



WACKELDACKEL

Achtung: Dies ist kein Reifentest im herkömmlichen Sinne. NEWS prüfte, wie sich verschiedene Reifenpaarungen auf die Fahrstabilität einer fünf Jahre alten Fazer auswirken.



Paarungsspezialist: Bei Wulf kommt das Gummi immer auf Temperatur

Hier geht es nicht um Kurvenperformance, Lenkpräzision oder Verschleißverhalten. Selbst Nassgrip und Bremsleistung interessieren nur am Rande. Es geht nämlich um Sicherheit. Um instabile Fahrzustände, um genau zu sein. Volkstümlich könnte man auch von „Wackelei“ reden.

Fast alle Motorräder lassen sich zum Wackeln animieren. Das eine mehr, das andere weniger. Je nach Stabilität, Gewicht und Geometrie. Dazu kommen hecklastige Beladung, ein leerer Tank oder ein verkrampfter Fahrer im wallenden Textil-Outfit – alles Faktoren, die

dem Lenker ein unangenehmes bis gefährliches Eigenleben entlocken können. Als zentrale Sündenböcke werden die Reifen gehandelt. Nun wissen wir alle, dass die falsche Reifenwahl sich unangenehm bemerkbar machen kann. Doch was kann man in diesem Zusammenhang auf Freigaben und Gutachten geben?

Ein geeignetes Testmotorrad war schnell gefunden. Eine fünf Jahre alte 600er Fazer aus Redakteursbesitz muss erhalten. Diese Maschine neigt sowohl zu Shimmy wie auch zu Hochgeschwindigkeitspendeln, ein perfekter Wackelkandidat also. Das Bike hat 27 000 Kilometer ge-

laufen und ist in technisch sehr gutem Zustand.

Als erster Proband wird der Dunlop D 207 aufgezogen. Der sportliche Oldie von 1997 war seinerzeit Erstausrüstung und dürfte folglich aus Sicht von Yamaha erste Wahl sein, ihn setzen wir als Referenzreifen. Dagegen stellt Metzeler den Roadtec Z6. Eine topaktuelle Tourensportpelle. Metzeler bietet eine Unbedenklichkeitsbescheinigung an. Womit Yamaha-Deutschland aber nicht ganz einverstanden ist: Auf der offiziellen Yamaha-Liste zur Fazer findet er sich nicht.

Dritter im Bunde ist der Bridgestone BT 020, Deutschlands be-