt man hingegen ab auf „Fahrer, die Adrenalin suchen“. Er soll in der zweiten Jahreshälfte 2026 in den Handel kommen, über ein vom „Protorq Extreme“ des Anbieters inspiriertes Profil verfügen und mit den bei ihm zum Einsatz kommenden technischen Lösungen „sportliche Leistungsansprüche unterstützen“. Apropos Adrenalin: Mit der Ankündigung, bei der EICMA darüber hinaus einen neuen Prototypen zu enthüllen, weckte Eurogrip noch zusätzlich Neugier bei Motorradfans und im Reifengeschäft aktiven Händlern.

cm

Das „Trailhound Wild“ genannte Eurogrip-Profil ist für Enduro-Motorräder mittlerer und großer Hubräume gedacht (Bilder: TVS Srichakra)

Bei der letztjährigen EICMA hat die Marke Eurogrip unter anderem einen neuen Enduro-Reifen namens „Trailhound Wild“ sowie den „Bee Wild“ genannten Rollerreifen präsentiert für „Fahrer, die sich von ihrer Reiselust abseits der ausgetretenen Pfade leiten lassen“ (Bild: TVS Srichakra)



Handels-/Kundennähe wichtig nicht zuletzt für neue Eurogrip-Reifen

Im vergangenen November hat der indische Reifenhersteller TVS Srichakra bereits zum fünften Mal mit seiner Motorrad-/Rollerreifenmarke Eurogrip Flagge gezeigt bei der Motorradmesse EICMA (Esposizione Internazionale del Ciclo, Motociclo, Accessori) in Mailand/Italien. Dabei wurde sie laut Eurogrip-Marketingmanager Andrea Bianchi Milella einmal mehr dazu genutzt, um einerseits Neuheiten in der eigenen Produktpalette zu präsentieren. Wobei im Übrigen passend zum aktuellen Anbietermotto „Ride into the Wild“ ein Schwerpunkt auf Bereifungen für eher abenteuerlustige Fahrer gelegt bzw. vor Ort dementsprechend das „Trailhound Wild“ genannte Enduro-Profil erstmals einem breiteren Publikum gezeigt wurde genauso wie die laut Milella von ihm abgeleitete Version „Bee Wild“ für Motorroller/Scooter. Andererseits spielt die Messe seinen Worten zufolge noch aus einem anderen Grund eine wichtige Rolle. Denn für Eurogrip ist es demnach wichtig, einen engen Kontakt mit Reifenhändlern und auch Verbrauchern zu pflegen. Deshalb sind Techniker und Entwickler des Anbieters regelmäßig mit vor Ort bei der Messe.



Bei der Motorradmesse EICMA in Mailand hat Eurogrip-Marketingmanager **Andrea Bianchi Milella** den Kollegen unserer italienischen Schwesterpublikation PneusNews Rede und Antwort gestanden (Bild: PneusNews/Ludovico Bencini)



Bei der EICMA hat Eurogrip sein neues Enduro-Profil „Trailhound Wild“ erstmals einem breiteren Publikum präsentiert (Bild: PneusNews/Ludovico Bencini)

„Ob Reifenliebhaber, Groß- oder Einzelhändler: Sie alle können direkt mit unserer Forschungs- und Entwicklungsabteilung sowie außerdem sowohl mit den Mitarbeitern im Werk als auch mit unseren Designern in Kontakt treten. Nicht alle Wettbewerber bieten diesen Service“, so der Eurogrip-Marketingmanager im Gespräch mit unserer italienischen Schwesterpublikation PneusNews. Von einem solchen Austausch auf Augenhöhe soll nicht zuletzt die Marke selbst profitieren wie Milella am Beispiel des bei der EICMA in zwei Versionen vorgestellten und für das Supersportsegment gedachten Prototypenreifens „Protorq Max“ verdeutlicht, dessen Markteinführung in etwa einem Jahr geplant ist. „So wollen wir Interesse wecken, unsere technische Expertise demonstrieren und unsere Fähigkeiten weiterentwickeln. Die endgültige Designentscheidung basiert zwar auf den Leistungsdaten, doch der Dialog mit der Öffentlichkeit und Reifenhändlern ist ein wesentlicher Bestandteil des Prozesses“, sagt er.

Ludovico Bencini/cm



Motorsportaktivitäten sind laut Bridgestone ein wichtiger Teil der eigenen Unternehmensgeschichte, wobei der Reifenhersteller sie demnach als mobiles Labor nutzt, um seine Technologie unter extremen Bedingungen weiterzuentwickeln und Innovationen unter dem Motto „From Circuit to Street“ dann in zukünftige Straßenreifen einfließen zu lassen (Bild: Bridgestone)

Titel in der Motorradlangstrecken-WM geht 2025 fünftes Mal in Folge an Bridgestone

Bei dem 2025er-Saisonfinale der Motorradlangstreckenweltmeisterschaft EWC (Endurance World Championship) – dem 24-stündigen Bol d’Or auf dem Circuit Paul Ricard im französischen Le Castellet – hat dem auf Bridgestone-Reifen an seiner Maschine vertrauenden Yamaha-Austria-Racing-Team (YART) ein zweiter Platz genügt, um sich den Titel in der Serie zu sichern. Für den Reifenhersteller ist dies nach der Saison 2017/2018 und den Jahren 2021, 2022, 2023 und 2024 der bereits sechste solche Erfolg und der fünfte in Folge. War eigentlich das ebenfalls von Bridgestone unterstützte Team BMW Motorrad World Endurance bis rund 30 Minuten vor Rennende und zu diesem Zeitpunkt auf dem zweiten Platz liegend auf Kurs zum Weltmeistertitel, musste es aufgrund eines technischen Problems dann allerdings aufgeben. Zwei andere von dem Reifenhersteller unterstützte Rennställe – F.C.C. TSR Honda France und Kawasaki

Webike Trickstar – mussten ebenfalls aufgrund technischer Probleme vorzeitig aufgeben, während das Team Yoshimura SERT Motul den Sieg beim Bol d’Or holte – ebenfalls auf Bridgestone-Reifen. Dass letzten Endes die vier besten Teams in der Gesamtwertung der Weltmeisterschaft alle auf Bridgestone setzen, spiegelt laut dem Hersteller eine außergewöhnliche Saison 2025 wider.

Seit dem Jahr 2017 unterstützt das Unternehmen Teams, die bei allen Rennen einer EWC-Saison antreten: Vergangenes Jahr waren es insgesamt fünf in der Langstreckenserie, die einer der wenigen verbliebenen hochklassigen Wettbewerbe im Motorsport ist, in dem es noch einen Wettbewerb zwischen verschiedenen Reifenmarken gibt. Mit Rennen, die zwischen acht und 24 Stunden dauern, stellten die Läufe enorme Anforderungen an die Reifen und verlangten außergewöhnliche Haltbarkeit, sagt Bridgestone. Vor diesem Hintergrund

würden seine Rennreifen für die EWC – sagt der Reifenhersteller – „mit fortschrittlicher Technologie und Materialien entwickelt, um maximale Haftung, Handling und Haltbarkeit zu bieten“ im Sinne einer bestmöglichen Unterstützung der Teams während der gesamten Renndauer. „Die FIM EWC ist der ultimative Test für Fahrer und Maschine – und Reifen spielen eine entscheidende Rolle dabei, diesen Teams zu helfen, an ihre Grenzen zu gehen. Wir sind sehr stolz darauf, dass unsere Bridgestone-Reifen erneut zum Gewinn eines Titels beigetragen haben“, sagt Nico Thuy, Director Motorcycle bei Bridgestone mit Verantwortung für die EMEA-Region (Europa, Mittlerer Osten, Afrika).

cm

|| MRM-Premiere mit Bridgestone-Beteiligung



Bei der Motorradrennsportmesse Mitte Januar in Mainz waren Mitglieder des Bridgestone-Rennendienstes vor Ort, um technische Fragen zu Einsatzbereichen, Reifenwahl und Performance auf der Rennstrecke zu beantworten (Bild: Bridgestone)



Mit den neuesten Produkten seiner „Battlax-Racing“-Familie bringt Bridgestone eigenen Worten zufolge „modernste Renntechnologie auf die Straße“ (Bild: Bridgestone)

Mitte Januar wurde in der Eventlocation Halle 45 in Mainz erstmals die zweitägige Motorradrennsportmesse (MRM) ausgerichtet als Branchentreffen der deutschen Motorradrennsportszene. Wie bei diversen anderen Zweiradmessen war Bridgestone bei dieser Premierenveranstaltung mit dabei, um die neue Plattform zu nutzen, um seine Kompetenz im Rennsport zu unterstreichen und den direkten Austausch mit motorsportaffinen Fahrern zu suchen. In den Mittelpunkt des Messeauftritts rückte der Reifenhersteller dabei die neuesten Produkte seiner „Battlax-Racing“-Familie: die kürzlich erst vorgestellten/eingeführten

Modelle „Battlax Racing Street RS12“ und „Racing Battlax V03“. Beide stehen dem Anbieter zufolge „für starke Haftung, präzises Feedback und ein hohes Maß an Kontrolle unter sportlichen Bedingungen“. Zumal das die Eigenschaften seien, die sowohl ambitionierte Trackday-Fahrer als auch erfahrene Rennstreckenpiloten erwarteten.

„Mit dem ‚Racing Battlax V03‘ und dem ‚Battlax Racing Street RS12‘ präsentieren wir zwei neue High-Performance-Reifen, die modernste Renntechnologie auf die Straße bringen. Der ‚V03‘ wurde für maximalen Grip auf der Rennstrecke entwickelt, während der ‚RS12‘ sportliche Fahrer mit präzisiertem Handling und starker Trockenhaftung über-

zeugt – ideal für Straße und Trackday“, erklärt Wolfgang Terfloth, Leiter Vertrieb Motorradreifen Bridgestone Central Europe. Dem Hersteller zufolge wächst die Trackday-Szene in Deutschland kontinuierlich, wobei zahlreiche Fahrer schon heute auf sportliche Bridgestone-Motorradreifen wie den „Battlax S23“ für das Hypersportsegment, den Slick „Racing Battlax V02“ oder „Battlax Racing Street RS11“ setzten. Mit der Einführung der neuen „Racing“-Generationen will man noch mehr Motorsportbegeisterte von der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit seiner Produkte überzeugen. **cm**

Motorradmessen spielen für Bridgestone eine wichtige Rolle

Der Beteiligung an Motorradmessen misst Bridgestone einen hohen Stellenwert bei. Hat der Hersteller als einer von nur zwei Reifenanbietern bei der Intermot im vergangenen Dezember in Köln Flagge gezeigt, war das Unternehmen Anfang dieses Jahres bzw. vom 6. bis zum 8. Februar auch als Aussteller bei der Moto-Austria 2026 in Wels vertreten, die als Österreichs führende Motorrad- und Rollermesse gilt. Bei der Präsenz vor Ort ging es Bridgestone aber nicht nur darum, Zweiradfans seine neuesten Produkte wie beispielsweise die Modelle „Battlax Racing V03“ und „Battlax Racing Street RS12“ vorzustellen. Denn abgesehen davon stehe nicht zuletzt der Dialog mit der Motorrad-Community bei Veranstaltungen wie dieser im Vordergrund, heißt es. „Messen sind für uns eine ideale Gelegenheit, direkt mit aktiven Motorradfahrern ins Gespräch zu kommen und ihr wertvolles Feedback aufzunehmen“, erklärt Wolfgang Terfloth, Leiter Vertrieb Motorradreifen Bridgestone Central Europe, in diesem Zusammenhang. „Gleichzeitig können wir vor Ort unsere neuesten Reifenentwicklungen vorstellen und Fragen aus der Praxis beantworten. Gerade angesichts technischer Weiterentwicklungen und steigender Anforderungen an moderne Motorradreifen ist uns der persönliche Austausch besonders wichtig“, ergänzt er. **cm**



Bridgestone will sich als weiterhin verlässlicher Partner für Zweiradfans erweisen über „Innovationskraft, Sicherheit, Performance und den engen Dialog mit seiner Community“ (Bild: Bridgestone)

Motorradabenteuer „Paris – Nordkap 2026“ mit Dunlop als Reifenpartner

Bei dem in diesem Jahr erstmals ausgerichteten Motorradabenteuer „Paris – Nordkap“ hat Dunlop als offizieller Reifenpartner fungiert. Bei der entsprechenden Tour, die auf eine Idee des sechsmaligen Rallye-Dakar-Teilnehmers und RallyPOV-Gründers Tiziano Internò sowie des Motorradeventplaners Manuel Podetti zurückgeht, haben sich die Teilnehmer am 28. Juni um Mitternacht von der französischen Hauptstadt aus auf den mehr als 6.000 Kilometer langen Weg in Richtung des nördlichsten Endes von Europa in Norwegen gemacht. Zu dem zwölf-tägigen Trip auf unterschiedlichem Terrain – Schotter, Kies und Asphalt – durch zehn Länder waren 250 Fahrer eingeladen. Entlang der Strecke wurden alle 1.500 Kilometer Gates im Malle-Moto-Stil positioniert mit einem voll ausgestatteten Werkstattbereich samt Werkzeugen, Wartungseinrichtungen und der Möglichkeit zum Reifenwechsel. Apropos: Als exklusiver Reifenpartner der Veranstaltung stellte Dunlop den Teilnehmern eine Reihe seiner Adventure-Produkte zur Verfügung, die auf die Anforderungen dreier verschiedener Fahrerkategorien zugeschnitten sind: die Profile „D908RR“, „Trailmax Raid“ und „Mutant“. Die Reifen konnten entweder vor der Abfahrt montiert oder gemäß den individuellen Wartungsplänen der Fahrer zur Montage bzw. Selbstmontage an die Gates geliefert werden.

Im Rahmen der Zusammenarbeit war das Dunlop-Logo auf den Nummernschildern aller Fahrer und dem Starttorbogen in Paris zu sehen. „Wir freuen uns sehr, als offizieller Partner von ‚Paris – Nordkap 2026‘ ausgewählt worden zu sein. Dieses Event verkörpert den puren Geist des Langstreckenabenteuerfahrens und bietet uns die perfekte Bühne, um die Leistungsfähigkeit unserer Adventure-Produkte unter Beweis zu stellen. Die Kombination aus unterschiedlichem Gelände, großer Entfernung und völliger Selbstversorgung ist eine echte Herausforderung für Fahrer und Ausrüstung. Die Dunlop-Adventure-Reihe ermöglicht



Im Rahmen der Zusammenarbeit stellte Dunlop den 250 zu der mehr als 6.000 Kilometer langen Tour von der französischen Hauptstadt bis zum Nordkap eingeladenen Teilnehmern nicht nur Reifen zur Verfügung, sondern das Logo der Reifenmarke war auch auf den Nummernschildern aller Fahrer und dem Starttorbogen in Paris zu sehen (Bild: Goodyear)

es den Teilnehmern, die ideale Ausstattung für ihr Motorrad und ihren Fahrstil zu wählen“, sagt Roberto Finetti, Marketingmanager Dunlop-Motorradreifen Europa bei dem Hersteller Goodyear, zu dem die Marke im Zweiradsegment weiterhin gehört, während sie seit vergangenem Jahr ansonsten überwiegend zu Sumitomo Rubber Industries (SRI) zählt. **cm**

Aprilia-Scooter SR GT 400 ab Werk auf Mitas-Reifen

Bei der seit der Übernahme von Trelleborg Wheel Systems (TWS) zu Yokohama TWS zählenden Reifenmarke Mitas freut man sich, dass Aprilia sich für die Erstbereifung seines neuen Motorrollers SR GT 400 für das „Enduro Trail-ADV 2“ genannte Profil des Anbieters entschieden hat. Diese Partnerschaft bringe „zwei Marken zusammen, die sich ein erstklassiges Fahrerlebnis für die anspruchsvollsten Kunden auf die Fahne geschrieben haben“, wie es in diesem Zusammenhang heißt. „Wir freuen uns sehr, bei diesem spannenden Projekt mit Aprilia zusammenzuarbeiten. Der ‚Enduro Trail-ADV 2‘ liefert die Eigenschaften und die Zuverlässigkeit, die SR-GT-400-Fahrer erwarten, egal ob beim alltäglichen Pendeln oder auf der Suche nach Abenteuern vor den Toren der Stadt“, erklärt Gustavo Pinto Teixeira, Leiter Mitas-Motorradreifen bei Yokohama TWS.

Der Reifen ist Anbietersangaben zufolge für einen Einsatz zu 70 Prozent auf der Straße sowie zu 30 Prozent abseits befestigter Wege bzw. im Gelände ausgelegt. Wie es darüber hinaus heißt, verfüge er

über eine Mehrkomponentenlaufflächenmischung mit hohem Silica-Anteil für mehr Grip und eine hohe Lebensdauer bei gleichzeitig guter Nasshaftung. Demgegenüber soll sein selbstreinigendes Winkelfprofil für beste Kontrolle auf unbefestigten Feldwegen sorgen, während eine verstärkte Karkasse für Komfort und Stabilität selbst bei hohen Geschwindigkeiten zuständig ist. Alle diese Merkmale machten den Reifen „zum idealen Partner für abenteuerbereite Fahrer“, so Mitas weiter. Ab Werk montiert wird er bei dem Aprilia-Scooter demnach in den Dimensionen 120/70-16 am Vorder- sowie 150/70-14 am Hinterrad. **cm**

Ab Werk montiert wird der „Enduro Trail-ADV 2“ genannte Mitas-Reifen bei Aprilias SR GT 400 in den Dimensionen 120/70-16 am Vorder- sowie 150/70-14 am Hinterrad (Bild: Yokohama TWS)



Bridgestone-, Dunlop-, Metzeler-Erfolge im Motorradrennsport

Bei der Tourist Trophy (TT) auf der Isle of Man sind sowohl Fahrer, die auf Metzeler-Reifen an ihrer Maschine vertrauen, als auch solche auf Dunlop-Gummis erfolgreich gewesen, während Bridgestone einmal mehr in der Motorradlangstreckenweltmeisterschaft EWC (Endurance World Championship) siegreich war.



Michael Dunlop hat bei der Tourist Trophy passend zu seinem Namen auf Dunlop-Reifen sowohl beide Supersport- als auch das Sportbike-Rennen gewonnen (Bild: Goodyear)

Nachdem sich die zuerst genannte Reifenmarke bzw. der hinter ihr stehende Hersteller Pirelli schon über vier Siege bei den diesjährigen „North West 200“ hatte freuen können, entschied Dean Harrison auf seiner Honda CBR1000RR – bereift mit „Racetec RR Slicks“ – bei den Rennen auf der britischen Insel das Senior-TT-Klassement für sich. Gleichzeitig haben Dunlop-Fahrer bei der TT jedoch „mehr Siege und Podiumsplatzierungen als jeder andere Reifenhersteller“ eingefahren, wie es selbstbewusst vonseiten der bei Motorradreifen weiter zu Goodyear, sonst aber zu Sumitomo Rubber Industries zählenden Marke heißt. Obwohl der Zeitplan aufgrund des Wetters auf fünf Rennen gekürzt werden musste, holten Fahrer auf Dunlop-Reifen

demnach drei Siege und neun Podiumsplätze auf dem TT-Kurs. Dabei spricht der Anbieter von (s)einer „Dominanz in den Supersport- und Sportbike-Klassen“ und wertet das Spitzentempo in den Superbike-Rennen als Beleg für die Vielseitigkeit und konstante Leistungsfähigkeit seiner neuesten „KR“-Slickrennreifengeneration bzw. der verschiedenen „KR108“- und „KR108+“-Vorderrad- sowie „KR109+“-Hinterradreifenspezifikationen.

Weitere Erfolge im Motorradrennsport bzw. einer Serie, bei der es wie bei der TT noch Wettbewerb zwischen verschiedenen Reifenherstellern/-marken gibt, kann auch Bridgestone feiern. Zumal eines der sieben in der Motorradlangstreckenweltmeisterschaft EWC (Endurance World Championship) von dem japanischen Anbieter unterstützen Teams bei dem Acht-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps – dem zweiten von vier Saisonläufen – den Sieg einfahren konnte. Während das Team BMW Motorrad World Endurance erst die Poleposition holte, um beim Rennen dann als Erstes ins Ziel zu kommen, haben die anderen Bridgestone-Teams ebenfalls Punkte sammeln können. Dank eines zweiten Platzes in Belgien führt Titelverteidiger YART (Yamaha Austria Racing Team) insofern jetzt die Gesamtwertung an. Das auf Reifen desselben Herstellers vertrauende Team Kawasaki Webike Trickstar fuhr in Spa-Francorchamps auf Platz drei, sodass wie beim Saisonauftakt in Le Mans das Podium komplett an Bridgestone ging gefolgt vom Suzuki-Endurance-Racing-Team (SERT) auf Rang vier, dessen Maschine ebenfalls mit Reifen des gleichen Anbieters bestückt ist. FCC TSR Honda France als Fünfter im Bridgestone-Bunde fiel wegen eines technischen Defektes aus.

Christian Marx



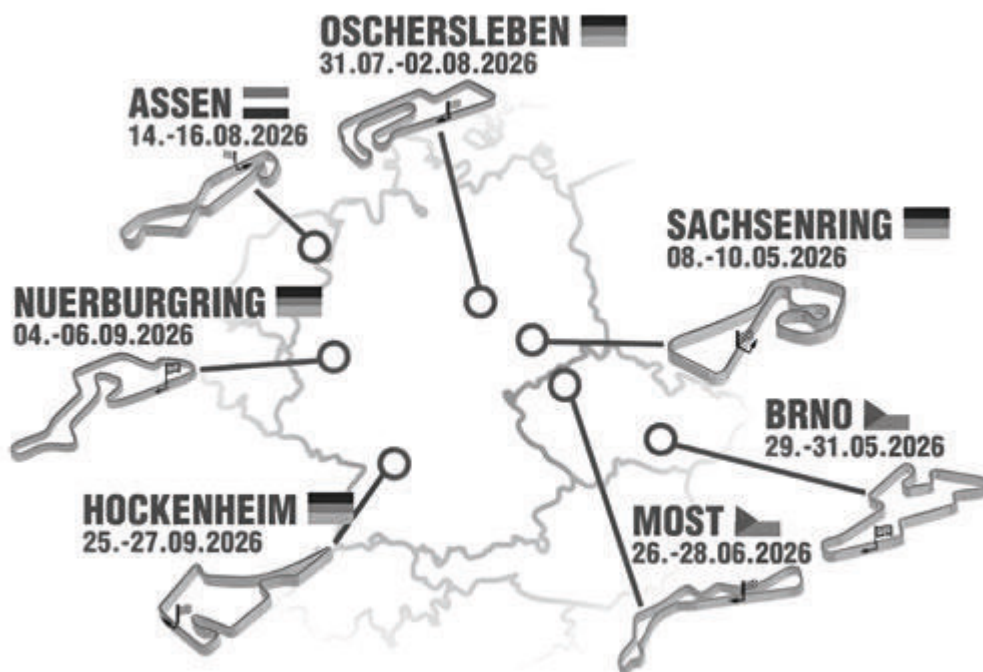
Bei dem Acht-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps – dem zweiten von vier EWC-Saisonläufen – sind erneut ausschließlich Bridgestone-Teams aufs Podium gefahren (Bild: Bridgestone)

Dean Harrison sicherte sich mit seiner Honda CBR1000RR – bereift mit Metzeler „Racetec RR Slicks“ – den Sieg im Senior-Klassement der Tourist Trophy (Bild: Pirelli)



Auch bei neuer Euro-Moto-Rennserie ist Pirelli Reifenpartner

Mit der Einführung der Motorradrennserie Euro Moto hat die Motorpresse Stuttgart dieses Jahr ihr Motorsportportfolio erweitert, fungiert sie doch auch schon seit 2018 als Promoter der Internationalen Deutschen Motorradmeisterschaft (IDM).



Der Kalender für die Euro Moto „Powered by Pirelli“ und die parallel stattfindende IDM umfasst 2026 sieben Rennwochenenden auf dem Sachsenring, in Oschersleben, Assen, Most, auf dem Nürburg- und Hockenheimring sowie in Brunn (Bild: Motorpresse Stuttgart)

Unter dem Motto „von IDM zu Euro Moto“ soll der neue Wettbewerb laut der süddeutschen Verlagsgruppe den „konsequenten nächsten Schritt zur Weiterentwicklung des europäischen Rundstreckenrennsportes in den Klassen Superbike, Supersport und Sportbike“ darstellen. Ziel des Ganzen sei, dafür „ein internationaleres Starterfeld zu gewinnen, die Sichtbarkeit in den relevanten Märkten zu erhöhen und noch spannendere und hochklassigere Rennen zu bieten“, wie es weiter heißt. „Die IDM hat gezeigt, dass sie ein Sprungbrett für Talente mit WM-Ambitionen ist. Mit der Euro Moto schließen wir die Lücke zwischen den nationalen Meisterschaften und der Weltmeisterschaft. Wir schaffen eine Plattform, auf der die besten Fahrer und Teams aus der ganzen Welt gegeneinander antreten“, erklärt Serienmanager und Initiator Normann Broy. Wie bei der IDM fungiert Pirelli auch bei der neuen Motorradrennserie als Reifenpartner.

„Das sportliche Niveau im Rahmen der IDM hat sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt, und Pirelli freut sich, diese natürliche Weiterentwicklung im Euro-Moto-Konzept zu unterstützen. Als exklusiver Reifenpartner der Serie werden wir nicht nur die bereits bekannte Unterstützung auf und neben der Strecke anbieten, sondern unser Engagement auch im Bereich Forschung und Entwicklung in unsere Partnerschaft mit einbringen und das hohe

Leistungs- und Qualitätsniveau beibehalten, welches unsere Reifen schon immer ausgezeichnet hat“, sagt daher Michael Müller, Leiter des Geschäftsbereiches Zweirad bei Pirelli mit Verantwortung für die Märkte in der DACH-Region (Deutschland, Österreich, Schweiz) und in Dänemark. Die neue Meisterschaft, deren Auftaktlauf am Wochenende vom 8. bis zum 10. Mai auf dem Sachsenring stattfand, werde aber auch von allen in der IDM engagierten Fahrzeugherstellern positiv aufgenommen, heißt es darüber hinaus.

Zumal mit der Internationalisierung der Serie die Reichweite und Attraktivität für die Teams, Hersteller, Sponsoren und Fans in ganz Europa gesteigert werde, wie Normann Broy in diesem Zusammenhang betont. Sei die IDM als mit internationalen Fahrern sehr stark besetzte sowie hochklassigen und spannenden Rennsport bietende Serie seit jeher bereits eine der wichtigsten Meisterschaften für das Kundensportprogramm für die BMW-Motorradsparte gewesen, begrüße man es sehr, dass sie „nun die verdiente Anerkennung bekommt und als Euro-Superbike-Serie auf eine europäische Ebene gehoben“ werde, wie denn auch Uwe Geyer, Leiter Kundensport und Marketing BMW Motorrad Motorsport, vor diesem Hintergrund sagt. „Wir sehen darin eine großartige Plattform für junge Talente aus ganz Europa, und zukünftig ein Sprungbrett in höhere Klassen wie die FIM Superbike World Championship“, ergänzt er.

cm

Bis 2028 drei Supermoto-Meisterschaften weiter, eine neu auf Metzeler-Reifen

Nach seiner 2023 begonnenen Zusammenarbeit mit deren Veranstalter XIEM bleibt Metzeler bis 2028 exklusiver Reifenlieferant von drei Supermoto-Meisterschaften. Mehr noch: Neben wie bisher in der S1GP-Weltmeisterschaft, der S4-Europameisterschaft und im Supermoto of Nations wird auch in der neuen S2-Europameisterschaftsklasse mit dem „Racetec SM“ der zu Pirelli zählenden Marke gefahren bzw. um motorsportliche Erfolge gerungen. „Wir freuen uns, diese Zusammenarbeit um weitere drei Jahre fortsetzen zu können und in diesem Zuge auch die alleinige Belieferung für die neue europäische S2-Klasse mit zu übernehmen. Supermoto ist eine sehr spektakuläre Disziplin, die jedes Jahr eine treue Anhängerschaft anzieht. In den ersten drei Saisons haben unsere Metzeler „Racetec-SM“-Reifen stets die Erwartungen erfüllt, und wir sind sicher, dass dies ein wesentlicher Faktor für die Entscheidung von XIEM war, uns erneut in dieser Rolle zu

bestätigen“, meint Francesco Pietrangeli, Marketingdirektor für die Marke Metzeler bei Pirelli.

„Wir sind sehr zufrieden mit dieser neuen Dreijahresvereinbarung, einer äußerst positiven Zusammenarbeit, die einen Mehrwert für unsere Meisterschaften darstellt. Ein leistungsstarkes Produkt und professioneller Support sind eine Bereicherung für unsere Meisterschaften, die jedes Jahr wachsen, auch dank des erneuten Vertrauens einer so wichtigen und weltweit führenden Marke. Dies ist für uns gleichermaßen eine Belohnung und ein Ansporn, uns kontinuierlich weiter zu verbessern“, bestätigt XIEM-Geschäftsführer Danilo Boccadolce die Einschätzung Pietrangelis. Dabei sind die für Supermoto-Fahrer gedachten Reifen vom Typ „Racetec SM“, auf denen die Meisterschaften ausgetragen werden, regulär im Handel erhältlich. „Sie verwenden Mischungen mit hohem Silica-Anteil, um ein schnelles Aufwärmen und gleichzeitig eine ausgezeichnete Abriebfestigkeit



Bis einschließlich der Saison 2028 wird nicht nur in der S1GP-Weltmeisterschaft, der S4-Europameisterschaft und im Supermoto of Nations weiter auf Metzeler „Racetec SM“ gefahren, sondern zusätzlich auch in der neuen S2-Europameisterschaftsklasse (Bild: Pirelli)

zu bieten, während das Profilmuster über zentrale, senkrecht zur Fahrtrichtung verlaufende Rillen verfügt, um einen besseren mechanischen Grip auf Offroadstreckenabschnitten zu gewährleisten, während die Rillen im mittleren Schräglagenbereich für eine effektive und schnelle Selbstreinigung ausgelegt sind“, so der Anbieter. **cm**

Stark-Future-Supermotomaschine ab Werk auf Dunlop

Im Sommer 2024 schon hatte die bei Motorradreifen zu Goodyear zählende Reifenmarke Dunlop einen Erstausrüstungserfolg bei einer elektrisch angetriebenen Maschine von Stark Future vermelden können: Nach der Lieferung des „Geomax MX34“ für das Motocross-Modell VARG MX wird nun auch die Maschine VARG SM des Anbieters ab Werk von ihr bereift. Wie das Kürzel SM in der Modellbezeichnung des Elektromotorrades andeutet, handelt es sich hier um eine Supermotomaschine. Hinsichtlich deren Erstbereifung ist demnach die Wahl auf das laut dem Reifenhersteller in seinem Motorradkompetenzzentrum in Montluçon (Frankreich) entwickelte und dort auch gefertigte Profil „SportSmart TT“ gefallen. „Der Dunlop ‚SportSmart TT‘ ist einer der begehrtesten Hypersportreifen auf dem Markt und für uns daher die natürliche Wahl“, ist der Motorradhersteller

laut Stark-Future-Gründer und -CEO Anton Wass bestrebt, mit ihm Fahrern ab Werk die bestmögliche Performance und das beste Fahrgefühl zu geben.

Montiert wird der besagte Dunlop-Reifen in den Dimensionen 120/70 R17 am Vorder- und 140/70 R17 am Hinterrad bei dem 124,5 Kilogramm leichten Fahrzeug, das ein Drehmoment von immerhin 914 Newtonmeter auf die Straße bringen können soll. „Die Stark VARG SM ist ein beeindruckendes Beispiel dafür, wie rennsportinspirierte Straßenperformance und Elektrotechnologie zusammenkommen können, und der ‚SportSmart TT‘ passt mit seiner Charakteristik perfekt dazu. Die Kombination aus Stark Futures fortschrittlichem Elektroantrieb und Dunlops rennsportbasiertem ‚SportSmart TT‘ stellt sicher, dass Fahrer die Agilität, Präzision und Leistung des Motorrades sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke



Montiert wird Dunlops „SportSmart TT“ in den Dimensionen 120/70 R17 am Vorder- und 140/70 R17 am Hinterrad bei der 124,5 Kilogramm leichten Supermotomaschine, die ein Drehmoment von immerhin 914 Newtonmeter auf die Straße bringen soll (Bild: Goodyear)

voll ausnutzen können. Wir sind stolz darauf, dass Stark Future den Dunlop ‚SportSmart TT‘ als Erstausrüstung für dieses aufregende neue Modell gewählt hat“, sagt Miguel Morais, Erstausrüstungsmanager Dunlop-Motorradreifen Europa bei Goodyear. **cm**

Nach einem Vierteljahrhundert erstmals wieder MXGP-WM-Titel für Dunlop

Bei dem Grand-Prix-Lauf in Australien hat Romain Febvre den Sack zugemacht und sich den Fahrertitel in der Motocross-Weltmeisterschaft 2025 der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) sichern können. Zugleich damit hat er auch der Reifenmarke Dunlop einen besonderen Erfolg beschert: Denn für sie ist es der erste WM-Titel eines von ihr unterstützten MXGP-Fahrers seit einem Vierteljahrhundert gewesen, nachdem nach fünf Weltmeisterschaften

auf Dunlop-Reifen in Folge (1994 bis 1998) zuletzt Frédéric Bolley am Ende der Saison 2000 in der Gesamtwertung ganz vorne gelegen hatte mit ebensolchen Gummis an seiner Maschine. In der aktuellen Saison hat Febvre durchgängig auf „Geomax“-Motocrossreifen der bei Motorradprofilen nach wie vor zu Goodyear gehörenden Marke vertraut. „Mein Lieblingsreifen von Dunlop ist der Sandreifen, der ‚Geomax MX14‘. Seit Saisonbeginn sind wir in fast jedem Rennen damit gefahren. Das war wirklich gut“, so

der neue MXGP-Weltmeister. Er ist nicht der Einzige, der auf Dunlop-Reifen zum Erfolg gefahren ist. Denn bei den Frauen bzw. in der WMX (Women's Motocross World Championship) hat Lotte van Drunen mit ihnen ihren 2024er-WM-Titel erfolgreich verteidigen und ihn sich insofern das zweite Mal in Folge sichern können. Damit haben während der vergangenen zwölf Jahre nunmehr 14 WMX-Fahrerinnen ihre WM-Krone auf Dunlop-Reifen erobert. cm



Romain Febvre hat Dunlop in der letztjährigen Saison zum ersten Mal seit 25 Jahren wieder einen MXGP-Weltmeistertitel beschert (Bild: Goodyear)



Bei den Frauen bzw. im WMX hat **Lotte van Drunen** ihren 2024er-Titel 2025 auf Dunlop-Reifen verteidigen können (Bild: Goodyear)

Motocross-WM: Titel Nummer 83 für Pirelli

Während sich im MXGP-Klassement der Motocross-Weltmeisterschaft vergangenes Jahr seit Langem erstmals wieder Dunlop den Titel sichern konnte, freut man sich bei Pirelli unterdessen über den mittlerweile bereits 83. solchen Erfolg. Denn in letztjährigen Saison stand in der Endabrechnung Simon Längenfelder in der MX2-Klasse der Serie an vorderster Stelle: Der Deutsche hat auf den „Scorpion MX32“ der italienischen Reifenmarke an seiner KTM-Maschine vertraut, wobei dieser Reifen im Laufe der Saison 2025 demzufolge hauptsächlich in „Mid-Soft“-Ausführung zum Einsatz gekommen sein soll. cm



Der Deutsche **Simon Längenfelder** hat auf Pirelli-Reifen an seiner KTM vertraut und sich damit 2025 den WM-Titel im MX2-Klassement der Motocross-Weltmeisterschaft gesichert (Bild: Pirelli)



Harley-Davidsons „Bagger-World-Cup“-Serie umfasst sechs Doppelrennen an ausgewählten MotoGP-Wochenenden, wobei die Teams mit rund 280 kg auf die Waage bringenden Road-Glide-Maschinen des US-Motorradherstellers antreten, die von mehr als 200 PS leistenden Screamin'-Eagle-Milwaukee-Eight-131-Performance-Crate-Motoren angetrieben werden und mit speziellen Dunlop-Rennreifen in 120/75 R17 und 200/65 R17 bestückt werden (Bild: Harley-Davidson)

Harley-Serie im MotoGP-Umfeld auf Dunlop-Reifen

Der US-Motorradhersteller Harley-Davidson hat eine neue Rennserie aufgelegt, die mit Maschinen der Marke „auf den legendärsten Rennstrecken der Welt“ im Rahmen von ausgewählten MotoGP-Wochenenden ausgetragen wird. Geplant sind demnach insgesamt sechs Doppelläufe des sogenannten „Bagger World Cup 2026“, wobei der Motorrad-Grand-Prix in den USA vom 27. bis zum 29. März auf dem Circuit of the Americas den Auftakt gebildet hat. Es folgten dann noch je zwei Rennen in Italien (Mugello, 29.-31. Mai) und in den Niederlanden (Assen, 26.-28. Juni), bevor Großbritannien (Silverstone, 7.-9. August), Spanien (MotorLand Aragon, 28.-30. August) sowie Österreich (Red-Bull-Ring, 18.-20. September) im Terminkalender stehen. Als offizieller Reifenlieferant sowie technischer und Sponsoringpartner der neuen Meisterschaft fungiert die Marke Dunlop für die dabei zum Einsatz kommenden Harley-Maschinen, die am Vorderrad mit Reifen der Größe 120/75 R17 bestückt sein werden und am Hinterrad mit solchen der Dimension 200/65 R17.

Mit dieser Partnerschaft setzen beide Seiten eigenen Worten zufolge ihre langjährige Zusammenarbeit in den Bereichen Erstausrüstung, Produktentwicklung und Rennsport auf Meisterschaftsniveau fort. „Die Partnerschaft zwischen Harley-Davidson und Dunlop bringt eine beeindruckende Erfolgsbilanz in den ‚Bagger World Cup‘ ein“, sagt Jeff Schuessler, der im Range eines Direktors mit globaler Verantwortung für das Motorsportprogramm der Harley-Davidson Motor Company zuständig ist. „Dunlop ist seit dem Debüt der MotoAmerica Mission King of the Bagger Championship 2021 Reifenlieferant des Harley-Davidson x Dynojet Factory Race Teams. Gemeinsam haben wir uns gerade die Fahrer- und Teamtitel 2025 gesichert. Dunlop kennt die Anforderungen, die diese leistungsstarken und agilen Renn-Bagger an Reifen stellen, und ist damit der ideale Partner für den neuen Harley-Davidson ‚Bagger World Cup‘“, wie er noch ergänzt. Aufbauend auf alldem werde Dunlop speziell entwickelte Rennreifen für die Hochleistungs-Bagger-Maschinen liefern, heißt es.

„Auf unserer gemeinsamen globalen Bühne ist Dunlop nicht nur Reifenlieferant, sondern ein technischer Partner, der hilft, neue Leistungsherausforderungen zu meistern und den Umfang, die Sichtbarkeit und die sportlichen Ambitionen des Harley-Davidson ‚Bagger World Cup‘ weiter zu steigern“, so Mike Buckley, Senior Vice President Sales & Marketing Motorradreifen bei Dunlop Tires North America. „Die Wahl zum offiziellen Reifenlieferanten des Harley-Davidson ‚Bagger World Cup‘ ist eine große Ehre für Dunlop. Harley-Davidson ist nicht nur ein legendärer Motorradhersteller, sondern auch ein langjähriger Partner. Von der Erstausrüstungsentwicklung bis hin zum Rennsport auf Meisterschaftsniveau – dieses Programm ist mehr als nur ein Liefervertrag. Es steht für eine echte Partnerschaft, in der wir uns gemeinsam neuen technischen Herausforderungen auf höchstem internationalem Rennniveau stellen“, fügt er hinzu. Gemeinsam werde man die Grenzen des Machbaren für diese Motorräder erweitern und ein Rennprodukt liefern, das die Größe, den Ehrgeiz und die globale Reichweite beider Marken widerspiegele.

cm



Our language is tyres.

The group:

neue
Reifenzeitung 

 Reifenpresse.de
by NEUE REIFENZEITUNG

 **tyres**
and accessories
ISSN: 0041 - 4859 The magazine for tyre and wheel professionals

 **tyrepress**
The website for tyre and wheel professionals

WhatTyre 

 **PneusNews.it**
rivista online sul mondo dei pneumatici

 **gripdetective**
