

Frischer Klebstoff aus

Bridgestone schreibt dem neuen Battlax BT 023, Nachfolger des bewährten Tourensportlers BT 021, verbesserte Fahreigenschaften wie gesteigerte Nasshaftung bei mehr Laufleistung zu.



rad reicht eine zweilagige Nylon-Karkasse mit Stahlgürtel.

Wir hatten die Möglichkeit, die »Tourensportler« bei sämtlichen Witterungsbedingungen ohne Netz und doppelten Boden in der heiligen Eifel und auf der Autobahn mit einer 1250er-Bandit und einer F 800 ST auszuloten.

Vom ersten Meter an

Am neuen Profil ist Bridgestones jüngste Sport-Touring-Reifen-Generation BT 023 sofort zu erkennen.

überzeugt der BT 023 durch absolut neutrales Handling. Die Maschine kippt nicht von selbst in Schräglage, folgt aber bei minimalem Kraftaufwand jedem Lenkimpuls in den gewünschten Schräglagenwinkel. Dabei geht das präzise, leichte Handling mit bester Bremsstabilität einher: Bei hemmungslosen Bremsmanövern im Regelbereich des ABS bleibt die Maschine sauber in der Spur, ohne um die Lenkachse zu taumeln.

Dank der neutralen Handlungseigenschaften folgt das Motorrad Kurvenverläufen mit unterschiedlichen Radien wie auf Schienen. Zudem zeigt der BT 023 beim Einlenken auf der Bremse nur minimales Aufstellmoment, gerade so viel, wie man sich als Feedback wünscht. Zudem überzeugen die Reifen mit feiner Eigendämpfung: In starker Schräglage überfahrene Querfugen lassen die Lenkung nicht zucken. Auch auf der Autobahn bei Tempi über 200 km/h nicht, da ruckt und springt nichts, weder an Front noch Heck. Dass die Bridgestones einwandfrei geradeaus laufen, bedarf kaum ei-

Unterschiede zum Vorläufer dokumentiert das neue Profil von Front- und Heckpneu, optimiert für Laufleistung, Feedback, neutrale Handling- sowie gute Drainage-Eigenschaften bei Nässe. Dahinter verbergen sich neue Gummimischungen mit einem besonders hohen Silica-Anteil für Nass- und Kalthaftung. Außerdem findet die aus dem

automobilen Winterreifenbau stammende RC Polymer-Technologie Anwendung. Dabei handelt es sich um Molekülketten im Laufflächengummi, die dessen Flexibilität bei niedrigen Temperaturen verbessern und so die positive Eigenschaften von Silica unterstützen. Wie gehabt verfügt der Hinterradreifen über zwei Laufflächen-Gummimischungen: wei-

che Flanken für Grip in Schräglage, härtere Laufflächenmitte für hohe Kilometerleistung.

Der beste Gummi bringt aber nichts, wenn der Unterbau dazu nicht passt. Vorn kommt jetzt eine zweilagige Rayon-Karkasse zum Einsatz. Darüber liegt zwecks präziser Lenkeigenschaften eine Lage Nylon, über die der endlose Stahlgürtel gewickelt ist. Am Hinter-



Unter der neuen Gummimischung ① liegt beim Frontpneu der Stahlgürtel ②, darauf folgt eine Nylon-Zwischenlage ③, darunter die zweilagige Rayon-Karkasse ④.



Der neue Gummi ① des Heckpneus, aus zwei unterschiedlich harten Mischungen, liegt über einem Stahlgürtel ②, der wiederum direkt auf der zweilagigen Nylon-Karkasse ③ ruht.

ner Erwähnung. Positiv die Unanfälligkeit auf längs zur Fahrtrichtung verlaufende Bitumenstreifen. Selbst bei bewusstem Einfädeln gerät die Maschine nicht ins Schlingern.

Zwei Grad Plus, ein Hauch von Salz in den Poren des Asphalts, und du ertapst dich dabei, das Motorrad skrupellos abzuwinkeln. Der Grip des BT-023-Pärchens bei winterlichen Temperaturen ist begeisternd und mit den 85 Pferden einer F 800 beim Beschleunigen in Schräglage kaum zu überfordern. Um dem Heckpneu den einen oder anderen Rutscher zu entlocken, bedarf es schon rabiat abgerufener Drehmomentausbrüche einer dicken Bandit.

Dieser Eindruck entsteht in ähnlicher Weise auch bei nasser Straße. Wenn die Schräglage in erster Linie dadurch beschränkt wird, dass sich der Fahrer fragt, ob das, was er gerade treibt, noch gesund ist, dürfte das genug Beleg für Performance bei Nässe sein. Der Frontpneu führt sicher und leichte Rutscher am Heck müssen durch übermütigen Umgang mit dem Gasgriff regelrecht provoziert werden. Der Grip an der Front liegt auf so hohem Niveau, dass auf griffigem, nassem Asphalt zuweilen das Hinterrad der F 800 beim Bremsen geliftet werden kann, bevor das ABS regelt. Und ein Durchdrehen des Hinterrades bei Geradeausfahrt ist kaum zu provozieren.

Der Bridgestone BT 023 ist in den üblichen Dimensionen zwischen 110 und 120 Millimeter Breite in 17 und 18 Zoll fürs Vorderrad und zwischen 150 und 190 Millimeter Breite am Hinterrad erhältlich. Einzelheiten und Freigaben unter www.bridgestone.de.

Für besonders schwere Tourer wird der BT 023 als GT-Version mit verstärktem Unterbau und mit verändertem Vorderradprofil in 120/70ZR17 bzw. 180/55ZR17 angeboten.

Text: Guido Saliger
Fotos: Christina GÜldenring

Bridgestone zum neuen BT 023



Tim Röthig, Manager PR/Technik Motorradreifen Bridgestone

MF: Wann wurde mit der Entwicklung des Battlax BT 023 begonnen?

Wie sagt man im Fußball? Nach dem Spiel ist vor dem Spiel. Daher ist es schwierig, einen genauen Termin zu nennen. Die ersten Prototypen mit BT 023-Profil habe ich Mitte 2008 gesehen.

MF: Wie groß ist das Marktsegment der Sport-Touring-Reifen?

Etwa 25 Prozent aller verkauften Motorradreifen sind Sport-Touring-Reifen. Damit ist dieses Segment in den letzten Jahren zum wichtigsten Teil im Motorradreifen-Markt gewachsen.

MF: Wo lag der Schwerpunkt bei der Entwicklung?

TR: Wenn man einen neuen Reifen macht, will man in allen Bereichen möglichst große Fortschritte erzielen. Das heißt Fahrstabilität, Handling, Neutralität, Laufleistung und Nass- wie Kalthaftung. Sicherlich hat aber der BT 023 gegenüber seinem ausgewogenen Vorgänger und den Mitbewerbern einen besonders deutlichen Schritt nach vorn in Sachen Nasshaftung und Laufleistung gemacht.

MF: Im BT-023-Hinterradreifen kommen unterschiedliche Gummimischungen für Laufflächenmitte und Flanken zum Einsatz. Entspricht die Mischung am Vorderrad der der Flanken am Heck, oder handelt es sich dabei um eine eigene Mixtur?

Nein, Vorder- und Hinterrad unterliegen jeweils eigenen Anforderungen. Daher sind auch die Gummimischungen unterschiedlich.

MF: Bis auf die GT-Spezifikation für besonders schwere Maschinen deckt der Standardreifen die komplette Range der gängigen Größen ab. Ist der BT 023, was die Verträglichkeit mit unterschiedlichen Motorradtypen angeht, noch universeller als sein Vorgänger?

Natürlich versuchen wir, mit dem BT 023 eine möglichst große Palette an Fahrzeugen abzudecken. Schon mit dem BT 021 ließen sich nahezu alle relevanten Motorräder bereifen. Der Battlax BT 023 wird, nicht zuletzt durch die GT-Spezifikation, noch etwas breiter anwendbar sein.

MF: Supersportreifen arbeiten in einem anderen Temperaturfenster, ihre Warmlaufphase fällt länger aus. Wie weit reicht die Sportivität des BT 023 – wäre man mit dieser Paarung auf einer zügig über Land bewegten Fireblade nicht auch ganz gut aufgehoben?

Absolut! Für Motorradfahrer, die auf die Wirtschaftlichkeit eines Reifens achten, ist der BT 023 eine gute Wahl. Trotz allem lässt es sich auch mit einem Tourensport-Reifen zügig fahren. Ich denke sogar, dass viele Motorradfahrer sich darüber wundern würden, was mit einem modernen Tourensport-Reifen wie dem BT 023 auf der Landstraße möglich ist.



BRIDGESTONE BATTLEAX BT023

Mit dem Battlax BT023 präsentiert Bridgestone den Nachfolger des beliebten Sporttouring-Reifens BT021. Besonders bei Nasshaftung und Laufleistung haben die MotoGP-Ausstatter noch einmal nachgebessert.

DREIWETTERTAFT

Keine Atempause, Geschichte wird gemacht. Auch bei der Reifenentwicklung dreht sich die Welt immer schneller. Früher konnte ein Gummi gute fünf Jahre über die Straßen rollen, bevor er nur noch zum Stapeln am Rennstreckenrand taugte. Heute zwingt der chemische Fortschritt, das schwarze Gold schneller aufzufrischen: Nur drei Jahre nach Einführung des BT021 stellt Bridgestone nun bereits dessen Erbe mit dem Kürzel BT023 vor.

BT023-Entwickler Shinji Aoki versorgte bislang Stoner und Rossi mit neuen Reifen

Besonders bei der Nasshaftung und Laufleistung hatten es die Mitbewerber mittlerweile schwer rauchen lassen. Und genau in diesen Punkten beserte Bridgestone nun nach. Schließlich gewinnt das Sporttouringsegment immer mehr an Bedeutung. Europaweit reiben sich hier jedes Jahr 1,3 Millionen Reifen auf, im Supersportbereich sind es nochmal 400 000 Rundlinge mehr. „Aber selbst Supersportfahrer wechseln verstärkt auf Sporttouringreifen“, weiß der deutsche Bridgestone-Motorrad-Chef Wolfgang Terfloth. Und was wollen diese Kunden vor allem? „Nassgrip und Laufleistung.“

Fast schon schade eigentlich, dass die blendend aufgelegte Frühlingssonne in der Provence uns da einen Strich durch die Rechnung macht. So können wir die Möglichkeiten in Sachen Regenhaftung noch nicht

mal erahnen, für die Bridgestone tief in den Chemiekasten griff.

Denn zum Wohle der Nasshaftung wurde nicht nur das Profil verändert, um die Drainagewirkung zu verstärken. Auch fließt nun eine andere Gummimischung in die Auflaufformen. Ein höherer Anteil an „Silica Rich Ex“ verbessert die Sintfluteignung, „RC Polymere“ sollen die Haftung bei warmem bis heißgefahrenen Reifen erhöhen.

Für die Kilometerfresser vergrößerten die Gummibäcker beim BT023 zudem die Aufstandsfläche in der Reifenmitte. Dazu kommen noch klassische Bridgestone-Techniken wie etwa der Dreizonen-Aufbau, kurz 3LC genannt. Bereits vor 25 Jahren entdeckten die Japaner den Kunstgriff, an den Reifenflanken eine haftfähigere Gummimischung aufzubringen als in der Reifenmitte. Dadurch lässt sich erhöhte Laufleistung mit optimiertem Kurvengrip kombinieren.

Und von der Haftkraft konnten wir uns im Hinterland von Marseille überzeugen. Der BT023 verleiht etwa der schweren Bandit 1250 Flügel und lässt sie wie einen Wirbelwind über den 725 Meter ho-

hen Col d’Espigoulier toben. Auch auf Honda Hornet 600 und CBF 1000 verzahnen sich die Flanken des BT 023 wie Haftcreme-beschichtet mit dem grobkörnigen Asphalt nördlich von Marseille, verbinden klares Feedback mit gutem Komfort.

Am Hotel legt Shinji Aoki prüfend die Hände auf den Pneu. „Über 50 Grad“, lächelt der Chefentwickler für MotoGP-Reifen, der seine schwarze Magie nun in den Dienst der Sporttouringreifen stellte. Unsere erzielte Temperatur ist natürlich kein Vergleich zu den 120 Grad, die ein Renngummi nach dem MotoGP-Lauf in Phillip Island entwickelt. Aber sehr ordentlich für einen Allroundreifen, der die Quadratur des Kreises aus Reisen, Rasen und Baden hinkriegen soll.

Und die Chancen stehen gut, dass sich der BT023 wieder an die Spitze der Bewegung setzt. Den BT023 gibt es zunächst in fünf Vorder- und sieben Hinterradformaten. Zusätzlich wird es eine „GT“-Spezifikation für schnelle Reiseschiffe wie Yamaha FJR 1300 oder BMW K 1300 GT geben.

Der BT023 soll durch seine verfeinerte Technik nicht nur mit Nässe und Abrieb besser klarkommen, sondern auch einen weiteren Bereich in Richtung Hypersport abdecken als der bisherige BT021. Der ist natürlich nicht von einem Tag auf den anderen veraltet, sondern bleibt als günstiger „Second Line“-Reifen im Programm. Und ist weiter eine gute Wahl, wenn man das Motorrad am liebsten bei Sonnenschein bewegt.

Frank Roedel



Dimensionen

- vorn**
- 110/70ZR17
- 120/60ZR17
- 120/70ZR17
- 120/70ZR18
- 110/80ZR18
- hinten**
- 150/70ZR17
- 160/60ZR17
- 160/70ZR17
- 170/60ZR17
- 180/55ZR17
- 190/50ZR17
- 160/60ZR18

Einer für alle: Der BT023 beglückt Touren- und Supersportler

Neuer Gummi für flotte Touren

Bridgestones neue Touren-Sportreifen Battlax BT 023 in Gürtelbauweise präsentieren sich mit neuem Unterbau, neuen Gummimischungen und Profilen. Hinten kommen zwei Mischungen zum Einsatz: weiche Flanken für Kurven-Grip, härtere Mitte für viele Kilome-

ter. Wir führen die BT 023 bei unterschiedlichstem Wetter in der Eifel und auf der Autobahn. Vom ersten Meter an überzeugen sie durch gutes, absolut neutrales Handling. Dabei geht die Handlichkeit mit bester Bremsstabilität und sehr geringem Aufstellmo-

ment beim Bremsen in Schräglage einher. Überzeugend auch die Eigendämpfung: Querfugen in Kurven lassen die Lenkung unbeindruckt, selbst bei über 200 km/h. Einwandfreier Geradeauslauf paart sich mit Unanfälligkeit gegenüber Bitumenstreifen.

Der Grip selbst bei nur zwei Grad plus ist begeisternd und mit den 85 PS einer F 800 beim Beschleunigen in Schräglage kaum zu überfordern. Dieser Eindruck entsteht ähnlich bei Nässe, wenn die mögliche Schräglage scheinbar nur durch den Mut des Fahrers beschränkt wird. Der Grip an der Front ist so hoch, dass beim Bremsen auf rauem, nassem Asphalt sogar das Heck steigt, bevor das ABS eingreift. Ein Durchdrehen des Hinterrades bei Geradeausfahrt ist mit der F 800 kaum provozierbar.

Der BT 023 ist in allen üblichen Dimensionen erhältlich. Einzelheiten und Freigaben unter www.bridgestone.de.

