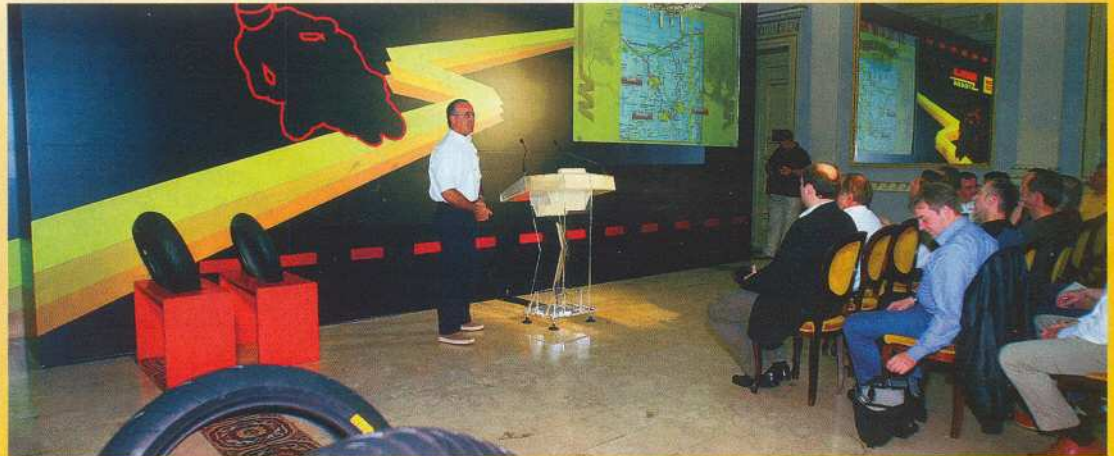


TECHNIK Kleiner Reifentest auf Yamaha FZS 600 Fazer

liebtester Motorradreifen 2004. Er soll nächstes Jahr seine Ablösung erfahren, darf aber immer noch als erstklassiger Kompromiss zwischen Grip und Kilometerleistung gelten. Bridgestone empfiehlt diesen Reifen in neun europäischen Ländern für unsere Fazer. Nur in Deutschland soll stattdessen der angestaubte BT 57 von 1996 aufgezogen werden. Wir haben den BT 020 aber in Einzelabnahme eintragen lassen (siehe Kasten) und konnten ganz legal damit unterwegs sein.

Beim Test konzentrierten wir uns auf die angeborenen Schwächen der FZS 600. Also Lenkerflattern bei freihändiger Fahrt im Bereich von 60 bis 80 km/h. Und Hochgeschwindigkeitspendeln auf der Autobahn. Getestet wurde zunächst nur mit Fahrer, dann mit schwer beladenem Topcase und zu guter Letzt mit Sozius und voller Gepäckfracht.

Und um es kurz zu machen: Wer es drauf anlegt – wie wir es in die-



Erklärungen zur neuesten Reifentechnik: Präsentation eines neuen Sportpneus vor Fachjournalisten

sem Test getan haben – kann die Fazer mit jedem der drei Reifenpaare in beängstigende Fahrzustände versetzen. Besonders das hecklastige Topcase, befüllt mit einem 15-Liter-Wassersack, macht ihr zu schaffen. Der Sozius kann dagegen sogar stabilisierend wirken.

Die schlechteste Gesamtbewer-

tung fährt sich der Dunlop D 207 ein. Angesichts des Entwicklungsdatums überrascht das kaum jemanden. Und selbstverständlich hat Dunlop auch topaktuelle und absolut zeitgemäße Reifen im Programm. Doch von denen ist leider keiner freigegeben.

Mit dem D 207 entwickelt die Yamaha das stärkste Shimmy und das Autobahnpendeln stellt sich

etwa zehn km/h früher ein als auf den erheblich jüngeren BT 020 und Z6. Diese beiden haben die Shimmy-Problematik besser im Griff, einen wirklich soliden Geradeauslauf bei Top-speed können aber auch sie der FZS 600 nicht bescheren.

Fazit: Wirklich narrensicher wird die 2000er FZS 600 Fazer mit keinem der drei Reifen. Wer sich ausreichend ungeschickt anstellt, kann heftige Rührbewegungen in der Lenkung erzeugen. Der bereits ab Werk in den Fahrzeugpapieren eingetragene Dunlop 207 lässt sich dabei am leichtesten zum Eiertanz verführen. Die erheblich moderneren Bridgestone BT 020 und Metzeler Roadtec Z6 zeigen sich spürbar gelassener, haben allerdings nicht den Segen des Fahrzeugherstellers.

Die Originalreifen schneiden am schlechtesten ab. Angesichts des Entwicklungsdatums keine Überraschung

TÜV-Einzelabnahme für den Wunschpneu REIFENPRÜFUNG

Wenn in Sachen Herstellerfreigabe gar nichts mehr geht, hilft nur noch die Einzelabnahme. Dazu muss aber der Leidensdruck schon erheblich sein. Schließlich kann der Besuch beim TÜV auch schief gehen. Und in diesem Fall hat man den neuen Wunschreifen bereits gekauft, bezahlt und aufgezogen. Und wenn der teure Gummi dann nicht in die Papiere eingetragen wird, haben wir ein Problem.

Das Prinzip einer solchen Einzelabnahme ist simpel. Der amtlich anerkannte Sachverständige begutachtet die technische Änderung am Fahrzeug, macht die seiner Meinung nach notwendigen Tests und entscheidet, ob er besagte Änderung absegnet – oder nicht. Im Falle einer Reifeneintragung wird die Prüfung sinnigerweise in Form einer Testfahrt erfolgen. Soviel zum theoretischen Ablauf.

In der Praxis will aber nicht jede TÜV-Prüfstelle mit solch speziellen Dienstleistungen aufwarten. Altgediente Autoprüfer sind nur selten die richtigen Ansprechpartner für komplizierte Zweiradprobleme. Mitunter weigern sie sich sogar, eine Testfahrt auf dem Motorrad zu unternehmen. Man sollte sich also eine Prüfstelle mit echten Motorradspezialisten suchen. Wir haben etwa beim TÜV in Brühl/Rheinland kompetente Ansprechpartner gefunden.

Das Prozedere selbst war simpel: Morgens die Yamaha an der Prüfstelle abgestellt und am Nachmittag kam der Anruf: Der Herr vom TÜV war mit der Testfahrt zufrieden, der Reifen ist eingetragen.

Und was lernen wir daraus? Zunächst einmal, dass TÜV nicht gleich TÜV ist. Und dass man sich unbedingt schon vor dem Umbau einen Prüfer suchen sollte, der bereit ist, sich der Sache anzunehmen. Eine Garantie fürs Gelingen kann aber auch das Vorgespräch nicht liefern. Das Risiko, dass die Kombination von Motorrad und Wunschreifen den Prüfer nicht überzeugt, besteht auf jeden Fall.

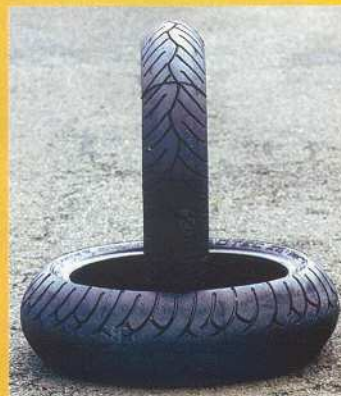
Und ganz wichtig: Eine solche Einzelabnahme bezieht sich nur auf das konkret geprüfte Fahrzeug. Andere Fahrer der gleichen Maschine können sich nicht darauf berufen. Die Kosten einer solchen Einzelabnahme belaufen sich je nach Prüfaufwand auf rund 170 Euro.

WW



Oldtimer: Der Dunlop D 207 ist seit 1997 auf dem Markt

Wulf Weis



Überzeugten bei den Fahrversuchen mit Yamaha FZS 600 Fazer: Die neueren Metzeler Roadtec Z6 (l.) und Bridgestone BT 020