

Junior-Tipp 19

Reifen, Profil und Luftdruck

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.mscbrokstedt.de

E-Mail: speedway@mscbrokstedt.de

**Liebe Junior-Fahrerin, lieber Junior-Fahrer,
liebe Eltern, liebe Trainerinnen und Trainer,**

der MSC Brokstedt e.V. im ADAC gibt seit 2016 eine Reihe von Junior-Tipps heraus, um den Neueinsteigern das Zurechtfinden in der "Welt des Speedway" ein bisschen einfacher zu machen.

Wir versuchen, alle Tipps korrekt zu schreiben, und aktualisieren sie einmal pro Jahr. Falls euch doch einmal Fehler auffallen sollten, sagt uns bitte Bescheid.

Wenn ihr die JT's benutzt, im Training einsetzt und weiter gebt, freut uns das natürlich sehr. Bitte nennt dabei den MSC Brokstedt e.V. im ADAC als Autor.

Viel Spaß beim Lesen

und immer unfallfreie, erfolgreiche Rennen wünscht euch

euer MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Die Reifenart, das Profil und der Luftdruck im Reifen sind beim Speedwayrennen weitere Faktoren, die man auf entsprechende Wetter-, Bahn- und Fahrerhältnisse einstellen kann.

Hinterreifen

Generell gilt, dass ein neuer, ungebrauchter Reifen mehr „Grip“ (= Traktion) zum Bahnbelag mit sich bringt. Durch seine noch guten Kanten im Gummiprofil findet er mehr Halt am Boden. Außerdem ist der Vortrieb vor allem im Drift in der Kurve gleichmäßiger als bei einem Reifen mit älterem, bereits abgenutztem Profil.

Gängige Hersteller für Speedwayreifen sind Anlas, Atlas, Deli Tyre, GoldenTyre, JTR und Mitas. Der meistgenutzte Reifen ist der Mitas SW-07 mit roter Markierung.

Da das Profil vorgeschrieben ist¹, unterscheiden sich Reifen verschiedener Art oder Hersteller hauptsächlich in der Härte ihres Gummis. Ein härterer Reifen nutzt weniger schnell ab, bietet aber auch weniger Vortrieb und seine Stollen können bei harten Bahnen schneller aus dem Profil herausreißen. Auf einer Bahn mit weichem Belag kann ein härterer Reifen aber auch ein Vorteil sein, weil er den Drift erleichtert.

Das Profil ist -anders als bei Autoreifen- symmetrisch, so dass ihr den Reifen wenden und beide Seiten auf der linken Seite, also auf der Driftseite, benutzen könnt.

Probiert am besten einfach selber aus, mit welchem Reifen ihr am besten klar kommt.

Manche Reifen lassen sich schwerer, manche leichter auf die Felge ziehen. Auch das spielt bei der Entscheidung für den Reifen eines Herstellers eine Rolle.

Hierzu ein kleiner Tipp: Stellt die Reifen vor dem Aufziehen oder Abziehen in die Sonne.

Ein warmer Mantel ist elastischer und daher leichter zu verarbeiten.

Mit dem Einstellen des Reifendrucks können Fahrer/-innen und Team selber bestimmen, wie gut der „Grip“ des Hinterradmantels sein soll. Je geringer der Luftdruck ist, desto mehr Vortrieb bietet er. Ein Reifen mit weniger Luft drückt sich unter der Last der Maschine flacher und hat dadurch eine breitere Auflage. Er verformt sich auch im Drift entsprechend der Bahn. Man bewegt sich beim Luftdruck meist in einem Bereich zwischen 0,70 bar und 0,40 bar. (Unter 0,3 bar besteht die Gefahr, dass der Mantel von der Felge abläuft.)

Kombiniert ihr die oben erklärten Veränderungsmöglichkeiten, dann könnt ihr also mit einem ungenutzten Reifen und höherem Luftdruck ein ähnliches Fahrverhalten wie mit einem benutzten Reifen mit weniger Luftdruck erreichen.

Wenn ihr in einem Wettbewerb mit einer beschränkten Anzahl an Reifenseiten fahrt (z.B. dmsj-/ DMSB-Meisterschaften, ADAC Bahnsport Bundesendlauf, Speedway-Team-Cup, Speedway-Liga Nord), solltet ihr eine möglichst wenig gebrauchte Reifenseite für die entscheidenden Läufe (meist am Schluss) aufbewahren.

Vorderreifen

Der Vorderreifen hat weniger Einfluss auf das Fahrverhalten des Motorrads. Meist wird er mit einem Luftdruck von 1,00-1,20 bar gefahren. Weil der Vorderreifen bei der Fahrt nicht wie der Hinterreifen durchdreht, nutzt sein Profil auch kaum ab. Junioren können ihn mehrere Jahre nutzen.

Stand: 5/2021

¹ DMSB e.V.: Technische Bestimmungen für den Bahnsport 2021, Frankfurt/ Main 21.04.2021, Art. 01.49, <https://www.dmsb.de/de/downloads/file/280368>