

Mitas – Mitas Barum – Mitas CGS

Test der Mitas C- und XT-Serie

Mitas CGS Reifen sind in der Szene zwischenzeitlich in Vergessenheit geraten. Dabei können die Pneus aus der Tschechischen Republik auf eine lange, traditionsreiche Geschichte zurückgreifen. Die ist gesegnet von Offroad-Erfolgen und immer wieder tauchen die Firmennamen Continental und Barum darin auf. Doch dazu später mehr. Im Test geht es um aktuelle Mitas-Offroad-Mischungen.

Mitas benutzt folgende Kürzel für seine Motorrad-Reifenserien: C für Motocross Competition & Leisure, XT für Motocross Sport eXTreme, EF Enduro, FIM und E und ET für Enduro Trail.

Mitas Cross Competition Reifen (C-Serie)

Den Test des Mitas C-18 Cross-Competition-Reifens fassen wir mit einem Zitat des Testers zusammen:

„... mit dem Mitas Reifen habe ich zum ersten Mal so was wie Traktion auf meiner Husqvarna TC 250 gemerkt, auf der vorher nur Maxxis Reifen aufgezogen waren. Auch die Seitenführungskräfte sind meiner Meinung nach gut. Ein Pirelli Skorpion auf einer 250 RMZ hat da nicht mehr, eher weniger zu bieten. Ich habe den Reifen sowohl auf sandigen Böden, sowie auch auf harten Böden eingesetzt. Er hat mir im Sand durch guten Vortrieb viel Freude bereitet, wie auch auf harten Böden durch sein geringes Verschleißverhalten ein gutes Gefühl vermittelt. Der C-18 ist ein harter Reifen für weiche und harte Böden und Stein. Seine vornehmlichen Eigenschaften sind sehr gute Traktion und lange Haltbarkeit. Im Vergleich zum vorher gefahrenen Maxxis Reifen ist der C-18 wesentlich aktiver und besser. Ich kann diesen Reifen durchaus weiter empfehlen... Direkter Konkurrent zu diesem Reifen dürfte der Michelin Starcross AC 10 sein. Preislich wie auch durch seine Eigenschaften als Allround Crossreifen.“

Die Reifen der **Mitas XT-Serie** bieten mehr Allroundeigenschaften und sind bedingt straßenzulassungsfähig (auch wenn das nicht unbedingt empfehlenswert ist). Der getestete Reifen **XT 754 und XT 914** machen das Motorrad auf der Cross-Piste sehr handlich und universell einsetzbar. Im Vergleich zu den C-Serien Cross-Competition-Reifen ist die Mischung jedoch viel weicher, was den Einsatz auf harten Böden und Asphalt nicht sehr sinnvoll erscheinen lässt, weil der Reifen schnell verschleißt. Von Profiltiefe und Traktion her können die Enduro-Pneus der hauseigenen Konkurrenz aber das Wasser reichen. Die gefahrene Paarung ist sogar zulassungsfähig, weil nach DOT und ECE No.75 getestet. Ist das bevorzugte Terrain eher hart und steinig, empfiehlt Mitas in der XT-Serie die härten **XT-454** (rear) und **XT-434**, für die aber keine Straßenzulassung besteht. XT 754 und 914 sind also eine universale, griffige Kombination für weiche Böden.

Der **Test des Mitas E-09** folgt in Kürze. Der Reifen wird gerade montiert, wir haben ihn aber schon einmal vorher gefahren. In der Dakar Ausführung ist der Reifen ‚durchstichsicher‘. Die Preise schwanken sehr zwischen den Anbietern [Boxenstopp.de](#) (140 EUR) und [Mynetmoto.com](#), die den Reifen für die Hälfte anbieten. Beim Reifenkauf sollte man auf das Herstellungsdatum und die Qualitätsangabe des Reifens achten. Das Herstellungsdatum ist im Reifen eingepreßt: Eine 4-stellige Zahl im Oval an der Reifenflanke gibt Herstellungswoche und Jahr wieder: ‚2809‘ bedeutet zum Beispiel 28. Woche 2009. Wegen der für die Saison 2011/2012 mit Sicherheit steigende Winterreifennachfrage hat man bei Mitas den Silica-Anteil aller E-09 ab 2010 zugunsten einer besseren Nasshaftung deutlich erhöht. Einige Hersteller bringen Reifen in den Qualitätsstufen 1-3 auf den Markt. Diese Qualitätsstufen entsprechen ungefähr den Handelsklassen von Gemüse: nur die Qualität 1 ist 'einwandfrei', andere können kleine Mängel im Rundlauf haben oder schon fortgeschritten gealtert sein. Diese Reifen werden gerne im außereuropäischen Ausland für günstiges Geld verkauft. 'Findige' Internethändler kaufen diese günstig auf und bieten sie manchmal zum vollen Preise wieder an. Davor sei ausdrücklich gewarnt. Mitas CGS Deutschland liefert nur Qualitäten der 1A Gruppe an die Händler aus.

Den **Vorderreifen** des E-09 haben wir nicht getestet, nur gehört, dass er sich, je nach Herstellungsdatum, schnell sägezahnmäßig abfahren kann.

Für den straßenorientierten **Mitas E-10 Enduroreifen** (T) gibt es eine [Freigabe](#) für die neue Triumph Tiger 800 XC, weitere liegen z. B. für BMW 1150 GS (R21), KTM 990er ADV) vor. In Kürze, so Mitas, wird an Dimensionen und Freigaben die Masse der Reiseenduros abgedeckt sein.

In Mitas Veritas: Firmengeschichte

Die Mitas-Geschichte liest sich wie ein Abenteuerroman: Ehemals von Michelin als ‚Michelin Veritas‘ in den 1920er Jahren gegründet, führt die Spur in den Osten, nach Otrokovice, wo auch heute das traditionsreiche Werk steht. Mitas produzierte Landwirtschafts- und LKW-Reifen für den namhaften Konkurrenten Continental und nennt sich heute Mitas CGS Tyres. So kam auch eine Liason mit dem Hersteller Barum zustande, mit dem sich Mitas noch Anfang der 2010er Jahre den Doppelnamen teilte. Barum gehört heute offiziell zu Continental, die Produktionsstätte ist ebenfalls im tschechischen Otrokovice, wo auch PKW-Reifen der Marke Uniroyal hergestellt werden. Bis 2007 gab es starke Produktionsverlagerungen von Conti Hannover nach Otrokovice. Mitas ist heute in erster Linie bekannt für Landwirtschaftsreifen. Der Markenname ist hauptsächlich in Tschechien und Polen bekannt oder hierzulande in der Offroad-Bikerszene. Für Zweiradfahrer bietet Mitas heute ein vollständiges Programm für Reiseenduros, Cross- und Endurofahrer, Supermotards und Gespannfahrer (die ehemals unter der Marke [Trelleborg](#) (hier: Altbestände) vertriebenen Winterreifen). Viele Spezialreifen sind zudem noch in allen möglichen Dimensionen zu bekommen.

Letzte Änderung: 04.02.2017