

CIRCUIT

Das Fachmagazin für ambitioniertes Hobbyracing



Mit Gewinnspiel und Prämien



Training | Technik | Termine

www.circuit-magazin.de

CULTURE OF MOTO-RACING

Technik  MotoGP  Cup-Racing  Service  Lifestyle  Rookies

Dutch Moto Classic

TT Circuit Assen, 05.-07.07. 2019

Auf den Spuren von Marquez und Co.

Von Manfred John Fotos: Gerd de Weerd

Die letzten Transporter der Grand Prix-Teams hatten gerade das Fahrerlager in Assen verlassen, da zog der Tross der Moto Trophy in die „Cathedral of Speed“ - wie sich die Rennstrecke selbst bezeichnet - ein. Begeistert waren die Fahrer von den noch vorhandenen sichtbaren Reifenspuren, mit der die Grand Prix-Stars die optimale Linie in den Kurven am vorangehenden Wochenende markiert hatten.

Wiederum voll besetzt war die zur European Classic-Serie zählende Superbike-Klasse mit den 44 zur Verfügung stehenden Startplätzen. Bereits im Training zeigte die starke Fraktion schwedischer Piloten, dass sie im Rennen ein gewichtiges Wort mitreden würden. Nicht am Start war Tabellenführer Nicolai Kraft, der beruflich bedingt zulassen musste, dass seine Konkur-

renten kräftig Punkte sammelten. Vom Start weg führte im ersten Lauf der in den Niederlanden geborene und in Schweden lebende Jan Greven (Kawasaki ZX 7 RR) und gewann klar vor Philipp Messer (Ducati 996 SPS). Stefan Merkens (Yamaha MMT 1200) auf dem 3. Platz wurde in der offenen Klasse gewertet. Patrick Schäfer platzierte seine Aprilia Mille auf Rang 4.

Für Greven war im zweiten Lauf bereits nach den ersten vier Kurven die Chance auf einen wiederholten Sieg vertan: Über das Vorderrad rutschte er in der Strubben-Kurve von der Bahn. Damit war der Weg für Merkens frei, der vor Messer und Schäfer das vorzeitig abgebrochene Rennen gewann. Denn Martin Blug stürzte ebenfalls in der Strubben-Kurve und hatte dabei etwas Öl auf der Strecke verteilt.



■ Bedrohliche Kulisse bei Start der Seitenwagen



■ Großer Sport im Team



■ Auch das alte Material wird nicht geschont.



■ Die Jungs lassen auch nichts anbrennen!



UPGRADE YOUR 2019 RIDE



**ÜBERHOLUNG,
OPTIMIERUNG
UND SERVICE
DER BESTEN
MARKEN BEI**

ZUPIN
Moto-Sport

WWW.ZUPIN.DE
TEL. 08669 848 110
TROSTBERGER STR. 26
83301 TRAUNREUT

Ebenfalls zur European Classic Trophy zählte das Rennen der Grand Prix-Zweitakter. Der Schwede Oscar Winberg drehte im ersten Lauf auf nasser Strecke mit seiner Yamaha die schnellsten Runden und verwies den Franzosen Jimmy Laffineur (Yamaha TZ 250) auf Rang 2. Platz 3 ging an Stefan Tennstädt, der damit sein Rotax-Triebwerk im Eigenbau-Fahwerk noch vor dem Österreicher Werner Reuberger (Yamaha TZ 250) platzieren konnte.

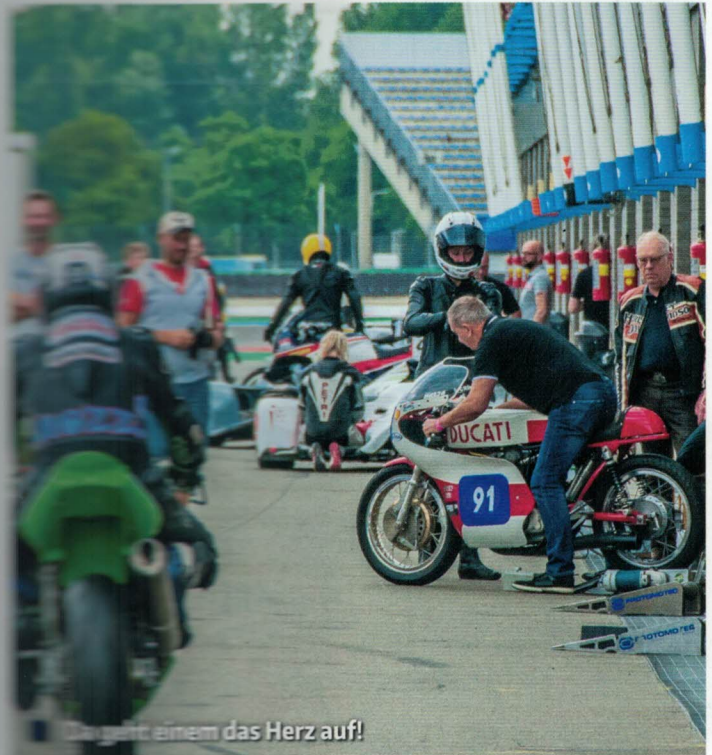
Alle weiteren Ergebnisse und umfangreiche Infos sind auf der Homepage von **klassik-motorsport.com** nachzulesen



Klassikreiber ohne Gnade



Das Strahlen im Gesicht spricht für sich!



Da geht einem das Herz auf!



Grandioser 2-Takter!



Seitlameraden freuen sich immer mit!



■ Windschatten hilft immer!



■ Hoch die Rennsocke!

PERFORMANCE FÜR DIE NEUE BESTZEIT



KR106 KR108

D213 GP PRO

GP RACER SLICK_{DR12}

DUNLOP

Mai-Pokal-Revival

31.05. - 02.06.2019

Von Manfred John Fotos: Von Klassik-Motorsport

Heiß ging es her in Hockenheim beim Mai-Pokal-Revival. Nicht nur wegen der hochsommerlichen Temperaturen von über 30 Grad, auch auf der Strecke lieferten sich die Piloten in den verschiedenen Rennen heiße Kämpfe. Daneben gab es mit dem Thema „60 Jahre Moto Cup“ ein Treffen der ehemaligen 50 cm³-Piloten – verbunden mit einer Ausstellung der ehemals kleinsten Rennklasse ein weiteres Highlight!

Rund 500 Fahrer hatten sich für die Rennen am Wochenende gemeldet. Aushängeschild der Moto Trophy war wieder die vollbesetzte Superbike-Klasse mit 50 Fahrern. Darunter die ehemaligen Pro-Superbike-Piloten Jochen Schmid (Deutscher Meister 1995), Michael Galinski (Deutscher Meister 1986), Heinz Platadis (Endurance Weltmeister 2001) und Manfred Fischer (500 cm³ Europameister 1987), die eine Kostprobe ihres Könnens abliefern. Für die vielen ambitionierten Hobbyracer eine willkommene Gelegenheit, sich mit gleichen Waffen mit den Spitzenfahrern von damals zu messen.

Ebenfalls zur European Classic Trophy zählte das Rennen der Zweitakter der letzten Baujahre, die mit 44 Startern ebenfalls bestens besetzt war. Erneut war es der Däne Kenny Mathiessen, der seine Yamaha TZ 250 der letzten Serie zum Sieg fuhr. Knapp dahinter lieferten sich Carsten Schröter (Yamaha TZ 250) und Daniel Wolf (Honda NSR 250) sehenswerte Zweikämpfe, die Schröter letztendlich für sich entscheiden konnte.

Den Terminkalender, Ergebnisse und umfangreichere Infos zu den weiteren Klassen sind auf der Homepage von klassik-motorsport.com nachzulesen.



Autogrammstunde mit Jochen Schmid (Deutscher Meister Pro Superbike 1995, Lothar John (Deutscher Meister 1969, 1970, 250 cm³) und Inge Arends (50cm³ und 80 cm³-Fahrerin)



Robin Flick



Orlando Heijkoop



Jochen Schmid

Motodrom Hockenheim

Ein heißes Wochenende



Nicolai Kraft



Timo Schönhals



Jens Hofmann



Noel Willemsen

FAHRWERKSOPTIMIERUNG
 RACE BIKES TEIL- ODER KOMPLETTAUFBAU
 PERFORMANCE PARTS
 WARTUNG | REPARATUR | REIFENSERVICE
 PITBIKE AUFBAU | VEREDELUNG

cetoni[®]
 MOTORSPORT

www.cetoni-motorsport.com | info@cetoni-motorsport.com

SUPERMOTO LEHRGÄNGE
 PITBIKE LEHRGÄNGE
 EINSTEIGER
 FORTGESCHRITTENE | PROFIS
 PITBIKE VERKAUF

SUPERMOTO 4 FUN.de[®]
 SUPERMOTO & PITBIKE LEHRGÄNGE

www.supermoto4fun.de | info@supermoto4fun.de

Heißer Reifen in der „Cathedral of Speed“

Von Thomas Matheis Fotos: Moko, Hersteller

Assen, ein schönes Stückchen Erde mit einer traumhaften Stadt in den Niederlanden. Einige Male im Jahr wird dieses kleine Städtchen Schauplatz für die MotoGP, Superbike-WM und andere Events. Vom 05.-07.07.2019 war dort die MotoTrophy zu Gast und durfte zum wiederholten Mal diese hervorragende Rennstrecke nutzen.

Seit Jahren erfreut sich das Klassik-Racing immer größerer Beliebtheit. Die Fahrerfelder werden stets größer und der Motorradbereich immer breiter. Egal ob BMW Boxer, Classic Superbikes, MZ Cups oder Ähnliches - Klassik Rennsport bedeutet genau eines: Das Fahren am Limit ohne elektronische Assistenz- und Hilfsysteme! Aufgrund des Hypes stellt sich aber immer wieder eine Frage: Welchen 18 Zoll-Reifen fahre ich auf meinem zeitlosen Klassiker?

Da Dominik Leis, selbst Fahrer einer Moko GSX-R 750 mit 18 Zoll, sich diese Frage auch bereits einige Male stellen musste, beschlossen wir, gemeinsam mit ihm einen Reifentest in Assen durchzuführen. Das Fahrerlager teilt sich in drei Segmente: Dunlop, Metzeler und Continental. Da sich durchaus sehr viele Meinungen einholen lassen, aber diese meist sehr verschieden ausfallen, ist eine genaue Analyse kaum möglich. Deshalb: Ab auf die Strecke und testen! Nur, um eines vorweg zu nehmen: Natürlich haben wir jeden Reifen gleich behandelt. Keiner wurde bevorzugt oder bereits im Vorfeld von uns besser beurteilt als die anderen. Nahezu alle Hersteller überließen uns für Testzwecke einen aktuellen Reifen, nur bei Continental mussten wir uns mit dem Vorjahresmodell begnügen.

Getestet wurden folgende Reifen:

MetzelerRaceTec RR
Dunlop a-13 SP
Continental ContiRoadAttack 2

In folgenden Größen:

Vorderachse 110/80 ZR18
Hinterachse 160/60 ZR18
Hinterachse Continental 150/65 ZR18



Dunlop Set



Metzeler Set

Mit jedem Reifen wurden insgesamt zwei 15-minütige Turns auf der Rennstrecke absolviert. Am Freitag hatten wir wohl die höchste Asphalttemperatur, Samstag war etwas verregnet und feucht, Sonntag eher kühl, aber trocken.

Der Continental besticht wohl mit dem größten Profil, seine Stärken liegen ganz klar auf feuchter oder nasser Strecke. Durch seine weichere Mischung ist die maximale Haftung sehr schnell erreicht - leider lässt diese bei trockener Fahrbahn aber auch früher nach. Bei Fahrten mit hohem Kurvenanteil oder ansteigenden Asphalttemperaturen bricht er in sich zusammen. Die Mischung hat Schmieren und ein Verlaufen des Profils zur Folge. Auch bei Schräglage zeigt die Kontur des Reifens einen leichten Nachteil: Durch die grobe Profilierung an den Flanken wird das Grip-Niveau eingeschränkt.

Anders verhalten sich die Gummis der Mitbewerber. Mit Road-Racing-Reifen, welche einem Slick sehr nahe kommen, ist das Kurvenverhalten hervorragend. Der Dunlop schafft ein schnelles Erreichen der optimalen Haftung. In diesem Temperaturbereich lässt er sich bei gleichmäßiger Fahrt sehr gut halten. Sobald er allerdings in Aufholphasen unruhiger gefahren wird, fällt er leider auch der Temperatur zum Opfer. Nach einem Turn ist er um 10 Grad wärmer als der Metzeler. Das Handling ist dennoch wirklich hervorragend: Reifenwärmer runter, eine Outlap, und dann ist es sehr schnell möglich, zu pushen.



Dominik Leis auf Dunlop



Umgerüstet von Dunlop auf Metzeler

Metzeler hat mit dem RaceTec RR einen Reifen veröffentlicht, welcher wohl am meisten die Bezeichnung „Rennreifen“ verdient. Für 18 Zoll ist zwar nur eine Gummimischung verfügbar – diese allerdings arbeitet ausgezeichnet. Er ist noch etwas härter als der Dunlop, stellt so aber sicher, dass auch bei hoher Temperatur gute Traktion gewährt wird. Im Grenzbereich sehr gut zu kontrollieren, kein ruckartiges Abbrechen der Haftung, sondern ein kontrollierter Drift im Kurvenausgang.

Reifentabelle	Metzeler RaceTec RR	Dunlop a-13 SP	Continental RoadAttack 2
Grip	★★★★★★	★★★★★★	★★★★
Temperaturbeständigkeit	★★★★★★	★★★★	★
Verschleiß	★★★★★★	★★★★	★★
Nässe	★	★★	★★★★

Fazit:

Bei unserem Fahrer hat der Metzeler die beste Überzeugungsarbeit geleistet. Das Grip-Niveau ist für einen „Straßenreifen“ wirklich sehr hoch, allerdings ist es notwendig, sicherzustellen, dass der Reifen die dafür nötige Temperatur hält. Der Verschleiß ist aufgrund der etwas härteren Gummimischung sehr gering. Der Dunlop ist mit dem Metzeler auf einer Ebene, allerdings in etwas anderen Bereichen. Er stellt die maximale Haftung sehr schnell zur Verfügung und kann diese bei konstantem Temperaturhaushalt auch halten. Beide Hersteller können daher bei Kurven- und Beschleunigungsfahrten extrem punkten. Nur Continental kann leider nicht mit seinen Mitbewerbern im Sportbereich mithalten. Er ist aus unserer Sicht nicht mehr als ein Tourenreifen. Bei Nässe guter Grip, bei Wärme und Behandeln im Grenzbereich nicht leicht zu berechnen und mit hohem Verschleiß. Abschließend sei gesagt, dass natürlich jedes Motorrad abweichende Ansprüche stellt. Die Moko GSX-R von Dominik Leis ist mit einem Serienmotor ausgestattet, ca. 100 PS wirken an der Hinterachse. Bei Motorrädern mit weniger Leistung, oder bei Gleichmäßigkeitsfahrten, kann der Gummi von Continental durchaus Vorteile bringen: Durch seine Mischung stellt er bereits bei ca. 40 Grad fahrbare Haftung zur Verfügung. In diesem Temperaturbereich sind die Mitbewerber kaum fahrbereit.

Besonderer Dank geht an:

BOXENSTOPP
Motorradreifen

Boxenstopp GmbH

Moko Racing Team

www.moko.de

DUNLOP

Goodyear Dunlop Tires
Germany GmbH



Dunlop hinten



Metzeler hinten



Continental Road Attack



Links Dunlop, rechts Metzeler nach einem Turn

