



Roadtec Z6 Tyre comparative test winner – Motorrad (DE), Moto Revue (FR)

## Roadtec Z6: best Sport Touring fitment

Metzeler's Sport Touring tyre, Roadtec Z6 has reached 2 very important acknowledgements in the last 2 weeks. 2 among the most important magazines in Europe, Germany's **Motorrad** and France's **Moto Revue** have conducted their annual tyre comparison test and the final result is outstanding in both publications: Roadtec Z6 has been classified as the best Sport Touring tyre.

The German test has been done on a Yamaha R6 on the racetrack of Calafat (Spain) for the dry performance and on the Kleber proving ground in France for the wet. The final result is first place among 7 major competitors, with particular highlight of good grip, high stability and very good, predictable cornering behaviour, setting the performance level of the **Z6 far above the competition**. In relation to wet, a faster laptime of approx 3 sec is already an indication of the very good performance, as confirmed by very precise handling and grip limit.

The result on the French magazine Moto Revue is, if possible, even more impressive: Roadtec Z6 is the **best Sport Touring tyre for the 3<sup>rd</sup> year in a row**. After 2004 on a Yamaha FJR 1300, 2005 on a Ducati ST3, this year the Z6 has shown its superior performance on a Kawasaki Z750. In particular, the French journalists highlight a very homogeneous and predictable behaviour on both dry and wet. Handling, direction changes and braking stability where among the most appreciated features of the Metzeler tyre towards the 7 competitors that were evaluated.

Shortly: Roadtec Z6 is the most appreciated Sport Touring tyre, setting the performance level benchmark even on different bike models and leaving the competition far behind especially in terms of overall dry grip, cornering behaviour, high stability and safe wet behaviour.



PRODUCT



Test: Tourensportreifen der Dimension 120/70 ZR 17 und 180/55 ZR 17

# SCHWAMM DRÜBER

Das tropfnasse Frühjahr ist vergessen, der Sommer steht bald vor der Tür. Zeit, endlich durchzustarten. Wer vor der ersten großen Tour noch frische Gummis aufziehen will, erfährt hier, mit welchen er richtig liegt.

Von Werner Koch; Fotos: Markus Jahn, fact, Koch





**DUNLOP**  
Sportmax D 220 ST



**Reifentyp:**  
vorn Sportmax Radial D 220 ST  
hinten Sportmax Radial D 220 ST  
**Infos:** www.dunlop.de

**DATEN**

**Dimension:**  
vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17  
**Maximale Profiltiefe:**  
vorn 3,8 mm, hinten 6,6 mm  
**Produktionsdatum:**  
vorn 2605, hinten 5035  
**Herstellungsland:** Frankreich  
**Preise\*:** vorn 115 Euro, hinten 163 Euro

**BEWERTUNG**

**Kurvenverhalten**  
**101 Punkte, Platz 4.**  
Handlich, mit präzisem Einlenkverhalten und guter Kurvenstabilität macht der Sportmax seinen Namen alle Ehre. Leider stellt er sich beim Bremsen in Schräglage heftig auf und poltert mit wenig Eigendämpfung und leichtem Gripverlust über Fickstellen und Duerrillen.

**Nasstest**  
**67 Punkte, Platz 5**  
Die Rundenzeiten spiegeln die durchschnittlichen Nassfahr-Qualitäten wider. Mit befriedigender Lenkpräzision und einer ordentlichen Kurvenhaftung sortiert sich der gutmütige Sportmax D 220 ST im Mittelfeld ein.

**MOTORRAD-FAZIT**

Ein kurvenstabiler, handlicher Reifen mit befriedigender Haftung nass wie trocken. Einziger wirklicher Schwachpunkt der Dunlop-Garnitur: das hohe Aufstellmoment beim Bremsen.

**METZELER**  
Roadtec Z6



**Reifentyp:**  
vorn Roadtec Z6 Front Steel-Radial  
hinten Roadtec Z6 Steel-Radial  
**Infos:** www.metzelmoto.de

**DATEN**

**Dimension:**  
vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17  
**Maximale Profiltiefe:**  
vorn 4,1 mm, hinten 6,4 mm  
**Produktionsdatum:**  
vorn 5105, hinten 0606  
**Herstellungsland:** Deutschland  
**Preise\*:** vorn 95 Euro, hinten 126 Euro

**BEWERTUNG**

**Kurvenverhalten**  
**115 Punkte, Platz 1**  
Zusammen mit dem Conti Road Attack rennt der bayerische Roadtec Z6 der Konkurrenz auf und davon. Guter Grip, hohe Stabilität und kluge Handlichkeit, dazu das geringe Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage und ein sehr ausgeglichenes, sicheres Kurvenverhalten machen die große Tour zum echten Fahrvergnügen.

**Nasstest**  
**78 Punkte, Platz 2**  
Der Vorsprung bei den Rundenzeiten von zirka drei Sekunden zum Mittelfeld dokumentiert die Qualitäten des Metzeler, der sich bei Nässe exakt lenken und am Grenzbereich sicher fahren lässt.

**MOTORRAD-FAZIT**

Ein handlicher, kurvenstabiler und sicherer Tourensportreifen, der sich in keinem Kriterium eine Blöße gibt. Metzeler Roadtec Z6 – und der Urlaub kann kommen.

**MICHELIN**  
Pilot Road



**Reifentyp:**  
vorn Pilot Road Front  
hinten Pilot Road  
**Infos:** www.michelin.de

**DATEN**

**Dimension:**  
vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17  
**Maximale Profiltiefe:**  
vorn 4,0 mm, hinten 6,4 mm  
**Produktionsdatum:**  
vorn 4405, hinten 0106  
**Herstellungsland:** Frankreich  
**Preise\*:** vorn 113 Euro, hinten 140 Euro

**BEWERTUNG**

**Kurvenverhalten**  
**94 Punkte, Platz 5**  
Der bewährte Michelin-Tourensportpneu bringt es im Vergleich zur Konkurrenz in Sachen Lenkpräzision, Handling und Kurvengrip nur noch auf durchschnittliche Werte, bleibt indes in allen Kurvenlagen stabil, gutmütig und berechenbar.

**Nasstest**  
**74 Punkte, Platz 3**  
Bei Regen hat der Michelin-Fahrer gute Karten. Dank der griffigen Gummimischung lässt sich der Pilot Road nur vom neuen Pirelli deutlich abhängen und pflügt sicher, gutmütig und lenkpräzise durch die Wassermassen.

**MOTORRAD-FAZIT**

In den Kriterien Handling und Kurvenverhalten verliert Michelin mit dem gutmütigen Pilot Road den Anschluss zur Spitzengruppe. Bei Nässe ist der Franzose nach wie vor eine sichere Bank.

\*Reifenpreise aus mehreren Angeboten im Reifenhandel gemittelt

sehr schmal ist und selbst für Testprofs mehr oder weniger unvermittelt außer Kontrolle geraten kann.

Dies ist mit ein Grund dafür, weshalb Tourensportreifen nur sehr bedingt für Fahrtrainings auf der Rennstrecke taugen. Denn schießt die Temperatur, bedingt durch ständiges schnelles Kurvenfahren und ein hohes Tempo, in Bereiche über 70 bis 80 Grad Celsius, fangen die Reifen oft ohne merkliche Ankündigung an zu schmieren. Im Landstraßenbetrieb treten solche Überhitzungserscheinungen dagegen lediglich selten auf.

Weil MOTORRAD sämtliche Tests natürlich auf abgesperrten Versuchsstrecken fährt, wurden im Vorfeld die praxisrelevanten Reifentemperaturen auf kurvigen Landstraßen ermittelt und auf den Rennstrecken test übertragen. Das bedeutet, dass die Test-

Letzte Rille: nicht nur beim Nasstest ein Drahtseilakt





**PUNKTEWERTUNG**

**KURVEN-  
VERHALTEN**

Kriterium	Maximale Punktzahl	AVON Azuro	BRIDGESTONE BT 053	CONTINENTAL Road Attack	DUNLOP D 220 S7	METZELER Roadtec 26	MICHELIN Pilot Road	PIRELLI Scorpa
Handlichkeit	20	12	11	16	15	16	12	14
Lenkpräzision	20	13	12	16	15	16	13	15
Haftung Kurven	30	16	14	21	20	21	17	18
Haftung Beschleunigung	20	10	9	16	15	16	13	14
Kurvenstabilität	20	7	11	17	16	17	14	16
Grenzbereichverhalten	20	10	12	15	14	16	13	14
Aufstellmoment	20	12	12	14	6	13	12	12
<b>SUMME</b>	<b>150</b>	<b>88</b>	<b>81</b>	<b>115</b>	<b>101</b>	<b>115</b>	<b>94</b>	<b>103</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>7.</b>	<b>6.</b>	<b>1.</b>	<b>4.</b>	<b>1.</b>	<b>5.</b>	<b>3.</b>

**NASSTEST**

Kriterium								
Handlichkeit	10	5	6	7	6	7	7	8
Lenkpräzision	20	12	13	15	14	16	14	17
Haftung Kurven	30	12	13	16	15	18	16	20
Haftung Beschleunigung	20	9	11	14	14	16	15	17
Grenzbereich	30	18	15	20	18	21	22	23
Rundenzeiten (min)		1.21,5	1.20,9	1.20,3	1.20,0	1.17,1	1.18,5	1.16,0
<b>SUMME</b>	<b>110</b>	<b>58</b>	<b>58</b>	<b>72</b>	<b>67</b>	<b>78</b>	<b>74</b>	<b>85</b>
<b>PLATZIERUNG</b>		<b>7.</b>	<b>6.</b>	<b>4.</b>	<b>5.</b>	<b>2.</b>	<b>3.</b>	<b>1.</b>

<b>PUNKTE GESAMT</b>	<b>260</b>	<b>136</b>	<b>139</b>	<b>187</b>	<b>168</b>	<b>193</b>	<b>168</b>	<b>188</b>
<b>PLATZIERUNG GESAMT</b>		<b>7.</b>	<b>6.</b>	<b>3.</b>	<b>4.</b>	<b>1.</b>	<b>4.</b>	<b>2.</b>

**TESTKRITERIEN**

**Handlichkeit:** benötigte Lenkkraft, um die Maschine in Schräglage zu bringen oder in Schräglage beziehungsweise auf der gewünschten Linie zu halten.

**Lenkpräzision\*:** wird in unterschiedlich schnellen Kurven getestet und gibt Auskunft darüber, ob das Motorrad dem gewünschten Kurs, der über die Lenkkräfte vorgegeben wird, folgt oder ob die Linie korrigiert werden muss.

**Haftung/Kurven\*:** Seitenführung in Schräglage auf nasser und trockener Fahrbahn. Eine Grabwanderung, die nur auf einer abgesperrten Strecke getestet werden kann.

**Haftung/Beschleunigung in Kurven\*:** Seitenführung und Kraftübertragung in unterschiedlich schnellen Kurven, wird ebenfalls bei Nässe und Trockenheit getestet.

**Kurvenstabilität:** Fahrstabilität bei schneller Kurvenfahrt, in Wechselskurven und bei Bodenwellen.

**Grenzbereichverhalten\*:** Beherrschbarkeit des Reitens im Grenzbereich der Haftung auf nasser und trockener Strecke.

**Aufstellmoment:** Beim Bremsen in Kurven richtet sich das Motorrad je nach Belastung mehr oder weniger stark aus der Schräglage auf.

**Luftdruck vorn/hinten:** 2,3/2,5 bar

\*Eine Übertragbarkeit der Testergebnisse auf andere Motorräder mit ähnlichen Fahrwerksdaten wie die der Yamaha YZF-R6 ist bei den mit Stern gekennzeichneten Kriterien mit kleinen Abweichungen, in den anderen Kriterien nur bedingt möglich.

fahrer fünf Funktionsrunden in einem flotten Landstraßenzyklus absolvieren, bei denen die Reifentemperatur die 50-Grad-Marke nicht überschreitet. Erst danach geht's aufs Ganze, werden die Reifen in maximaler Schräglage und unter hartem Beschleunigen bis zur Rutschgrenze gefordert.

Nach den Erfahrungen der MOTORRAD-Testabteilung beschränkt bei gängigen Allroundern und Tourenmaschinen aber nicht die Reifenhaftung die maximal mögliche Schräglage, sondern aufsetzende Fußrasten und Seitenständer markieren die Grenze. Folglich gilt: Wenn der Grip der Testkandidaten auf dem Supersportler R6 keinen Grund zur Klage gibt, reicht er auf den anderen Motorradkategorien allemal aus. Und: Die Resultate, die mit der Yamaha R6 eingefahren wurden, können in fast allen Kriterien auf Maschinen mit ähnlichen Grunddaten (Gewicht, Lenkgeometrie, Motorleistung et cetera) übertragen werden. Dagegen ist zu beachten, dass speziell bei schweren Touren Reifen mit verstärkten Gürtel- oder Karkasskonstruktionen und einer damit verbundenen Sonderspezifikation vorgeschrieben oder empfohlen werden (siehe Kasten Seite 82).

Das erfreuliche Ergebnis bei den Tourensportreifen: Die erzielten Kurvengeschwindigkeiten lagen im Vergleich zu den besten Sportreifen im Mittel gerade mal 4 km/h niedriger, und es wurden beachtliche Schräglagenwinkel von bis zu 50 Grad erreicht. Geht man jedoch in



Heiß und kalt: Reifentemperaturen im grünen Bereich, bei lästigen Blutergüssen und Prollungen hilft nur die Eispackung







PRODUCT

**Moto revue**

# Spécial pneus

**EXCLUSIF**  
Les courbes de mise en température

**27** trains testés en aveugle

**2** catégories

- ▶ **Roadster** (Kawasaki Z 750)
- ▶ **Sportive** (Yamaha YZF 1000 R1)

**1 SEMAINE DE TEST NON-STOP SUR SOL SEC & MOUILLÉ**



**EXCLUSIF TEST PNEUMATIQUES**

**Données Techniques**

<b>Propulsion</b>	<b>Frame</b>
4-cylindres en ligne de 748 cm <sup>3</sup>	Dimensions standard :
4-Temps	AV : 120/70 x 17
redoublé par axe	AR : 160/65 x 17
106 ch	Pressions préconisées et utilisées pour notre essai :
à 11 000 tr/min, 7,4 mkg	AV : 2,5 bars
à 9 200 tr/min, 220 kg tous pleins tanks	AR : 2,9 bars

*Dans la catégorie très prisée des roadsters, nous avons choisi la Kawasaki Z 750 pour tester les pneus dits routiers. Plus endurants, ils offrent néanmoins de sérieuses aptitudes pour réveiller votre côté sportif.*

**Les Routiers**

**7 montes à l'essai**

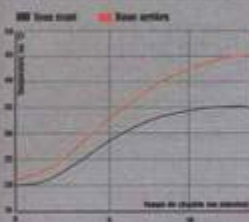




## 1 Metzeler Roadtec Z6

Tarif\* AV : 121 € AR : 170 € Année de commercialisation : 2004

Malgré des évolutions mineures dans les documents que nous détaillerons le moment venu, le Metzeler trône encore une fois en haut du classement des pneus dits routiers. Trois ans de suite, cela ressemble à une hégémonie lyonnaise. À l'image du Bridgestone BT 014, le Z6 est très bon sur le mouillé comme sur le sec. Concernant l'utilisation sur le sec, selon Thierry : « c'est un pneu qu'on pilote ». Pour la conduite sur sol mouillé, il ajoute : « Certes, tu le fais glisser, mais tu vas plus vite ». Un pneu que les deux pilotes ont trouvé très ressemblant au Diablo Strada, au point de penser que nous leur avons fait tester trois fois le même pneu.



### Notation

Adhérence sur route sèche (coef. 2)	8,5	8
Adhérence sur route mouillée (coef. 2)	8	8
Motricité sur le mouillé (coef. 2)	8,5	9
Précision de trajectoire	8,5	7,5
Changement d'angle	9	8
Freinage en courbe	8,5	8

### Trac Le chat

Adhérence sur route sèche (coef. 2)	8,5	8
Adhérence sur route mouillée (coef. 2)	8	8
Motricité sur le mouillé (coef. 2)	8,5	9
Précision de trajectoire	8,5	7,5
Changement d'angle	9	8
Freinage en courbe	8,5	8

Meilleur temps sur le sec  
Thierry Traccan : 1'30"09  
Christophe Le Mao : 1'40"76

Meilleur temps sur le mouillé  
Thierry Traccan : 1'23"90  
Christophe Le Mao : 1'41"16

Poids vérifiés  
AV : 4,2 kg  
AR : 6,3 kg

Largeurs vérifiées  
AV : 118 mm  
AR : 150 mm

Note finale : 8,36/10



## 2 Pirelli Diablo Strada

Tarif\* AV : 131 € AR : 170 € Année de commercialisation : 2005

Facilement, quand on sort des mêmes usines, il y a de grandes chances pour que la qualité soit la même. Pour mémoire, Pirelli et Metzeler sont beaucoup plus que des partenaires. Les dessins de leurs pneus sont par contre différents, ce qui donne très certainement des sensibilités différentes avec le Roadtec Z6, et donc quelques notes légèrement dissociables. Nos deux testeurs ont vraiment apprécié cette monte, au point qu'ils ont été déroutés sur la catégorie de pneus qu'ils essayaient. Entre Roadtec et Diablo Strada, il ne reste plus que le prix pour les départager. Encore qu'à la vue des tarifs, cela va être dur !



### Notation

Adhérence sur route sèche (coef. 2)	9	8
Adhérence sur route mouillée (coef. 2)	8,5	8
Motricité sur le mouillé (coef. 2)	8,5	9
Précision de trajectoire	8,5	7
Changement d'angle	8	7
Freinage en courbe	8	7

### Trac Le chat

Adhérence sur route sèche (coef. 2)	9	8
Adhérence sur route mouillée (coef. 2)	8,5	8
Motricité sur le mouillé (coef. 2)	8,5	9
Précision de trajectoire	8,5	7
Changement d'angle	8	7
Freinage en courbe	8	7

Meilleur temps sur le sec  
Thierry Traccan : 1'32"15  
Christophe Le Mao : 1'41"22

Meilleur temps sur le mouillé  
Thierry Traccan : 1'22"37  
Christophe Le Mao : 1'38"96

Poids vérifiés  
AV : 4,3 kg  
AR : 6,3 kg

Largeurs vérifiées  
AV : 119,5 mm  
AR : 153,5 mm

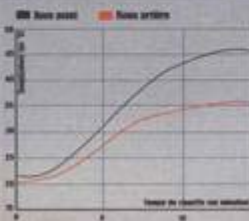
Note finale : 8,19/10



## 3 Continental ContiRoadAttack 0°

Tarif\* AV : 130 € AR : 175 €  
Année de commercialisation : 2004, évolution 2006 dénommée "0"

Grâce à une évolution dans sa construction avec un pli de carcasse à 0°, le Continental RoadAttack complète ce podium. Malgré tout, le fossé avec les deux premiers est conséquent sur plus d'un point. Thierry relève un détail non négligeable sur le mouillé : « Son atout, c'est de montrer qu'il ne va pas tarder à se décrocher. Il est très prévenant sur les phases délicates ». Christophe, lui, a apprécié « son profil arrondi qui rend le pneu sûr mais s'engage pas ». En revanche, nous avons été très étonnés de peser le pneu arrière à 7,3 kg. Un poids que n'ont pas senti nos deux testeurs.



### Notation

Adhérence sur route sèche (coef. 2)	7	8
Adhérence sur route mouillée (coef. 2)	7,5	7
Motricité sur le mouillé (coef. 2)	6	7
Précision de trajectoire	7	7
Changement d'angle	6,5	6
Freinage en courbe	7	7

### Trac Le chat

Adhérence sur route sèche (coef. 2)	7	8
Adhérence sur route mouillée (coef. 2)	7,5	7
Motricité sur le mouillé (coef. 2)	6	7
Précision de trajectoire	7	7
Changement d'angle	6,5	6
Freinage en courbe	7	7

Meilleur temps sur le sec  
Thierry Traccan : 1'31"88  
Christophe Le Mao : 1'41"14

Meilleur temps sur le mouillé  
Thierry Traccan : 1'25"84  
Christophe Le Mao : 1'43"87

Poids vérifiés  
AV : 4,4 kg  
AR : 7,3 kg

Largeurs vérifiées  
AV : 110,5 mm  
AR : 172 mm

Note finale : 6,97/10

\* Moyenne des prix pratiqués dans nos 38 établissements qui nous sont accessibles à l'heure de France.



## EXCLUSIF TEST PNEUMATIQUES

# Les années précédentes...

Depuis 2001, sous l'impulsion de Gilles Elmoznino, ancien rédacteur en chef adjoint, Moto Revue réalise chaque année un test pneumatiques devenu incontournable. Retour sur les numéros "Spécial pneus" année après année, moto par moto et catégorie par catégorie.



C'était dans le n° 3483 du 26 juillet 2001

Le test avait eu lieu sur le circuit de Pau-Amos avec Jean-Philippe Guinand comme pilote.

Pneumatiques catégorie "routiers" testés sur une **Suzuki GSF 600 Bandit N**

- 1\* Michelin Macadam 100
- 2\* Pirelli Dragon GTS
- 3\* Bridgestone BT 020
- 4\* Dunlop Sportmax D 205
- 5\* Metzeler MEZ 4
- 6\* Continental ContiForce

Pneumatiques catégorie "sportifs" testés sur une **Aprilia RSV 1000**

- 1\* Pirelli Dragon Evo
- 2\* Bridgestone BT 010
- 3\* Dunlop Sportmax D 207
- 4\* Michelin Pilot Sport
- 5\* Metzeler MEZ 3



C'était dans le n° 3551 du 16 janvier 2003

Le test avait été réalisé sur les pistes de Milan et Bari avec Bruno Bonhail comme pilote.

Pneumatiques catégorie "sportifs" testés sur une **Yamaha YZF 1000 R1**

- 1\* Pirelli Diablo
- 2\* Michelin Pilot Sport
- 3\* Dunlop Sportmax D 208
- 4\* Bridgestone BT 010
- 5\* Metzeler Sportec M1
- 6\* Continental ContiForceMax

Pneumatiques catégorie "routiers" testés sur une **Honda VFR 500**

- 1\* Michelin Pilot Road
- 2\* Pirelli Dragon GTS
- 3\* Metzeler MEZ 4
- 4\* Bridgestone BT 020
- 5\* Continental ContiForce
- 6\* Dunlop D 220

Pneumatiques catégorie "basiques" testés sur une **Honda CB 500**

- 1\* ex. Dunlop GT 501
- 3\* Pirelli Sport Demon
- 4\* Bridgestone BT 045
- 5\* Metzeler ME330/ME 500
- 6\* Continental Avenue



C'était dans le n° 3613 du 22 avril 2004

Le test avait été réalisé sur les pistes de Salon-de-Provence et sur le circuit du Grand Sambuc, avec Bruno Bonhail comme pilote et Damien Bullot, journaliste-essayeur à Moto Revue.

Pneumatiques catégorie "trails" testés sur une **Suzuki DL 1000 V-Stron**

- 1\* Michelin Anakee
- 2\* Metzeler Tourance
- 3\* Bridgestone TW 101/TW 152
- 4\* Dunlop D 607 Trailmax
- 5\* Pirelli MT 90 Scorpion



C'était dans le n° 3661 du 21 avril 2005

Le test avait été réalisé sur les pistes de Goodyear à Mireval, ancien circuit de Kartland, avec Bruno Bonhail comme pilote et Loïc Depaillet, journaliste à Moto Revue.

Pneumatiques catégorie "basiques" testés sur une **Suzuki GS 500 F**

- 1\* Michelin Pilot Activ
- 2\* Bridgestone BT 045
- 3\* Dunlop GT 501 Arrowmax
- 4\* Pirelli Sport Demon
- 5\* Metzeler LaserTech
- 6\* Continental Avenue

Pneumatiques catégorie "routiers" testés sur une **Ducati GT3**

- 1\* Metzeler Roadtec Z8
- 2\* Pirelli Diablo Strada
- 3\* Dunlop D 220 ST Sportmax
- 4\* Bridgestone BT 020/BT 020 NT
- 5\* Michelin Pilot Road
- 6\* Continental ContiRoadAttack
- 7\* Avon Azzaro

Pneumatiques catégorie "sportifs" testés sur une **Yamaha YZF 1000 R1**

- 1\* Bridgestone BT 014
- 2\* Michelin Pilot Power
- 3\* Dunlop D 208 Sportmax
- 4\* ex Metzeler Sportec M1
- 4\* ex Pirelli Diablo
- 6\* Continental ContiForceMax

Pneumatiques catégorie "supersports" testés sur une **Yamaha YZF 1000 R1**

- 1\* ex Dunlop D 208 RR
- 1\* ex Pirelli Diablo Corsa
- 3\* Metzeler Hennesport
- 4\* Bridgestone BT 012 SS

