



## Eigendämpfung / Komfort



Im Vergleich zum Roadsmart IV ist der MK 4 traff/steif, sodass holprige Landstrassen nur im Fahrwerkmodus ROAD erträglich sind. Auf gutem Strassenbelag dagan kann man mit dem MK4 im Fahrwerk-Modus Dynamic sportlich unterwegs sein.

## Agilität



Beide Reifen machen richtig Gaudi. Beim zackiges einlenken und umlenken in Wechselkurven gibts Fahrspass pur.

## Handlichkeit



Für meinen Geschmack hat der Roadsmart IV hier die Nase leicht vorn. Insbesondere in engen 1.-2.-Gang Kurven, Serpentinaen etc. geht alles etwas flüssiger und bereitwillig in tiefste Schräglagen.

## Kurven-Stabilität



Hier spielt der MK4 seine System-bedingten Vorteile aus. In engen, langsamen Kurven kann ich keine grossen Unterschiede feststellen. In schnellen, langgezogenen Kurven liegt dagegen der MK 4 wie ein Brett.

## Grip (trocken)



Der Grip vom Roadsmart IV finde ich für die Landstrasse als vollkommen ausreichend. Bei heißen Temperaturen (>30° Luft) und entsprechenden Asphalttemperaturen wird er in tieferen Schräglagen dann leicht schmierig. Der MK IV funktioniert bei diesen Bedingungen noch tadellos.

## Schräglagen-“Reserven“



Für die Landstrasse ist man mit dem Roadsmart IV eigentlich bestens gerüstet. Hinten ist man bei ca. 50° Schräglage auf Kante, vorn bei ca. 53°. Der Reifen gibt einem dabei stets ein gutes Vertrauen. Wohlfühlfaktor ist vorhanden.

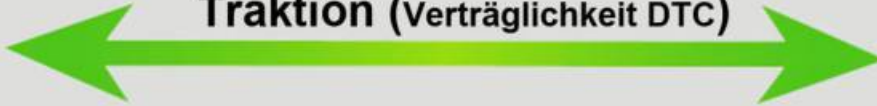
Der MK 4 hat ca. 3-4° weitere Reserven bis zur Kante und fühlt sich ebenfalls richtig gut in tiefen Schräglagen an.

## Aufstellmoment



Bei beiden Reifen ist kein Aufstellmoment beim reinbremsen in die Kurve zu spüren. Auch beim Lösen der Bremse in der Kurve bleibt die Linie sauber erhalten. Keinerlei Abkippen. TOP

## Traktion (Verträglichkeit DTC)



Der Roadsmart IV harmoniert perfekt mit der DTC der XR. Da muss man schon provozieren, um das Lämpchen zum Flackern zubringen. Für die Landstrasse hab ich nichts zu kritisieren. Beim MK 4 wird in den jeweiligen Fahrmodie in etwa ein Stufe zu früh geregelt. Road-Modus passt zu nasser Strasse. Dynamic-Modus zu trockener Strasse (mit viel Sicherheitsreserve). Dynmic-Pro mit DTC auf Stufe 1 zu sportlicher Fahrweise auf trockener Strasse. Da der MK 4 richtig was wegstemmt, gibts trotzdem 4 Sterne.

## Laufleistung



Mit dem Roadsmart IV sind bei zügiger Fahrweise auf der S1000XR Laufleistung um die 5000 km machbar. Der MK 4 schafft ca. 4000 km, was für eine Sportreifen sehr gut ist.

## Preis



Aktuell kostet der Satz Roadsmart IV ca. 320 € und der Satz Sportsmart 4 ca. 340 €. Untereinander also kein nennenswerter Unterschied. Im Vergleich zu den anderen Premiummarken eher oben angesiedelt.

## FAZIT:

Bei den Tourensportreifen ist der Roadsmart IV unter den 6 Premium-Marken weiterhin mein Favorit. Der Reifen ist hinsichtlich Handlichkeit und Agilität genau mein Geschmack und bietet einen tollen Kompromiss zwischen einerseits ordentlicher Laufleistung und andererseits hinreichendem Grip und Schräglagenreserven. Für die (zügige) Landstrassenfahrt durch winkliges Geläuf der passende Reifen auf der S1000XR.

Der Sportsmart MK 4 ist nun endlich mal ein Reifen in der Kategorie „Sport/Supersport“ der nicht nach 2500-3000km schlapp macht. Rund 4000km sind bei „zügiger“ Landstrassenfahrt durchaus drin. Trotzdem sind Grip und Schräglagen-Reserven deutlich spürbar dem Roadsmart IV überlegen.

Auch wenn der MK 4 in engen Kurven / Serpentinaen nicht ganz so zackig ist wie der Roadsmart IV, macht er dies durch ein tolles Fahrgefühl in schnellen langgezogenen Kurven wieder wett.

Die rund 20% geringere Laufleistung gegenüber dem Roadsmart IV werden durch das „Mehr“ an sportlichen Reserven des MK 4 für meinen Geschmack dicke ausgeglichen. Somit hat er den Vergleich für mich gewonnen !