

[Jetzt Mitmachen!](#)

Suche

Suche...



[login](#)

- [Home](#)
- [Community](#)
- [Magazin](#)
- [Forum](#)
- [Touren](#)
- [Motorradurlaub](#)
- [Werkstätten](#)
- [Events](#)

Gehe zu ...

[Magazin](#) » [Testberichte](#) » [Bridgestone S21 - Fahrbericht](#)



Bridgestone S21 - Fahrbericht

Die nächste Evolutionsstufe

[Alle 16 Bilder ansehen](#)

Stillstand ist Rückschritt! So einfach die Gleichung klingt, so schwer ist die Umsetzung inzwischen geworden. Denn aktuelle Straßensportreifen der Premiummarken bewegen sich heute auf einem Niveau, dass vor Jahren im professionellen Rennsport gerade so erreicht wurde. Und doch schaffen es die Ingenieure immer wieder aufs Neue, noch mehr Performance auf den Asphalt zu bringen. Mit 14 Jahren MotoGP Erfahrung im Gepäck ging es auf eine der wohl spektakulärsten Rennstrecken dieses Planeten – nach Abu Dhabi auf den Yas Marina Circuit, wo Bridgestone seine nächste Evolutionsstufe, den Battlax Hypersport S21 der Weltpresse unter Flutlicht präsentierte.

1. [Fahrbericht](#)
2. [Bildergalerie](#)
3. [Fahrzit](#)

Auf dem Papier soll er deutlich kurvenstabiler und zielgenauer sein sowie mehr Grip bei einer um 36 Prozent gestiegenen Laufleistung im Alltagsbetrieb bieten. Mit diesen Aussagen lehnen sich die Bridgestone-Techniker schon mal weit aus dem Fenster und geben uns Kunden einen klaren Wert zum Vergleichen an die Hand.

Der MotoGP-Ausstieg ermöglichte es Bridgestone seine Ressourcen neu verteilen und verstärkt in die Entwicklung für Straßenreifen stecken. So wurde der **S21** unter anderem mit der Hilfe des „Ultimate Eye“ Simulations- und

Testprüfstandes entwickelt, was im Wesentlichen einer überdimensionalen Asphaltwalze entspricht auf der in einer reproduzierbarer Umgebung Runden um Runden abgespult werden konnte.

Das Ergebnis – der **S21** wurde vorne spitzer konstruiert und geht somit weiter in Richtung Slick-Kontur, was das Handling gerade im Kurveneingang präziser und vertrauensvoller macht. Hinten geht man etwas zurück und flachte die Kontur leicht zum S20 EVO ab um mehr Gripp aufbauen zu können. Des Weiteren teilt man den hinteren in 5 und den vorderen in 3 Zonen mit 3 bzw. 2 unterschiedlichen Mischungen auf, wovon die äußere der eines Slicks extrem nahe kommt. Unterm Strich erhält man eine perfekt abgestimmte Reifenpaarung, die allerdings keine Kombination zwischen S20 EVO und **S21** möglich macht.

Mischungstechnisch haben die japanischen Gummientwickler wohl ganze Arbeit geleistet. Denn 36 Prozent mehr Laufleistung ist mal eine Ansage die den Konkurrenten sicher die ein oder andere schlaflose Nacht bereiten wird. Absolut gesprochen werden so aus 4.000 Kilometern schnell mal derer 5.500, was bei einer sportlichen Dolomiten-Tour genug Reserven offen lässt. In Punkto Profildesign blieben die Entwickler aber eher konservativ bieder. Sicher kommt der **S21** optisch sportlicher als seine Vorgänger daher, doch so richtig ansprechend finde ich das Design nicht. Bei allen Optimierungen, soll der Nassgrip dem des S20 EVO entsprechen – und der war in dieser Klasse schon immer Konkurrenzlos.

Bridgestone S21 - Test auf dem 5 Sterne Racetrack Yas Marina Circuit in Abu Dhabi

Es wird Abend in Abu Dhabi, das Thermometer zeigt noch immer angenehme 25 Grad, letzte Sonnenstrahlen streicheln sanft über die imposante Kulisse des 5.554 Meter langen Yas Marina Circuit, knapp 40 mit nagelneuen **Bridgestone S21** besohlte Sportmotorräder werden gestartet, es ist soweit!



[Alle Bilder ansehen](#)

Hinter Superbike WM Piloten Joshua Brookes geht es auf der Kawasaki ZX10-R Ninja raus erste Eindrücke sammeln. Diese waren jedoch weniger vom Reifen und mehr von der unglaublichen Anlage im Wüstenstaat geprägt. Fährt man doch vorbei an Jachthäfen, unter dem festlich beleuchteten 5 Sterne Yam Viceroy Hotel durch, vorbei an Restaurants in denen Gäste es sich auf der Außenterrasse schmecken lassen und das Treiben aufmerksam verfolgen. Kommt man Mauern und Leitschienen extrem nahe und bremst aus weit über 240 Kilometern pro Stunde Kurven an, die eine Auslaufzone – nennen wir sie lieber erweitere Bremszone – von gerade mal 5 bis 10 Metern haben bevor eine mit Werbeaufschriften verschönerte Mauer auf einen wartet.

So bot der erste Turn nicht wirklich die Möglichkeiten, den Reifen zu erleben. Wobei die ein oder andere Schreckbremsung – ging es plötzlich in ein 90 Grad-Eck, wo die Runde zuvor noch eine Gerade war.....es geht doch nichts über Streckenkenntnis – gerade dem Vorderrad all seine Qualitäten abverlangte. So blieb die Front extrem stabil und lies sich sehr willig einlenken bei praktisch keinem Aufstellmoment.

Bridgestone S21 – Gripp ohne Ende

Der Streckenverlauf war langsam im Kopf und so durfte im zweiten Umlauf die Ducati 959 Panigale den **S21** nun unter Flutlicht fordern. Viel gibt es hier nicht zu sagen, denn die japanisch-

italienische Paarung funktionierte so phantastisch, dass dieser Turn zu einer wahren Freude wurde. Auf der Bremse super stabil, beim Einlenken extrem genau mit sehr feinfühlig Rückmeldung und am Gas so direkt und nachhaltig, dass man auf eine Traktionskontrolle quasi verzichten konnte.



[Alle Bilder ansehen](#)

Im dritten Umlauf war die Honda Fireblade SP an der Reihe, auf deren Testfahrt ich mich besonders freute. Durfte ich doch in die Vorgänger S20 und S20 EVO auf der CBR1000RR bereits ausgiebig erleben.

Erste Frage gleich mal vorweg: 50ziger oder 55ziger Querschnitt? Eine Frage die Firebladetreiber mit ABS schon seit Jahren umtreibt, denn zugelassen ist nur der 50ziger Querschnitt, State of the Art aber der 55ziger. Antwort: Sie hat einen 55ziger, der aber so in Deutschland von Bridgestone keine Freigabe erhalten wird, da die Bewertungen beim TÜV extrem unterschiedliche ausfallen.

Nur mit ABS und einer gefühlvollen Gashand ging es raus. Der Reifen mit vorne 2,3 und hinten 2,1 Bar (jeweils kalt) war handwarm, was dem Grip in der Ersten schnellen langgezogenen bergab Rechts nach Boxenausfahrt nicht anzumerken war. Also ging es sofort ans Gas um gleich mal ein paar fliegende Runden hinzulegen.

Bridgestone S21 – Im Flutlicht über die Rennstrecke

Ende Start-Ziel, hartes Anbremsen, links und nochmals links, passt. Schnelle langgezogene Rechts über die Kuppe, gefühlt den Ellenbogen am Boden, die Fireblade liegt absolut ruhig und voll auf Zug. Anbremsen der Schikane aus gut 210 Kilometer pro Stunde auf 80, präzise und punktgenau. Links und gleich wieder Rechts, geht spielerisch. Kurz Gas, runter in den ersten Gang und 180 Grad links am wohl langsamsten Teil der Strecke. Früh aufrichten, Drosselklappen mit etwas Gefühl voll auf, die Front blickt schnell in Richtung Nachthimmel, der **S21** krallt sich in den Asphalt, tolles Gefühl. Kleine schnell Schikane und wieder raus auf die Gerade – Vollgas. Extrem

hartes anbremsen auf die nächste langsame Schikane, Gänge schnell runter, die Antihoppingkupplung darf arbeiten (ist halt doch ein Formel 1 Kurs mit viel Stopp and Go), die Front bleibt auf Spur, nur das Hinterrad fängt etwas zu tänzeln und jammern an, ist aber gut kontrollierbar.

Bridgestone Battlax Hypersport S21 Test Abu Dhabi, Yas Marina Circ...



Wieder schnelles Umlegen links rechts. Rechtzeitig ans Gas, aber Vorsicht, die Rechts hängt nach außen und quitiert zu optimistisches Angasen mit einem ordentlichen Rutscher, der sich aber schön ankündigt und gut kontrollierbar ist. Vollgas, die Front blickt wieder in Richtung arabischem Sternenhimmel. Lange Links unter Vollast, der **S21** beißt weiter fest zu, Bäääm! Wieder extrem hartes Anbremsen bis tief in die Dreierschikane hinein, die Front bleibt unbeeindruckt, das Heck tänzelt leicht weiter, macht mächtig Spaß. Schnelles Umlegen links, rechts, links. Kurz Gas, Bremse antippen und eng an den rutschigen Curbs entlang auf das nächste schnell Teilstück mit zwei sehr schnell Rechtsknicken in Richtung Hotel. Wieder Neunzig Grad rechts, umlegen auf zweimal Neunzig Grad links unterm Hotel durch. Rausbeschleunigen, mit leicht slidendem Hinterrad, die Blade liegt weiter gut in der Hand, kurze einen Gang hoch und am 50ziger Schild wieder nachhaltig in die Rechts vor der Boxeneinfahrt reinbremsen. Kurz Gas und Rechts auf Start-Ziel. Puh, da geht noch mehr!

Zurück an der Box, mit richtig guten Eindrücken im Kopf, ging der Erste Blick in Richtung Hinterrad, Gummiwürste begutachten. Aber welche? Gefühlt hatte der **S21** ordentlich leiden müssen. Optisch sah das ganz anders aus, waren sogar noch Teile der Dekorrillen zu erkennen. Auch vorne sah er nicht nach inzwischen drei Vollgas-Turns aus – Respekt Bridgestone, der hält wohl wirklich deutlich länger!



[Alle Bilder ansehen](#)

Nach einer kurzen Pause verifizierte ich das erlebte mit einer „normalen“ Honda Fireblade, also ohne Öhlins Feder Elemente und Brembo Bremsanlage. Dasselbe Bild – auf der Bremse absolut zielgenau und ohne störendem Aufstellmoment, dazu noch bereit jede Richtungsänderung präzise auszuführen. Da stört auch nicht, dass die Hinterhand bei brutalen Bremsmanövern leicht zu tänzeln beginnt, da es sich sehr schön kontrollieren lässt. Geht es anschließend wieder mit Nachdruck raus aus den Ecken, so kann man sich auf das extreme Grippniveau des **S21** verlassen und selbst ohne Traktionskontrolle beherzt angasen. Selbes galt auch für die Suzuki GSX-R1000, die sich quasi ähnlich wie die Fireblade verhielt.

Text: Rainer Friedmann

Bilder: Bridgestone/Friedmann

Jetzt weiterlesen - Bridgestone S21 - Fahrbericht:

1. [Fahrbericht](#)
2. [Bildergalerie](#)
3. [Fahrzit](#)

Gefällt mir Teilen 26 Personen gefällt das. Sei der/die Erste deiner Freunde.

Suche nach Testberichten

Stichworte...
Marke...
Modell...
Kategorie...
Suche