

Gelände*sport***motorräder**
BACHNER
Sportmotorradhandels Ges.m.b.H.

A-3293 Lunz am See, Weinbergl 1
Tel. 0043/7486/20020 Fax DW 20
Mobil 0043/664/1456951
office@bachner-lunz.at
www.bachner-lunz.at
ATU63689556

Kleine Schlauchkunde

Zum Thema « Patschensicherheit » im Endurosport.
Oberste Priorität ist es, mit einem Motorrad, ohne Reifenschaden ins Ziel zu kommen.

90% aller Platten entstehen durch (wenn auch nicht immer sichtbar) äußere Verletzungen des Reifens, wodurch auch der, am Reifen anliegende Schlauch, beschädigt wird. Bei dieser Art des Schadens fallen alle Schläuche und natürlich auch jede Art von Schlauchlossystemen durch, wobei die Luft bei einem Schlauchlossystem noch schlagartiger entweicht, als z.B. mit einem extradicken Schlauch.

Ist der Reifen schlauchlos ausgelegt, wie z.B. bei den meisten Straßenmotorrädern oder wie es im Trialsport üblich ist, oder wäre er mit einem aufblasbaren Felgenband (Tubeless-System) versehen, müsste der Fahrer nach einem Platten sofort stehenbleiben und mit einem Schlauchlosrep-Kit könnte er den Schaden leicht von außen, d.h. ohne Demontage des Rades, vorausgesetzt es handelt sich nicht um einen Riß, beheben (was bei einem Renneinsatz unmöglich ist). Bei einer Weiterfahrt würde es ihm in kürzester Zeit den Reifen von der Felge abziehen bzw. beim Tubeless-System das, mit Luft gefüllte, Felgenband zerstören.

Mit dem Tire Ball System (ca. 35 einzeln aufblasbare Luftkammern pro Reifen) wären wahrscheinlich einige Bälle geplatzt, wodurch aber keine Gefahr eines Ausfalles gegeben ist. Uns ist erst ein einziger Fall bekannt, bei dem angeblich alle Bälle bei einem Rennen zerstört wurden.

Dem Mousse ist es egal, ob es einen spitzen Stein oder Nagel abbekommt, wenn es noch relativ neu ist, bringt es den Fahrer sicher ins Ziel. Riesennachteil – der Luftdruck ist bei einem neuen Enduromousse zu hoch (hinten fast 1 Bar), nach ca. 2 Monaten idealer Luftdruck für Enduroeinsätze, nach ca. einem halben Jahr, je nach Hersteller, unbrauchbar.

Ein nicht unwesentlicher Faktor ist das Gewicht, wenn man bedenkt, dass es sich bei den Rädern um ungefederte, noch dazu rotierende, Massen handelt, die das tatsächliche Gewicht beim Fahren um das 10fache schwerer erscheinen lassen.

Gewicht hinten und vorne zusammen :	
Originalschlauch (dünner Schlauch)	1,15 kg
Tubeless-System (aufblasbares Felgenband)	1,28 kg
Tire Balls System	1,30 kg
Enduromousse	2,56 kg
Extra dicke Schläuche	3,60 kg

Zwei, auch nicht zu vernachlässigende, Faktoren sind Preis und Haltbarkeit des Systems !

System	Preis	Haltbarkeit
Originalschlauch	ca. EUR 15,00/Stk.	Bis zum ersten Patschen, Schlauch durch Reparatur wiederverwendbar
Extradicke Schläuche	ca. EUR 25,00/Stk.	Dasselbe wie oben
Tubeless-System	ca. EUR 100,00/Stk.	Bis zum ersten Patschen, nicht reparierbar
Mousse	ca. EUR 150,00/Stk.	Je nach Einsatz 6-9 Monate
Tire Ball System	ca. EUR 179,00/Stk.	Beschädigte Bälle werden innerhalb eines Jahres kostenlos getauscht

Für einen ambitionierten Wettbewerbsfahrer, der sich keinen Ausfall durch einen Reifenschaden kann und will, werden nur zwei Alternativen übrig bleiben – Mousse oder Tire Balls. Angesichts der 1-Jahres-Garantie für beschädigte Bälle ist somit die Tire Balls-Variante trotz des hohen Anschaffungspreises übers Jahr gesehen die Günstigere.

Nationale und internationale Topfahrer, wie Graham Jarvis, Sieger der Red Bull Romaniacs, Rudi Pöschl oder Erich Brandauer wissen um die Vorteile der schwarzen Bälle !