

Übersicht der Junior-Tipps

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.de

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

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

In den letzten fast 9 Jahren ist die Reihe gewachsen und aktualisiert worden.

Es gibt nun: ▶ 20 Junior-Tipps
▶ in fünf Themengruppen
▶ systematisch sortiert
▶ und nummeriert.

Zu welchen Themen es Junior-Tipps gibt, könnt ihr der Übersicht unten entnehmen. Solltet ihr Wunschthemen haben, die nicht in unserer Liste stehen, schreibt einfach eine Mail an: speedway@msbrokstedt.de

Wir bringen die Junior-Tipps ab und zu auf den neusten Stand. Wann ein Tipp zuletzt aktualisiert wurde, erkennt ihr an der Angabe "Stand: Monat/Jahr".

Viel Spaß beim Lesen und immer unfallfreie, erfolgreiche Rennen wünscht euch
euer MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Stand: 4/2025

NR	THEMEN
A	Themengruppe: TRAINING
1	Verhalten beim Training
2	Training und Rennen im Ausland (außer Prädikate)
B	Themengruppe: RENNEN
3	Erste Rennsaison
4	Lizenzen
5	Ausfüllen einer Nennung
6	Verhalten beim Rennen
7	Flaggen- und Lichtzeichen
8	Start
C	Themengruppe: WETTBEWERBE
9	Jugendklassen im Bahnsport
10	Dauerstartnummer
11	Strukturbild Bahnsport in Deutschland
12	Einzelwettbewerbe: NBM, dmsj-Meisterschaft, ADAC Bahnsport Bundesendlauf
13	Mannschaftswettbewerbe für Jugendliche bis U22
D	Themengruppe: GESUNDHEIT
14	Schutzkleidung
15	Ernährung
16	Anti-Doping
E	Themengruppe: TECHNIK
17	Übersicht der Speedway-Bahnen
18	Übersetzung
19	Reifen, Profil und Luftdruck
20	Technische Abnahme

Junior-Tipp 1

Verhalten beim Training

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Unter der Bezeichnung "**Training**" werden im deutschen Speedwaysport zwei Arten zusammen gefasst:

1) das **Training am Renntag**

2) das Training bei reinen **Trainingsveranstaltungen**

Hier unterscheidet man "offene", "geschlossene" und "geführte".

Zu 1) Diese Trainings sind eigentlich "**Einstellfahrten**", mit deren Hilfe ihr euch und eure Maschine(n) auf die jeweilige Bahn "einstellt". Für die Jugendklassen A (auch PW50), B, B II und C sind **mindestens drei Runden**¹ vorgeschrieben. Voraussetzungen: vollständige Nennung und Lizenz abgegeben, Maschine(n) und Helm(e) vom Technischen Kommissar abgenommen, an der Fahrerbesprechung teilgenommen. Versicherung: Rennversicherung. (Übrigens gibt es diese Art von "Training" beispielsweise in Dänemark nicht.)

Zu 2) Voraussetzung für die Teilnahme an solchen Trainings ist die Anmeldung am Trainingstag, die Unterschrift eurer Eltern unter dem sogenannten "Haftungsausschluss" und die Bezahlung der Trainingsgebühr.

Versicherung: Trainingsversicherung des Veranstalters z.B. über den ADAC Schleswig-Holstein e.V..

"Offene" Trainings stehen allen Mitgliedern und Nichtmitgliedern des Veranstalters offen. Sie finden meist **ohne Anleitung** durch Trainer statt.

Zu **"geschlossenen" Trainings** werdet ihr von eurem Team, eurem Club oder als besondere Gäste, z.B. "Schnupperkinder", eingeladen. Diese Trainings werden von Trainern und guten Fahrern geleitet und sind somit zugleich "geführte" Trainings. Die Teilnehmerzahl muss für ein reguläres Training begrenzt werden, so dass **nicht jeder** kommen kann, der möchte.

Bei allen Trainings gelten folgende Regeln zu eurer eignen und zur Sicherheit der anderen Fahrer:

- Ihr trainiert in einer Trainingseinheit selten allein. Achtet darauf, dass ihr nur mit Fahrern der **gleichen Klasse** und einem **ähnlichen Leistungsniveau** auf die Bahn fahrt. Ausnahme: Vorgabe der Trainerin oder des Trainers.
- Durch **längeres Heben der linken Hand** zeigt ihr etwa eine halbe Runde vorher an, dass ihr **anhalten** wollt.
- **Angehalten** wird immer **an der Bahninnenkante**. (Wer nach außen fährt, schneidet Überholenden unter Umständen gefährlich den Weg ab.)
- **Startversuche** werden stets auf der "**Gegengeraden**" gemacht, um die Bahn im Bereich der Startmaschine zu schonen. Ausnahme: Startbandtrainings.
- Vor jedem Startversuch müsst ihr sicher sein, dass kein **anderer Fahrer von hinten** angefahren kommt. (In der Praxis heißt das, erst **alle vorbei zu lassen** oder sicher zu wissen, dass die anderen zusammen mit euch starten wollen.)
- Das **Ende** der Trainingseinheit wird von Flaggenposten mit der **roten oder auch mit der schwarz-weiß-karierten Flagge** angezeigt. Wichtig: Bevor ihr zum Bahntor abbiegt, vergewissert euch bitte, dass ihr **nicht gerade überholt** werdet. Fahrt vorsichtshalber lieber noch eine Runde langsam um die Bahn und erst dann hinaus.
- Eine gute Trainingseinheit dauert drei Minuten oder zwei Bandstarts + je zwei Runden.

Stand: 4/2025

¹ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt GRÜN, Seite 143, Art. 15.3
<https://www.dmsb.de/de/file/277859>

Junior-Tipp 2

Training und Rennen im Ausland (außer Prädikate)

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Training im Ausland

Das Trainieren im Ausland ist in der Regel sehr unproblematisch.

Viele Clubs verfügen über Internetseiten oder Seiten in Social Media. Dort kann man sich informieren, ob und wann öffentliche Trainings angeboten werden.

Wer sich nicht sicher ist, ob auch deutsche Fahrer an den Trainings teilnehmen dürfen, kann die Clubs auch jederzeit anschreiben und nachfragen.

Jeder Club erhebt natürlich auch eine Trainingsgebühr, die in der jeweiligen Landeswährung entrichtet werden sollte. Dänemark verlangt in der Regel die Vorlage einer Lizenz. **Wichtig: Der Unfallversicherungsschutz eurer DMSB-Lizenz gilt NICHT bei Trainings!**

Andere Staaten wie Polen, Kroatien, Slowenien und Tschechien sind da kulanter.

Also, mal alles kurz zusammengefasst: Termin raussuchen, hinfahren, Trainingsgebühr entrichten, ausladen und trainieren. Dabei lassen sich übrigens auch viele Kontakte knüpfen, um bei eventuellen Rennen berücksichtigt zu werden.

Rennen im Ausland

Rennen im Ausland sind grundsätzlich für die deutschen Fahrer nur mit einer DMSB-J- oder -B-Lizenz möglich.

In Polen und Tschechien wird man in der Regel zu Einzelrennen eingeladen und die jeweiligen Clubs kümmern sich um die Organisation. Dort werden Rennen in allen Jugendklassen (s. Junior-Tipp 9) durchgeführt.

Dänemark hat da eine Besonderheit. Es konzentriert sich auf die Klassen Junior A PW50, Junior BII 85ccm, Junior C 250ccm und dann natürlich auch die 500ccm-Klasse. Üblich ist dort das Liga-Prinzip (in allen vorab erwähnten Klassen). Pro Klasse gibt es 2 bis 3 Ligen ("Divisionen"). Es werden aber auch zahlreiche Einzelveranstaltungen angeboten.

Die Voraussetzungen für Dänemark sind umfangreicher als bei anderen Nationen.

Ihr benötigt dort:

1. Eine DMSB-J- oder -B-Lizenz
2. Eine Freigabe vom DMSB, dass ihr in der jeweiligen Liga fahren dürft. (Die bekommt ihr auf Anfrage von der Lizenzabteilung des DMSB.)
3. Eine dänische nationale DMU-Liga-Lizenz (Dortige Clubs stehen euch mit Rat und Tat zur Seite.)

Sind diese Voraussetzungen alle geschaffen, ist der Rest recht einfach. Der Rennkalender wird im Frühjahr auf der Internetseite der DMU ("Danmarks Motor Union") veröffentlicht. Die Teammanager setzen sich mit euch in Verbindung, wann und wo die Liga-Rennen stattfinden. Der Mittwoch vor dem jeweiligen Rennen ist Nennungsschluss der Fahrer.

Für die Einzelrennen ist ebenfalls die nationale Liga-Lizenz gültig.

Die Einschreibung erfolgt ausschließlich online über den Rennkalender der Dänischen Motor Union. Dort wird auch die Nenngebühr (nur bei Einzelrennen) bezahlt.

Ablauf eines dänischen Rennens

1. Ankunft der Fahrer mindestens eine Stunde vor Rennbeginn
2. Ausladen und die Technik vorbereiten
3. Fahrerbesprechung
4. Maschinenabnahme (Der Technische Kommissar kommt zu den Maschinen.)
Abgenommen werden:
 - a. Die Maschinen
 - b. Der Helm
 - c. Die Halskrause (Pflicht für ALLE Klassen)
 - d. Der Stahlschuh
 - e. evtl. die Airbag-Weste (Muss dann allen Offiziellen mitgeteilt werden, da in der Regel Fahrer ohne Halskrause disqualifiziert werden.)
5. Erst 5 Minuten vor dem Start darf man die Maschinen warm laufen lassen. Dabei wird auch der "Totmacher" überprüft.
6. Start der Fahrer nach Heatschema.
WICHTIGE INFO: In Dänemark wird vor den Rennen KEIN Training gefahren.
7. Nach dem Rennen gibt es noch eine 10-minütige Protestzeit. In dieser Zeit dürfen KEINE abgenommenen Teile wie Motorräder, Helme, Halskragen (Airbag-Westen), Stahlschuh und der Treibstoff das Fahrerlager verlassen, da sonst der Fahrer bzw. das gesamte Team disqualifiziert wird.¹

Übrigens: Für Fahrerinnen und Fahrer, die Prädikatsrennen der FIM und der FIM Europe im Ausland bestreiten möchten, gibt es ein extra Informationsblatt des "Norddeutschen Bahnrennen Veranstalter e.V." (NBM):

<https://www.nbm-news.de/nbm-dokumente-21/merkblatt-fuer-praedikatsseinsatze/>

Unfall- und Krankenbehandlung im Ausland

Kein schönes Thema, aber manchmal eben doch wichtig. Zu unterscheiden sind hier:

Teilnahme an Rennen (dazu gehören auch Pflichttrainings am Renntag)

In Deutschland müssen die Veranstalter von Rennen umfangreiche Haftpflicht- und Unfallversicherungen abschließen. Darüber sind die Fahrer abgesichert. (Ausnahme: die Fälle, in denen der Haftungsausschluss greift, den ihr/ eure Eltern mit eurer Nennung unterschreibt.)

Wie die Veranstalter anderer europäischer Motorsportförderungen ihre Rennen versichern, klärt ihr am besten VOR dem Rennen mit diesen.

Gilt die Unfallversicherung der DMSB-Lizenz auch bei Rennen im Ausland?

Hierzu ein klares Ja.

Der Unfallversicherungsschutz eurer DMSB-Lizenz gilt auch für Rennen, die von anderen nationalen Motorsportförderungen genehmigt wurden. In Dänemark ist das z.B. die bereits erwähnte DMU.

In diesem Zusammenhang ist auch die sogenannte "Freigabe" wichtig: Auf der Rückseite der DMSB-J- bzw. -B-Lizenz steht eine "Freigabe" für Rennen im Ausland, die im offiziellen Kalender der FIM und/oder der FIM-Europe stehen.

Wollte ihr bei einem Liga-Rennen antreten, das **nicht** in diesen Kalendern steht, braucht ihr eine **Extra-Freigabe** der DMSB-Lizenzabteilung. Die Lizenz und die Freigabe müsst ihr beim Rennveranstalter vorlegen.

Muss man zusätzlich seine private Unfallversicherung informieren, dass man im Ausland Rennen fährt?

Wenn die Fahrer/ der Fahrer eine Unfallversicherung (UV) für den Sport hat, die nicht über die Lizenz läuft, steht das ausdrücklich im Vertrag drin. Entweder gilt die UV auch für Rennen im Ausland oder nur für Inlands-Veranstaltungen. Also: Vertragsunterlagen sichten und ggf. bei der UV nachfragen bzw. den Vertrag ändern lassen. Dann ist auch klar, ob ihr der Unfallversicherung vor Auslandsrennen Bescheid sagen müsst.

Teilnahme an Trainings

Jetzt wird es kompliziert. Die folgenden Infos gelten für **gesetzlich Krankenversicherte** einer deutschen GKV. Privat Krankenversicherte müssen bei ihrer **PKV nachfragen**.

Für die folgenden EU-Staaten gilt:

¹ <https://dmusport.dk/organisation/foreign-riders/>
<https://dmusport.dk/medlemskab-licens/>
<https://loebskalender.dmusport.dk/>

1. ungeplante Behandlungen, also eine Notfall-Behandlung z.B. nach einem Trainingsunfall
2. bei Vertragsärzten und in Krankenhäusern, die einen Vertrag mit dem staatlichen Gesundheitssystem des EU-Landes (vergleichbar unseren "Kassenärzten") haben
3. werden gegen Vorlage der "Europäischen Krankenversicherungskarte" (das ist die Rückseite eurer deutschen KV-Karte (in manchen Ländern plus "Urlaubskrankenschein der KV") und Vorlage von Personalausweis/ Reisepass als Identitätsnachweis **durchgeführt**.
4. Medikamente und Fahrtkosten müsst ihr überall zumindest teilweise selbst tragen.
5. Privat-Ärzte und -Krankenhäuser, die keine Verträge mit dem staatlichen Gesundheitssystem haben, müsst ihr in voller Höhe privat bezahlen.
6. Für alle (Zu-) Zahlungen, die ihr leistet, solltet ihr euch eine Quittung ausstellen lassen. Die reicht ihr bei eurer deutschen Krankenversicherung ein, wenn ihr wieder zu Hause seid. Die GKV/ PKV prüft den Vorgang und ihr bekommt, wenn ihr Glück habt, vielleicht einen Teil des Geldes zurück.
7. In einigen der unten genannten Länder müssen die Bürger einen Teil der Behandlungskosten selbst tragen. Das gilt auch für Ausländer, die im Land zu Gast sind.
8. Nehmt Kontakt mit eurer Krankenversicherung auf und fragt nach. Die meisten KV'en bieten **Zusatzversicherungen** für das Ausland an, die gar nicht teuer sind. Beim ADAC gibt es auch einen Auslands-Krankenschutz. Der übernimmt dann ggf. auch weitere Kosten, wie den Rücktransport nach Deutschland.

Jetzt noch spezielle Hinweise zu beliebten Bahnsport-Trainingsländern in der EU:

Belgien:	Ärzte und Krankenhäuser sind zunächst selbst zu bezahlen. Zuzahlungen: Arzt: 25-40%, Flugrettung: 50%, Krankenhaus, pro Tag: 19,04€, zzgl. für die Aufnahme: 46,31€ ²
Dänemark	Keine Zuzahlung für Vertragsärzte und -krankenhäuser, aber Zuzahlung für Medikamente ³
Italien	Ärzte: 5,00 - 50,00€ Zuzahlung, Krankenhäuser keine Zuzahlung, wenn durch Arzt verordnet; manche Medikamente sind selbst zu zahlen ⁴
Kroatien	Ärzte: max. 265,44€ Selbstbeteiligung, Krankenhäuser: 20% Zuzahlung, max. 265,44€, mindestens jedoch 13,29€ pro Tag, manche Medikamente sind selbst zu zahlen ⁵
Niederlande	Keine Zuzahlung für Vertragsärzte und -krankenhäuser, Medikamente müssen voll bezahlt werden. ⁶
Österreich	Keine Zuzahlung für Vertragsärzte, in "öffentlichen Krankenanstalten" (= Vertrags-Krankenhäuser): 16,90 - 27,30€ pro Tag, max. 28 Tage pro Jahr; private Ärzte und Krankhäuser deutlich teurer & privat zu zahlen; Medikamente mit Zuzahlung ⁷
Polen	Alle Dokumente müssen zusätzlich in Kopie vorgelegt werden. Bei Ärzten und in Krankenhäusern, die Verträge mit dem staatlichen Gesundheitsfonds haben, sind "Standardleistungen" kostenlos. "Wahlleistungen" müssen privat bezahlt werden. Privatärzte müssen nach deren Preisliste privat bezahlt werden. ⁸
Tschechien	Vertragsärzte und -krankenhäuser behandeln gegen Vorlage der unter 3) genannten Dokumente frei, ansonsten muss vorweg bar bezahlt werden. Bei "Notfall-Behandlungen" wird eine Zuzahlung von 90 Tschechischen Kronen (CZK) (ca. 3,54€ ⁹) fällig. Privat- und Wahlärzte müssen nach deren Preisliste privat bezahlt werden. ¹⁰

Haftpflichtversicherung (für Schäden, die ihr anderen zufügt)

Hier empfehlen wir euch, die Veranstalter von Trainings/ Rennen im Ausland direkt zu fragen und ggf. mit eurer privaten Haftpflichtversicherung zu klären, ob und wie ihr im Hinblick auf Trainings bzw. Rennen im Ausland versichert seid.

Stand: 4/2025

² https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Belgien.pdf

³ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Daenemark.pdf

⁴ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Italien.pdf

⁵ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Kroatien.pdf

⁶ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Niederlande.pdf

⁷ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Oesterreich.pdf

⁸ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Polen.pdf

⁹ <https://www.umrechner-euro.de/waehrungsrechner>

¹⁰ https://www.dvka.de/media/dokumente/merkblaetter/urlaub_im_ausland/Urlaub_Tschechien.pdf

Junior-Tipp 3

Erste Rennsaison

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Für die **erste Rennsaison** geben wir euch folgende Tipps:

Zunächst solltet ihr **Mitglied in einem Verband** (ADAC, DMV oder ADMV) werden.

Als ADAC-Ortsclub empfehlen wir natürlich den ADAC e.V., weil die Mitgliedschaft dort für Jugendliche kostenlos ist und viele Trainingsbahnen im Norden ADAC-Ortsclubs gehören:

<https://www.adac.de/mitgliedschaft/tarife/younggeneration.aspx?ComponentId=196332&SourcePagelId=6049>

Dann braucht ihr eine **Fahrerlizenz** (s. Junior-Tipp 4). Durch die Mitgliedschaft in einem der genannten Verbände bekommt ihr diese zu einem niedrigeren Preis.

Der nächste Schritt ist die **Nennung** für die **Norddeutsche Bahnmeisterschaft (NBM)** (s. Junior-Tipp 12). Mit der NBM-Nennung muss eure Nennung zu einem NBM-Wertungslauf in einer Jugendklasse vom jeweiligen Veranstalter angenommen werden.

Das Nennformular und die Ausschreibung (= Wettbewerbsbedingungen) findet ihr hier:

<https://www.nbm-news.de/nbm-dokumente-22/nbm-nennung-2025-online/>
<https://www.nbm-news.de/wp-content/uploads/2025/01/Ausschreibung.pdf>

Das Nennformular füllt ihr mit der Lizenznummer und der Verbands-Mitgliedschaft online aus und sendet es an den "Norddeutsche Bahnrennen Veranstalter e.V.".

Das **Nenngeld von aktuell 10,00 Euro pro Jugendklasse plus 20,00 Euro Airfence-Pauschale pro Jahr**, das gleichzeitig als Unterschrift gilt, überweist ihr. Nun heißt es warten:

1. auf die **Renntermine**, die die NBM auf ihrer Internetseite unter "Wertungsläufe" <https://www.nbm-news.de/wp-content/uploads/2025/02/NBM-Juniorenlaeuft2025-04.pdf> herausgibt und
2. auf eure **Dauerstartnummer für die Saison**, die auf der NBM-Seite <https://www.nbm-news.de/wp-content/uploads/2025/04/Dauerstartnummern2025.pdf> unter dem Menüpunkte "Klassen" (je nach gewählter Klasse) veröffentlicht wird.

Falls ihr noch keine **Startweste** für die Nummer habt, fragt beim Jugendwart eures Clubs nach!

Aus den Wertungsläufen für die jeweilige Klasse sucht ihr euch die für euch passenden aus. Wir empfehlen, erst einmal Rennen zu nehmen, die nicht zu weit weg sind.

Für Schleswig-Holsteiner sind dies beispielsweise die der Veranstalter MSC Brokstedt, MC Ludwigslust, MC Mecklenburgring Parchim, u.a..

Wenn ihr eure Wahl getroffen habt, muss der **jeweilige Veranstalter bis spätestens 14 Tage vor dem Rennen (Ausschlussfrist!) per E-Mail eine Nennung** von euch erhalten haben (s. Junior-Tipp 5).

Die Bestätigung, dass ihr als Fahrerin/ Fahrer im **Fahrerfeld** steht, sowie den **Zeitplan** gibt es je nach Veranstalter **per Mail, durch die Veröffentlichung** auf der **Internet- bzw. Facebook-Seite** des Veranstalters oder auf <https://www.nbm-news.de/>.

Für die Renntage gilt: Ihr müsst von **mindestens einem Elternteil begleitet** werden.

Außerdem braucht ihr eure **ID-Karte, um nachzuweisen, dass ihr eine Lizenz habt.**

Ohne Lizenz darf man bei keinem Rennen mitfahren (s. Junior-Tipp 9). Es empfiehlt sich auch, eine **Kopie der Nennung** und die **Nennungsbestätigung** mitzunehmen.

Alle Infos und noch vieles mehr könnt ihr übrigens in folgenden Dokumenten nachlesen:

1. **DMSB-Handbuch Motorradsport** in der aktuellen Fassung des Jahres
2. **DMSB-Rahmenschreibung Clubsport** in der aktuellen Fassung
3. **Grundausschreibung Clubsport Bahnsport** in der aktuellen Fassung

Stand: 04/2025

Junior-Tipp 4

Lizenzen

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Im Motorsport benötigen praktisch alle Beteiligten, Schiedsrichter, Rennleiter, Technische Kommissare, Zeitnehmer, Trainer, Team-Manager sowie Fahrerinnen und Fahrer eine **Lizenz**.

Die Lizenz ist so etwas wie ein Ausweis und ab Mitte November des Vorjahres online beim Deutschen Motor Sport Bund (DMSB) e.V. zu beantragen:

https://keycloak.dmsbnet.de/realms/dmsb/protocol/openid-connect/auth?response_type=code&client_id=academy-login&redirect_uri=http%3A%2F%2Fdmsbnet.de%2Fsso%2Flogin&state=edd4fc0f-ea68-42ef-abce-1a6fd2228dc1&login=true&scope=openid.

Wenn ihr **zum ersten Mal** eine Lizenz beantragt, klickt auf der Seite bitte im Kasten "Noch kein registrierter Kunde?" oder "Jetzt registrieren" an. Im nächsten Menü geht ihr auf den Menüpunkt "Fahrer/ Bewerber". Danach folgt eine Datenabfrage. Als Bestätigung bekommt ihr eine E-Mail, mit der ihr die Registrierung abschließen könnt.

ANMELDUNG

KUNDEN-ID

PASSWORT

Anmelden Passwort vergessen

Noch kein registrierter Kunde?
Jetzt registrieren

Nun habt ihr die Möglichkeit euch mit eurer Kunden-ID und eurem Passwort einzuloggen und eure Lizenz zu beantragen. Alle Abfrage-Masken füllt ihr online **vollständig** aus. Den Ausdruck müsst ihr **von beiden Eltern unterschreiben lassen** und mit einer **Bestätigung des Hausarztes** (ca. 40 Euro) und den **Ergebnissen des Sehtests** versehen und an den DMSB schicken. (Den Sehtest kann auch der Hausarzt machen. Falls nicht: Bei der Optiker-Kette "Apollo" ist der Sehtest kostenfrei. Andere Bescheinigungen etwa vom Augenarzt werden ebenso angenommen, sind aber kostenpflichtig.) Gleichzeitig werden die **Lizenzgebühren** fällig. Die Lizenzen sind deutlich günstiger, wenn ihr in einem Motorsportverband, z.B. dem ADAC, dem ADMV oder dem DMV Mitglied seid.

Lizenzen enthalten eine **grundlegende Versicherung für Rennen** (nicht für Trainingsveranstaltungen). Weitere Unfallversicherungsangebote können privat oder auch beim DMSB im Rahmen des Lizenzantrags abgeschlossen werden.

Unser Tipp: Wartet am besten die Post des ADAC (bzw. des sonstigen gewählten Verbandes) ab, der über die Lizenz automatisch vom DMSB informiert wird. Darin sind auch Angebote über passende zusätzliche Unfallversicherungen enthalten. Entscheidet euch dann zusammen mit euren Eltern.

Ab 2025 gibt es ID-Karten, die dauerhaft bei euch bleiben und mit denen die Veranstalter eure Online-Lizenz prüfen können. Ihr könnt selbst in euren Account schauen, ob ihr schon eine Lizenz für das neue Jahr habt, und welchen Status eure Lizenz aktuell

hat (FREI oder GESPERRT). Außerdem könnt ihr sie aufs Handy laden. Das zählt bis max. eine Woche.

Fahrer in den Jugendklassen können sich in der folgenden, etwas vereinfachten Tabelle über die unterschiedlichen Lizenzen informieren:

Lizenz	Gültigkeit	ärztliche Untersuchung	Alter ¹	für Clubsport	für DMSB-genehmigte Veranstaltungen und dmsj-Prädikatsläufe	NBM	Lizenz eines 2. nationalen Motorsportverbands möglich	zum Fahren im Ausland geeignet	Kosten 2025 für ADAC-, ADMV-, DMV-Mitglieder	Kosten ohne Verbandmitgliedschaft	erhältlich bei ...
V-Lizenz ²	Eine Verant.	Nein	6 - 75	(Ja ³)	Nur prädi-katsfreie	Nein	Nein	Nein	57,00€	---	Veranstalter
C-Lizenz	Bis 31.12.	Nein	6 - 75	Ja	Nur Clubsport ⁴	Nein	Ja	Nein	55,00€ ⁵	93,00€	DMSBnet
DMSB-Race-Card	Eine Verant. (bis 3 Tage)	Nein	8 - 75	Ja	Clubsport	Nein	Nein	Nein	28,50€ ⁶ (Kreditkarte, Lastschrift)		DMSBnet
J-Lizenz	Bis 31.12.	Ja	6 - 18 (nur bis Junior D)	Ja	Ja	Ja	Eingeschränkt	Europa (eingeschränkt)	82,00€	148,00€	DMSBnet
B-Lizenz	Bis 31.12.	Ja	12 - 75 (Pflicht ab U21)	Ja	Ja	Ja	Eingeschränkt	Europa (eingeschränkt)	170,00€	249,00€	DMSBnet

Am besten geeignet für eine ganze Saison sind für die Jugendklassen die **J-Lizenz** und ab der Klasse U21 die **B-Lizenz**.

Damit könnt ihr an der Norddeutschen Bahnmeisterschaft teilnehmen (siehe oben). Zu Beginn eines Renntags meldet ihr euch im Rennbüro des Veranstalters an und gebt eure unterschriebene Lizenzkarte ab bzw. zeigt eure Online-Lizenz auf dem Smartphone vor bzw. weist dem Veranstalter nach, dass ihr eine Online Lizenz habt.

(Im Motorsport nennen wir das "Dokumenten-" oder "Papierabnahme".) Sie wird dort **geprüft** und die **Lizenzkarten** werden **bis zum Rennende verwahrt**.

(Bei Verwendung der DMSB-Race-Card ist zusätzlich die Vorlage des gültigen Personalausweises notwendig.)

Solltet ihr euch verletzen und der Rennarzt sieht, dass die Heilung länger dauern wird, **lässt der Veranstalter eure Lizenz online sperren**. Damit soll verhindert werden, dass kranke Fahrer weiter Rennen bestreiten.⁷

Der DMSB schreibt euch an oder ihr ruft bei der Lizenzabteilung des DMSB an. Sobald euer Hausarzt bescheinigt, dass ihr wieder fit seid, schickt ihr dem DMSB seine Bescheinigung und eure Online-Lizenz wird entsperrt.

Übrigens ist es absolut **verboten, bei der Lizenzbeantragung falsche Angaben zu machen oder sich eine zweite Lizenz zu besorgen**. Wer so etwas tut, verliert seine Lizenz.

Stand: 4/2025

¹ Für die Einstiegsalter und die Endalter gilt die Stichtagsregelung. Nur beim Endalter der Klasse Junior C gilt die Jahrgangsregelung.

² DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ROT, Seite 53, Art. 15, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

³ Ihr könnt mit einer V-Lizenz ein Clubsport-Rennen fahren. Das geht aber auch mit der Race-Card, die nur fast die Hälfte kostet. ;-)

⁴ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ROT, Seite 53, Art. 16, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

⁵ DMSB-Lizenzpreise 2025: <https://www.dmsb.de/de/lizenzen/automobil-sport-lizenzen/file/279988>, Seite 2 (Stand 01.12.2024)

⁶ Ebenda.

⁷ DMSB Handbuch Motorradsport 2025, ROTER Teil: <https://www.dmsb.de/de/lizenzen/motorradsport-lizenzen/file/282203>, Artikel 9., Seite 5

Junior-Tipp 5

Ausfüllen einer Nennung

**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 regelmäßig zu aktualisieren. 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 "**Nennung**" ist die Anmeldung zu einem Rennen und gleichzeitig die Mitteilung wichtiger Daten an den Veranstalter. Alle eure Angaben müssen natürlich korrekt sein. Es gibt in Deutschland zwei unterschiedliche Arten von Rennen:

1. vom DMSB genehmigte (DMSB = Deutscher Motor Sport Bund e.V.)
2. Clubsport (genehmigt von Motorsport-Verbänden und ADAC-Regionalclubs)

Für die Rennen nach Nr. 1 gibt es das "DMSB-Nennformular Bahnsport" (Version 2021, Stand: 01/2025)¹. Dazu gehört ein Technisches Datenblatt für die Maschinen.²

Für die Rennen unter Nr. 2. gibt es ein **extra Nennformular**.³

Bei manchen Veranstaltern könnte ihr für beide Typen von Rennen den DMSB-Vordruck nehmen. Bei anderen müsst ihr für Clubsport-Veranstaltungen das Clubsport-Nennformular benutzen.

Für die NBM (siehe Junior-Tipp 12) findet ihr eine Angabe zum Veranstaltungstatus in der Übersicht der "Wertungsläufe Jugendklassen und Speedway U21" (Spalte D/C).⁴

Wir gehen den DMSB-Vordruck jetzt Schritt für Schritt mit euch durch, **beginnend oben auf Seite 1** und endend beim Anhang, dem "Technischen Datenblatt".

Wenn ihr das passende Nennformular vor euch liegen habt, werdet ihr mit unserer Stichwortliste hoffentlich zurechtkommen.

DMSB-Nennformular Bahnsport, Stand 01/2025

Seite 1	
Allgemeiner Hinweis	Füllt alle weißen Felder aus. Die grau hinterlegten Felder lasst für Eintragungen des Veranstalters frei! Wenn ihr nicht genau wisst, was ob bzw. was ihr schreiben sollt, lasst es einfach frei. Die Veranstalter fragen ggf. bei euch nach.
Name und Anschrift des Veranstalters:	Vollständige Adresse mit E-Mail eintragen, die Angabe der Telefonnummer ist überflüssig. Hier stehen die Adressen der NBM-Vereine: https://www.nbm-news.de/vereine/
Name der Veranstaltung, Datum, Ort/ Strecke:	Die Daten aller Rennen findet ihr hier: https://www.nbm-news.de/renntermine/
Klasse:	Kreuzt einfach eure Klasse an, in der ihr bei der Veranstaltung fahren wollt!

¹ <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Fwww.dmsb.de%2Fde%2Fmotorrad-sport%2Fbahnsport%2Ffile%2F279614&wdOrigin=BROWSELINK>

² <https://www.dmsb.de/de/motorradsport/bahnsport/file/277390>

³ https://www.nbm-news.de/wp-content/uploads/2023/05/Clubsport-Nennung_2023.pdf

⁴ <https://www.nbm-news.de/wertungslaeufe/>

Bewerber:	"Bewerber" sind der Clubs, für den ihr startet, und Regionalverbände oder Sponsoren, die euch unterstützen, aber nur wenn diese eine eigene DMSB-Lizenz haben. Was ihr hier eintragt, muss der Veranstalter in sein Programmheft aufnehmen. Bei den meisten Fahrerinnen und Fahrern bleibt das Feld frei. Bei den NBM-Läufen werden in den Programmheften normalerweise die Clubs genannt, die ihr bei eurer NBM-Nennung angegeben habt.
Lizenz Nr.	Hier tragt ihr die Lizenznummer eures "Bewerbers" ein, damit der Veranstalter sie prüfen kann.
Fahrer (Name, Vorname), Startnummer, Straße/ Hausnummer, PLZ/ Wohnort, Telefon, E-Mail, Staatsangehörigkeit, geb. am	Hier gebt ihr einfach eure Daten an, damit der Veranstalter euch kontaktieren kann und weiß, ob ihr startberechtigt seid. Wenn ihr eine Dauerstartnummer habt, tragt ihr die ein. Sofern ihr keine Startnummer habt, lasst ihr das Feld frei. Der Veranstalter teilt euch dann eine zu. Das kommt vor allem bei Teamwettbewerben vor.
Lizenzausstellende Föderation (FMN), Lizenz-Nr., -stufe	Nationaler Motorsportverband, von dem ihr eure Lizenz bekommen habt, also: DMSB (= Deutscher Motor Sport Verband e.V.), eure Lizenznummer. Eure Lizenzstufe kreuzt ihr an.
Beifahrer	Hier müssen nur bei Beiwagenmaschinen/ Gespannen Daten eingetragen werden. Also frei lassen.
Motorrad: Fabrikat/ Typ	1. Hersteller des Rahmens, 2. Hersteller des Motors eurer Maschine(n), z.B. so: JAWA/ DAELIM; STUHA/ HONDA
Zutreffendes <u>unbedingt</u> ankreuzen!	Hier gebt ihr an, wem eure Maschine(n) gehört(-en). <input checked="" type="checkbox"/> Bewerber: Der Bewerber (s.o.) unterschreibt auf Seite 3, 3. Unterschriftenzeile, dass er bei Maschinenschäden keine Haftungsansprüche stellt. <input checked="" type="checkbox"/> Fahrer: Die Fahrer/ der Fahrer und seine Eltern unterschreiben auf Seite 3, 1. und 2. Unterschriftenzeile, dass sie bei Maschinenschäden keine Haftungsansprüche stellen. <input checked="" type="checkbox"/> ... sind nicht Eigentümer ...: Falls ihr das ankreuzt, heißt das, eure Motorräder gehören jemand anderem. Dann muss derjenige auf Seite 3 unten eine gesonderte Haftungsverzichtserklärung unterschreiben.
Seite 2	
Hier stehen die Bedingungen zu denen ihr mit dem Veranstalter einen Vertrag abschließt. Vor allem steht dort viel über den "Ausschluss der Haftung" und die Verarbeitung eurer persönlichen Daten. Auch wenn es auf dieser Seite nichts auszufüllen oder anzukreuzen gibt, solltet ihr diese Seite mit euren Eltern am Anfang der Saison ganz genau durchlesen.	
Seite 3	
Ort:	Ort, an dem ihr die Nennung ausgefüllt habt.
Datum:	Tag, an dem ihr die Nennung ausgefüllt habt.
Unterschrift des Fahrers:	Erst kommt euer Name in "BLOCKSCHRIFT", dann eure Unterschrift.
Bei Minderjährigen Unterschrift der gesetzlichen Vertreter:	Falls ihr noch nicht 18 Jahre alt seid, Unterschriften der Eltern
Ankreuzmöglichkeiten dazu:	Wenn nur ein Elternteil unterschreiben kann oder ein Elternteil das alleinige Vertretungsrecht hat (zum Beispiel, weil eure Eltern sich getrennt haben), kreuzt ihr hier den Grund an, warum nur eine Elternunterschrift da ist.
Unterschrift des Beifahrers:	Nur bei Gespannen, ggf. auch Unterschrift(en) der Eltern (Ankreuzmöglichkeiten wie vor)
Unterschrift des Bewerbers:	Siehe Seite 1
Seite 4	
Unterschrift des Eigentümers:	Falls eure Maschine(n) nicht euch, euren Eltern oder eurem "Bewerber" gehören, muss der Eigentümer hier in Blockschrift angegeben werden und mit Ort/ Datum unterschreiben.

Anlage: Technisches Datenblatt

Bewerber:	Siehe oben, bleibt meist frei
Fahrer:	Euer Name
Beifahrer:	Nur bei Gespannen
Startnummer, Klasse, lizenzausstellende Föderation	Keine Eintragungen, die übernimmt der Veranstalter.
Angaben zum Fahrzeug:	Hier tragt ihr alle geforderten Daten eurer 1. und evtl. 2. Maschine so genau und vollständig wie möglich ein.
Geschafft! Jetzt ist eure Nennung fertig und ihr könnt sie mailen oder mit der Post verschicken. Dazu jetzt noch ein paar allgemeine Tipps.	

Allgemeine Tipps

Wenn auf Seite 4 niemand unterschreiben muss, könnte ihr diese Seite löschen. Das "Technische Datenblatt" darf nicht auf eine Rückseite gedruckt werden, weil Rennbüro und Technische Abnahme oft an unterschiedlichen Stellen auf dem Renngelände stattfinden.

Ihr dürft beim "DMSB-Nennformular" jedoch die 2. Seite auf die Rückseite der 1. Seite drucken. Damit spart ihr Porto, weil ein normaler Brief mit drei Blättern nur 85ct kostet, einer mit vier Blättern aber 100ct.

Natürlich dürft ihr die Formulare von Hand ausfüllen. Einfacher ist es am PC.

Wenn ihr die ersten Nennformulare der Saison am PC ausfüllt, speichert sie gleich ab. Das erspart euch während des Jahres viel Arbeit, weil ihr nur noch den Veranstalter sowie Titel und Datum der Veranstaltung zu ändern braucht.

Beim "Technischen Datenblatt", das ihr mit der DMSB-Nennung abgibt, ändert sich so lange nichts, so lange die Rahmen und Motoren eurer Maschinen gleich bleiben.

Mailt das ausgefüllte Formular dem Veranstalter zu, dann hat er eure Nennung früher und es ist billiger als per Post.

Beachtet bitte, dass ihr damit einen Startvertrag abschließt, von dem ihr nur zurück treten könnt, indem ihr euch **persönlich, rechtzeitig, schriftlich oder telefonisch abmeldet.**

Eine **Abmeldung per SMS oder Whatsapp gilt nicht als schriftliche Abmeldung.**

Zusätzlich schickt ihr dem Veranstalter normalerweise die Nennung mit den Original-Unterschriften dann noch einmal per Post.

Im DMSB Handbuch Motorradsport 2025 steht, dass ihr **Nennungen auch am Renntag mitbringen bzw. unterschreiben** könnt. **Klärt mit dem Veranstalter**, wie er es haben möchte. **Sicherer ist es, sie vorher zu schicken.**

Die E-Mail/ der Brief muss bis **spätestens 14 Tage vor dem Rennen beim Veranstalter** angekommen sein. Sonst kann es sein, dass eure Nennung nicht mehr angenommen wird

Farbausdrucke sind teuer und unnötig. Schwarz-Weiß reicht völlig aus.

Hinweise zum Clubsport-Nennformular

Das Clubsport-Nennformular ist ähnlich aufgebaut wie das des DMSB.

Wir verzichten deshalb darauf, das richtige Ausfüllen zu erklären.

Es umfasst 6 Seiten, in denen auch das Technische Datenblatt enthalten ist.

Ihr findet es zum Beispiel hier: https://motorsport.adac-weser-ems.de/fileadmin/ADAC_WEM/Downloads/04_Motorsport/Jugend/Bahnsportnachwuchs_Cup/2025_NennungBahnsportClubsport.pdf

Junior-Tipp 6

Verhalten beim Rennen

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Das **Schlüsselwort** für euer Verhalten bei Rennen ist "**Fairness**". Es fängt damit an, dass ihr euch auf dem Gelände eines Veranstalter **wie gute Gäste** verhaltet, sprich die vorgegebene Plätze im Fahrerlager einhaltet, eine Umweltmatte benutzt, Altöl korrekt entsorgt, euren Boxenplatz sauber hinterlasst usw..

Besonders **schlimm** ist es für einen Renn-Ausrichter, **wenn Fahrer sein Rennen oder einzelne Läufe boykottieren**, weil ihnen die Bahn nicht gefällt oder andere Sachen sie stören. Bitte bedenkt in einem solchen Fall immer, wie groß der Aufwand ist, einen Renntag zu organisieren und was für **Leistungen** die oft viel zu wenigen Helfer schon erbracht haben, **damit ihr fahren könnt**.

Wenn es wirklich einmal berechtigte Kritik gibt, ist es klug, **Fahrersprecher**, in eurem Fall zum Beispiel zwei Eltern zu benennen, die das Gespräch mit dem gastgebenden Club suchen. Ein Kompromiss, mit dem beide Seiten zufrieden sind, ist für euch sowie den Veranstalter und die Zuschauer immer das Beste.

Es versteht sich, dass **körperliche Gewalt und Beschimpfungen tabu** sind, sei es gegen Schiedsrichter, Rennleiter, Helfer, Mitglieder anderer Teams, andere Fahrer, deren Eltern, Mechaniker etc.. Ihr schadet damit übrigens nicht nur eurem eigenen Ruf, sondern auch dem eurer Familie, eurer Mannschaft, eures Heimatclubs und dem des Speedwaysports insgesamt.

Doch nun zum Verhalten im Rennen:

Beim Speedway ist es erlaubt, **links (= innen) oder rechts (= außen) zu überholen**.

Der überholte Fahrer muss den Überholvorgang zulassen und darf den vorbei fahrenden Gegner nicht behindern. Allerdings darf der Voraus-Fahrende seine "Linie", d.h. seinen Fahrweg, wählen. Der Hinterher-Fahrende muss das seinerseits hinnehmen und in so einem Fall eine andere Linie wählen oder Gas weg nehmen.

Wer mit beiden Rädern die Bahn nach innen oder bei Bahnen ohne Bande auch nach außen **verlässt, scheidet aus**. Einzige Ausnahme ist, wenn man einen Unfall verhindern will. Sollte vor euch ein Fahrer stürzen, dürft ihr also zur Sicherheit die Bahn verlassen.

Nach dem Start eines Heats darf euch **niemand helfen**, mit eurer Maschine die volle Renndistanz zu bewältigen. Auch hier gilt als Ausnahme, dass euch zum Beispiel ein Streckenposten helfen darf, eure Maschine schnell von der Bahn zu schaffen, damit es keinen Unfall gibt. **Wenn ihr stürzt oder ausfällt, eure Maschine jedoch selbst wieder zum Laufen bekommt**, könnt ihr **weiter fahren**, sofern der Schiedsrichter den Lauf nicht bereits abgebrochen hat.

Fallt ihr in der letzten Runde eines Laufes aus, in dem schon einer weniger im Rennen ist, dürft ihr euch den Punkt für den Vorletzten "erschieben". Dabei darf euch niemand helfen und ihr dürft **nicht mehr als drei Minuten für die ganze Heat-Strecke** benötigen. Wer **vor Beginn seiner letzten Runde überrundet** wird, **scheidet dagegen aus**. **Einsprüche** gegen Schiedsrichter-Entscheidungen sind übrigens **unzulässig**. Selbst aufgenommene "Video-Beweise" zählen nicht. Spart euch die Kosten und den Ärger!¹

Stand: 4/2025

¹ Vgl. FIM Track Racing Appendices 2023 (01.01.2023), Seite 25, Art. 10.18

https://www.fim-moto.com/fileadmin/user_upload/Documents/2023/2023_FIM_Track_Racing_Appendices_-_05.07.2023.pdf?t=1708257773

Junior-Tipp 7

Flaggen- und Lichtzeichen

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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Durch Flaggenposten und Lichtzeichen werden den Fahrern auf der Speedwaybahn die Entscheidungen des Schiedsrichters und seiner Mitarbeiter übermittelt.

Es gibt drei Flaggen, die ihr kennen müsst:

1. Die **rote Flagge** der Flaggenposten im Innenfeld zeigt euch den **sofortigen Rennabbruch** an. Für jeden Fahrer heißt das zu checken, ob ein anderer direkt hinter ihm fährt (Schulterblick, Hören), und dann Gas weg zu nehmen und die eigene Maschine zum Stehen zu bringen. Generell gilt, dass nie mit Vollgas an einer roten Flagge vorbei gefahren wird, weil sonst große Gefahr für die Fahrer und alle Helfer besteht.
2. Die **gelbe Flagge mit dem schwarzen Diagonalkreuz** zeigt euch der Startmarschall zu Beginn der letzten Runde.
3. Mit der **schwarz-weiß karierten Flagge** zeigt er jedem Fahrer, der die Ziellinie passiert, das Rennende an.¹

Es kommt auch mal vor, dass der Startmarschall sich verzählt. Hat er den Heat (= Lauf) früher beendet als vorgegeben, wird der Lauf wiederholt. Wurde er fehlerhaft statt nach drei oder vier Runden erst nach vier oder fünf Runden beendet, gilt der Lauf nach der vorgesehenen Rundenzahl als beendet.² Das wird in der Praxis manchmal anders gehandhabt: Es ist deshalb wichtig, dass ihr so **lange weiter fahrt, bis euch diese Flagge gezeigt wird**. Der Schiedsrichter entscheidet dann, nach welcher Runde er den Lauf wertet.

Eine wichtige Rolle im Rennbetrieb spielen auch die **Lichtzeichen**, sprich "Ampeln" und Rundumleuchten. Hier solltet ihr vier kennen:

1. Die **orange Rundumleuchte** am Vorstart verbunden mit einem Tonsignal bedeutet, dass die zwei-Minuten-Frist läuft und ihr in spätestens zwei Minuten am Startband stehen müsst.
2. Die **grüne Ampel** vor der Startanlage, 10 - 15 Meter rechts hinter der Bande signalisiert euch, dass der **Start innerhalb der nächsten drei Sekunden** erfolgt. Sie leitet die Vollgas-Phase ein, bevor das Startband hochschnellt. Viele Fahrer schauen dann auf den Auslösemechanismus bzw. auf den seitlichen Teil des Startbands, der ihrer Startposition am nächsten ist.
3. Sollte es zu einem **Abbruch des Rennens** kommen, **blinken** (zusätzlich zu den Flaggenzeichen) die **roten Ampeln** außen in den Kurven.³
4. Die **Ampelanlage** vor der Startmaschine zeigt den Fahrern anhand der gezeigten Helmfarbe (Standard: rot, blau, weiß, gelb) an, wer **disqualifiziert** und somit vom Neustart ausgeschlossen wurde.

Übrigens: Sollte einmal die Startanlage ausfallen, darf der Startmarschall auch **mit der jeweiligen Nationalflagge**, in Deutschland also der schwarz-rot-goldenen, **starten**.

Stand: 4/2025

¹ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt GRÜN, Seite 141, Art. 11, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

² FIM Track Racing Appendices 2023 (01.01.2023), Seite 25/ 26, Art. 10.20

³ FIM Standards for Track Racing Circuits (STRC) 2024 (01.01.2024), Seite 14/ 15, Art. 79.7.4

Junior-Tipp 8

Start

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Der **Start** ist im Speedway so wichtig, dass der Ausgang vieler Heats sich gleich zu Beginn **entscheidet**. Was ist zu beachten?

Entsprechend dem Zeitplan und dem Laufschemata, das euch der Veranstalter bei der "Papierabnahme" gegeben hat, oder auf Anweisung des Rennleiters (bei Programmänderungen) findet ihr euch **mit eurer vorbereiteten Maschine am Vorstart** ein. Auf das Signal des Schiedsrichters (oranges Blinklicht, Hupe oder Klingel) und nach Freigabe des Bahntors fahrt ihr gegen den Uhrzeigersinn innerhalb der nächsten **zwei Minuten zur Startmaschine**. (Wer das nicht schafft, wird für den Heat (= Einzellauf) disqualifiziert.)

Ihr solltet das so früh tun, dass ihr euren Startbereich vorbereiten könnt. Dazu gehört es, sich eine **gerade, ausreichend tiefe Rille** für das Hinterrad zu suchen und diese entweder auszukratzen oder losen Bahnbelag in ihr fest zu stampfen. Manchmal müsst ihr diese auch selbst herstellen.¹

Die Startpositionen werden im Speedway durch Helmfarben angezeigt:

Position:		innen							außen
		1	2	3	4	5	6	7	8
Farbe:		rot	blau	weiß	gelb	grün	schwarz/weiß	rot/weiß	blau/weiß
Max. Starter	Junior A: 8	X	X	X	X	X	X	X	X
	Junior B: 6	X	X	X	X	X	X	---	---
	Junior B II: 6	X	X	X	X	X	X	---	---
	Junior C/ U21: 4 ²	X	X	X	X	---	---	---	---

Der Startmarschall beordert euch dann an das Startband. Dabei bleibt jeder Fahrer in dem ihm zugeteilten, **abgekreideten Startbereich**. "Der Start erfolgt **stehend mit laufendem Motor** mittels Startmaschine, nachdem die Fahrer korrekt an den Startbändern Aufstellung genommen haben und **mit beiden Rädern auf dem Boden stillstehen**. Ein Fahrer, der, nachdem der Schiedsrichter das grüne Licht eingeschaltet hat, vor dem Auslösen der Startmaschine sein Motorrad nach vorne bewegt und dabei ein oder mehrere Startbänder berührt [...], wird von diesem Lauf ausgeschlossen. Die vom Schiedsrichter bekannt gegebene 2-Minuten-Frist bei Speedway [...] gilt jeweils für alle an dem betreffenden Lauf beteiligten Fahrer und wird nur einmal je Startversuch gewährt."³

In den Jugendklassen (manchmal auch bei den "Großen") startet derjenige, der das Band berührt hat, beim **Neustart 15m nach hinten versetzt** in seinem Startbereich. Vom Lauf ausgeschlossen wird man erst beim 2. Fehlstart.⁴

Der Abstand eures **Vorderrads** vom **Startband** darf **10cm**, also etwa eine Handbreit, betragen.

Damit der Start perfekt klappt, solltet ihr ganz oft **Startbandtrainings** mitmachen und euch **Tipps** holen. Ziel: Den gesamten **Vorgang konzentriert und automatisch auszuführen**.

Stand: 4/2025

¹ Dirk Müller beim Training des MSC Nordhastedt e.V. im ADAC, 11.06.2016

² Eigentlich hängt die Starterzahl von der in der Streckenlizenz festgelegten Maximalangabe ab, also: 4 - 6.

³ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt GRÜN, Seite 142, Art. 12.3 <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

⁴ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt GRÜN, Seite 144, Art. 15.6 <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

Junior-Tipp 9

Jugendklassen

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Im Regelungsbereich des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) e.V. gibt es für die Bahnsportdisziplin Speedway seit 2024 folgende fünf Jugendklassen:

Klasse	Alter	Hubraum bis	Lizenzen für NBM	Max. Starterzahl pro Lauf
Junior A (U11) (auch: PW50)	6 - 11 Jahre	50 ccm	J, B	8 (auf Bahnen < 175m: 4)
Junior B (U16)	10 - 16 Jahre	125 ccm	J, B	8
Junior B II (U16)	10 - 16 Jahre	85 ccm (2-Takter)	J, B	6 (auf Bahnen < 175m: 4)
Junior C (U17)	12 - 17 Jahre	250 ccm	J, B	Lt. Bahnabnahmeprotokoll (z.B. Holsteinring: 6)
Junior D (U17)	13 - 17 Jahre	500 ccm R = reduz. Verg.	J, B	Lt. Bahnabnahmeprotokoll (z.B. Holsteinring: 6)

Für das **Mindestalter** jeder Klasse gilt die "**Stichtagsregelung**". Das heißt zum Beispiel, dass man ab dem 6. Geburtstag in der Klasse Junior A fahren darf.

Für das **Höchstalter** der Jugend-Klassen gilt die "**Jahgangsregelung**".

Diese besagt, dass ein Junior-A-Fahrer beispielsweise bis zum 31. Dezember des Jahres, in dem er 11 Jahre alt wird, in dieser Klasse fahren darf.

Die **Altersüberschneidungen** der Jugendklassen ermöglichen es, dass für jedes Kind entsprechend seiner **körperlichen und seelischen Entwicklung** die **passende Klasse** ausgewählt werden kann.

Zudem kann es für "Späteinsteiger" und Kinder, die in ihrer körperlichen Entwicklung noch nicht so weit sind, sinnvoll sein, beim DMSB e.V., Tel. 069-633007-0, eine einjährige **Verlängerung** zu beantragen.

Die auf den ersten Blick sonderbare Alterseinteilung hat damit zu tun, dass der DMSB e.V. die deutschen Regeln **internationalen Standards** angleichen musste.

International weichen die Altersgrenzen allerdings trotzdem teilweise **ab**.¹

Stand: 4/2025

¹ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt GRÜN, Seite 143, Abschn. 15.1, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

Junior-Tipp 10

Dauerstartnummer

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Damit die Zuschauer und die offiziellen Sportwarte wie beispielsweise der Schiedsrichter die Fahrer während des Rennens schnell und sicher unterscheiden können, tragen diese **Startnummern**.

Grundsätzlich gilt: "Für Speedway [...] sind keine Startnummernschilder (an der Maschine; Anmerkung des Verf.) erforderlich. Die Fahrer müssen ihre **Startnummer selbst tragen**."¹

Ihr habt eure Startnummer also auf dem Rücken eures Rennanzugs oder auf einer Startweste, die euch euer Club oder Verband zu Verfügung stellt.

Startnummernschilder gibt es trotzdem in folgenden zwei Jugendklassen: Die Junioren A fahren mit schwarzen Zahlen auf weißem Grund, die Junioren B mit weißen Zahlen auf grünem Grund.² Im Speedway haben sich Startnummernschilder an beiden Seiten der Maschine eingebürgert.

Für die Teilnahme an **Wertungsläufen zur Norddeutschen Bahnmeisterschaft** (siehe Junior-Tipp 12) bekommt ihr nach der **Nennung zur NBM-Teilnahme** eine "Dauerstartnummer". Da die Startnummernliste eine offizielle Festsetzung des Deutschen Motor Sport Bundes (DMSB) e.V. ist, gilt diese dann für alle NBM-Läufe der Jugendklassen PW50, Junior A, Junior B und B II sowie Junior C/D das ganze Jahr über, aber auch **für alle anderen Rennen innerhalb Deutschlands**.

Ausnahmen: Wenn ihr an **Mannschaftsrennen**, Sonderwettbewerben, Europa- und Weltmeisterschaften teilnehmt, bekommt ihr vom Veranstalter vor dem Rennen eure Startnummer zugeteilt, evtl. über eure/-n Team-Manager/-in oder dmsj-Betreuer/-in.

Wo finde ich meine Dauerstartnummer?

Die Dauerstartnummern werden vor dem ersten NBM-Lauf hier veröffentlicht:

<https://www.nbm-news.de/wp-content/uploads/2025/04/Dauerstartnummern2025.pdf>

Kann ich mir eine Startnummer aussuchen?

Nein, sie wird dir zugeteilt. Dahinter steckt ein System, das die Regionalmeisterschaften SBM und NBM vereinbart haben und das dich unverwechselbar macht. Für 2024 gilt:

Klasse	NBM	SBM
Junior A PW 50	1 - 30	---
Junior A	31 - 60	1 - 30
Junior B	1 - 30	31 - 60
Junior B II	1 - 30	---
Junior C/D	31 - 60	1 - 30

In der nächsten Saison werden die Zahlenbereiche der Klassen, die es in beiden Regionalmeisterschaften gibt (weiße Zeilen), getauscht.

Innerhalb des Zahlenbereichs einer Klasse erfolgt die Vergabe der Startnummern nach der **Vorjahresplatzierung**. Die Nummern von Fahrern, die die Klasse wechseln, ausscheiden oder keine Nennung abgegeben haben, bleiben frei. Neulinge in einer Klasse bekommen die folgenden Startnummern.

Eine niedrige Dauerstartnummer im Zahlenbereich der SBM oder NBM bedeutet also viel Erfahrung und eine gute Platzierung in der Vorjahres-Regionalmeisterschaft.

Stand: 4/2025

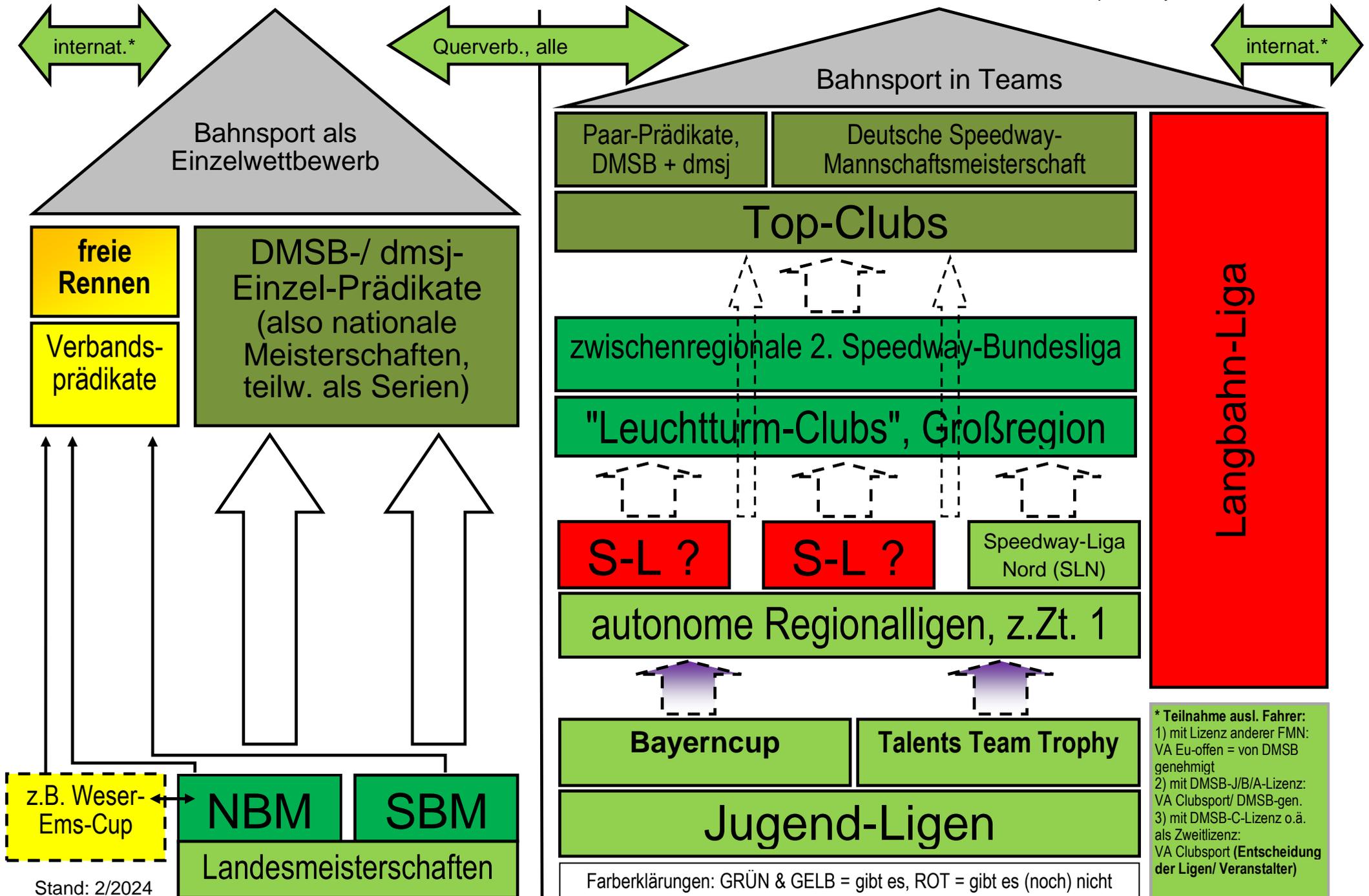
¹ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ORANGE, S. 110, Abschnitt 01.55.01, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

² DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ORANGE, S. 127+128, Abschnitte A.11, B.10 und C3, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

Junior-Tipp 11: Bahnsport in Deutschland

MSC Brokstedt e.V. im ADAC, Postfach 1236,
25543 Kellinghusen, www.mscbrokstedt.de,

E-Mail: speedway@mscbrokstedt.de



Junior-Tipp 12

**Einzelwettbewerbe:
Norddeutsche Bahnmeisterschaft,
dmsj-Meisterschaften,
ADAC Bahnsport Bundesendlauf**

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 regelmäßig zu aktualisieren. 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 "**Norddeutsche Bahnmeisterschaft**" ist ein **Einzelwettbewerb**, bei dem u.a. in den Klassen Junior A PW50, Junior A, Junior B, Junior B II, Junior C und U 21 die Rennen norddeutscher Bahnsport-Veranstalter zu einer Gesamtwertung zusammengefasst werden. In die Wertung fließen nur solche ein, die für die jeweilige Klasse in der offiziellen NBM-Liste aufgeführt sind: <https://www.nbm-news.de/wertungslaeufe/>.

In der Saison 2025 bedeutet eine NBM-Nennungen trotzdem, dass ihr euch zu den einzelnen Rennen im NBM-Kalender anmelden müsst, wenn ihr dort fahren wollt. Die Nennungen von Fahrern, die für die aktuelle Saison eine NBM-Anmeldung abgegeben haben (vgl. Junior-Tipp 3), **sollten** von den Veranstaltern **angenommen werden**, wenn sie **rechtzeitig vorliegen**. (Wie ihr eine "Nennung" abgibt, steht in Junior-Tipp 5.)

Voraussetzung für die Teilnahme an NBM-Wertungsläufen ist in den Jugendklassen die DMSB-J-Lizenz oder die DMSB-B-Lizenz (vgl. Junior-Tipp 4). In den Klassen werden bis zu 15 Wertungsläufe pro Saison angeboten, wenn sich eine ausreichende Anzahl Veranstalter meldet. Für eure Platzierungen erhaltet ihr NBM-Punkte: der Erste acht, der Zweite sieben usw., der Achte einen, alle weiteren null Punkte.

Muss man an jedem Wertungslauf teilnehmen? - Nein, das müsst ihr nicht! Die Veranstalter rechnen zwar mit eurer Anmeldung bis 14 Tage vor dem Rennen, es steht euch aber frei keine „Nennung“ abzugeben. Ihr entscheidet mit euren Eltern, welche Termine und Anreisewege für euch möglich sind. Am Ende der Saison werden von den Wertungsläufen, die tatsächlich stattgefunden haben (angemeldete NBM-Läufe minus ausgefallene NBM-Läufe) 2/3 gewertet. Hat ein Fahrer an mehr Wertungsläufen teilgenommen, werden seine schlechtesten Ergebnisse gestrichen.

Ein Beispiel: 15 NBM-Läufe waren ausgeschrieben, 13 haben stattgefunden, gewertet werden nun $13 \cdot \frac{2}{3} = 8,67$, gerundet: 9. Ein Fahrer hat an 12 Läufen mit folgenden NBM-Punkten teilgenommen: 0-1-2-3-4-5-6-7-8-5-4-3. Er bekommt seine drei schlechtesten Ergebnisse gestrichen, also 0-1-2. Die rechnerische Punktesumme beträgt 48; gewertet werden davon 45.¹

Die besten Teilnehmer der Regionalmeisterschaften SBM (Süddeutsche Bahnmeisterschaft) und NBM qualifizieren sich für die Teilnahme an den "**dmsj²-/ DMSB-Meisterschaften**". Das sind die deutschen Meisterschaften für die Jugendklassen. Es ist eine Ehre daran teilnehmen zu dürfen. Jede eingeladene Fahrerin und jeder eingeladene Fahrer kann deutsche Meisterin bzw. deutscher Meister werden.

Muss man daran teilnehmen? - Grundsätzlich ja, allerdings gebt ihr (in der Regel) **bis zum 15. April eine "Einschreibung"** bei der dmsj³ ab, d.h. ihr sagt, ob ihr grundsätzlich teilnehmen möchte und eure Eltern einverstanden sind.

Übrigens werden die Bestplatzierten der SBM und der NBM von der dmsj u.U. auch für **Europa- und Weltmeisterschaften nominiert**, sofern sie ausgewählt wurden und ihre Bereitschaft dazu erklärt haben.

Ein Höhepunkt der Rennsaison ist der **ADAC Bahnsport Bundesendlauf (BEL)**, bei dem sich die Regionalclubs, mit ihren besten Fahrern präsentieren. Er ist die nach der Teilnehmerzahl größte Bahnsport-Veranstaltung in Deutschland, bei der die Fahrerinnen und Fahrer bis U18 vor allem viel Spaß haben sollen. Der nächste BEL ist am 13.09.2025 in Moorwinkelsdamm.

Stand: 4/2025

¹ Ausschreibung zur Norddeutschen Bahnmeisterschaft 2025, <https://www.nbm-news.de/wp-content/uploads/2025/01/Ausschreibung.pdf>

² dmsj: Deutsche Motor Sport Jugend, Jugendorganisation des Deutschen Motor Sport Bundes DMSB e.V.

³ <https://www.dmsj.org/de/motorrad-sport/bahnsport>

Junior-Tipp 13

Mannschaftswettbewerbe für Jugendliche bis U22

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 regelmäßig zu aktualisieren. 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

Das Thema wird euch vielleicht überraschen, denn Speedway ist natürlich eine typische Einzelsportart. Das heißt, jeder kämpft um den Sieg und achtet darauf, "technische Geheimnisse" und Trainingstricks nicht den Wettbewerbern zu verraten.

Das ist zunächst mal natürlich völlig in Ordnung (solange es fair zugeht).

Leider führt es -unserer Meinung nach- oft dazu, dass Neueinsteiger es unnötig schwer haben. Kinder, deren Eltern und teilweise schon Großeltern den Bahnsport betrieben haben, sind da deutlich im Vorteil.

Auch das ist natürlich erst mal kein Problem und soll die Leistung der "Speedway-Familien" nicht schmälern.

Als Verein haben wir aber auch das Ziel, dass die Neueinsteiger, die wir mit sehr großem Aufwand zum Beispiel im Rahmen der "ADAC Speedway Schule in Schleswig-Holstein"¹ oder im "ADAC Weser-Ems-Cup"² für unseren Sport gewinnen, nicht den Spaß verlieren. Und der hängt zum einen vom sportlichen Erfolg ab, zum anderen von den Chancen, die die Clubs "ihren" Jugendlichen geben, sich weiter zu entwickeln. Hinzu kommt, dass es eigentlich allen Sportlern hilft, wenn wir im deutschen Bahnsport eine hohe Leistungsdichte haben, also starke Konkurrenten da sind.

Spannendere Rennen helfen den Clubs, Zuschauer zu bekommen. Starke Fahrerinnen und Fahrer werden international wettbewerbsfähiger.

Auch die Frage, ob Fahrer/ -innen (und ihre Eltern) bereit sind, auf die Hinweise einer Teamleitung einzugehen, ist für manche Bahnsportvereine wichtig.

Das alles sind Gründe, warum Vereine an Teamwettbewerben teilnehmen, um den sportlichen und technischen Austausch zwischen den Teammitgliedern zu fördern.

Folgende Mannschafts-Wettbewerbe gibt es zurzeit im norddeutschen Bahnsport:

Wettbewerb	Abkürzg.	Klassen	Clubs mit Teams 2025
Junior B Speedway Talents Team Trophy ³ Kurz: TTT 2025: 4 Teams	TTT	Junior B	MSC Cloppenburg e.V. im ADAC, MSC Dohren e.V. im ADAC, MSC Moorwinkelsdamm e.V. im ADAC SC Neuenknick e.V. im ADAC
Speedway-Liga Nord ⁴ Kurz: SLN 2025: 7 Teams	SLN	Junior C/D U22, U24, U26	MC Bergring Teterow e.V. im ADAC, MSC Brokstedt e.V. im ADAC MSC Dohren e.V. im ADAC, MC Güstrow e.V. im ADAC, MC Meißen e.V. im ADAC, MSC Moorwinkelsdamm e.V. im ADAC, Speedwayteam Wolfslake e.V. im ADAC

Im Junior-Tipp 11 findet ihr ein Strukturbild der Bahnsport-Wettbewerbe in Deutschland.

Stand: 4/2025

¹ <https://motorsport.adac-sh.de/nachwuchs/adac-speedway-schule>

² <https://motorsport.adac-weser-ems.de/motorsport/jugend/adac-weser-ems-bahnsport-nachwuchs-cup>

³ <https://www.bahnsport-info.de/table/talents-team-trophy/>

⁴ <https://www.nbm-news.de/dokumente-serien/sln-teams/>

Junior-Tipp 14

Schutzkleidung

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

Schutzkleidung ist im Speedway, wie in anderen Motorsportarten auch, ein absolutes Muss. Das gilt für Trainings und für Rennen. Eltern geben dafür gerne Geld aus, damit ihre Kinder gesund bleiben, sollte es doch mal zu einem Sturz kommen.

Eure Aufgabe **als Fahrer** ist es, dafür zu sorgen, dass ihr eure **Schutzausrüstung vollständig mit zu den Veranstaltungen bringt und natürlich auch korrekt anlegt.**

Ein Helm zum Beispiel, bei dem der Kinnriemen nicht geschlossen ist, nützt euch bei einem Unfall wenig.

Die Schutzkleidung ist nach dem DMSB-Handbuch **vorgeschrieben** und zumindest die **Helme werden** auch bei der Technischen Abnahme vor jedem Rennen **kontrolliert.**

Helm

Euer Helm muss das **Prüfzeichen ECE 22-05 Typ P oder besser ECE 22-06 Typ P** (Typ P, Integralhelm) tragen und das Schildchen mit dem Prüfzeichen bzw. der QR-Code muss deutlich lesbar sein, damit der Technische Kommissar es checken kann. Nach Unfällen, bei denen der Helm beansprucht wurde und auch wenn euch der Helm einmal heruntergefallen ist, sollte dieser **durch einen neuen ersetzt** werden.

Ein Helm muss **gut passen**. Deshalb solltet ihr ihn **nie gebraucht**, sondern immer **neu kaufen** und euch gut beraten lassen. Dazu gehört auch, einen Kinnriemen-Verschluss zu wählen, der sich problemlos öffnen lässt.

Das Prüfzeichen gilt nur für unveränderte Helme. Deshalb dürft ihr zum Beispiel nichts an eurem Helm festschrauben oder Löcher hineinbohren. Helmkameras sind verboten!

Schutzbrille

Ihr braucht eine extra Schutzbrille, aus nicht splitterndem Material zum Schutz der Augen vor Fahrtwind und heranfliegenden Steinen. Abreiß- und Roll-off-Visiere an der Schutzbrille sind erlaubt, Helme mit integriertem Visier dagegen nicht. Die Abreißvisiere dürfen neuerdings nicht mehr wegfliegen. Eure Schutzbrille darf nicht verkratzt sein. Dann würden sie eure Sicht behindern. Deshalb solltet ihr sie vorsichtig reinigen sowie ab und zu die Scheibe/ die ganze Brille austauschen.

Körperschutz

Von oben nach unten besteht euer Körperschutz aus dem **Nackenschutz** zur Stabilisierung des Kopfes und des Nackens vor allem bei Unfällen (Der ist nicht vorgeschrieben, aber auf jeden Fall sinnvoll.) sowie aus einem einteiligen, nicht brennbaren **Rennanzug** (Materialien: mind. 1mm dickes Kevlar, Leder). Es gibt Anzüge mit eingebauten "Protektoren", also schützenden Einlagen. Wenn ihr einen Anzug ohne integrierte "Schützer" habt, tragt ihr diese in Form eines **Protektorenhemds mit Brust-, Rücken-, Schulter-, Ellenbogenschutz und Nierengurt** unter dem Anzug. Hinzu kommen gesonderte **Knieschützer**. Übrigens dürfen die Anzüge repariert sein, wenn ihre Funktion voll erhalten bleibt.

Die Schutzeinrichtungen müssen eindeutig nach den folgenden Normen geprüft und gekennzeichnet

sein:

EN 1621-1 Level 1 oder 2 für Schulter, Ellbogen, Hüfte und Knie

EN 1621-2 Level 1 oder 2 für den Rücken

EN 1621-3 Level 1 oder 2 für die Brust.¹

Zusätzlich braucht ihr **Handschuhe** und spezielle **Speedwaystiefel**. Für den linken Stiefel benötigt ihr einen **Stahl-/ Schleifschuh**, damit ihr den Innenfuß in der Kurve aufzusetzen könnt, ohne eure Stiefel kaputt zu machen. Er verhindert auch, dass ihr mit dem Fuß im Bahnbelag steckenbleibt. Da die Stiefel teuer sind und ihr schnell herauswachsen werdet, empfehlen wir euch, diese gebraucht zu kaufen und gut zu pflegen, damit ihr sie an Jüngere weitergeben könnt.

Stand: 4/2025

¹ DMSB Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ORANGE, Seite 30, Art.01.65.01, <https://www.dmsb.de/de/motorradsport/bahnsport/file/296230>

Junior-Tipp 15

Ernährung

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren. 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

Für einen erfolgreichen Renntag spielt unter anderem die Ernährung eine entscheidende Rolle. Zur Ernährung zählen wir **Essen und Trinken**.

Im Alltag ist es wichtig, sich "**ausgewogen**" zu ernähren, d.h. zum einen, nicht immer das Gleiche zu essen. Zum anderen bedeutet es, darauf zu achten, dass die Nährstoffe im richtigen Verhältnis stehen.

Unsere Nahrungsmittel enthalten lebenswichtige Nährstoffe, die in **vier Gruppen** eingeteilt werden:

- **Eiweiße/ Proteine** (Liefen die sogenannten Aminosäuren, ohne die der Mensch nicht überleben kann, da Aminosäuren an vielen Prozessen im Körper beteiligt sind.)
- **Kohlenhydrate** (Das sind verschiedene Zucker und Stärke, große Moleküle aus den chemischen Elementen Kohlenstoff "C" und Wasserstoff "H".)
- **Fette** (Fette und fette Öle sind Verbindungen des Stoffs Glycerin. Je nachdem, ob ein Fett bei Raumtemperatur fest oder flüssig ist, spricht man von "Fett" oder "fettem Öl". Fette sind der wichtigste Energiespeicher für Menschen, Tiere und Pflanzen. In Pflanzen findet man Fette vor allem in Samen oder Keimen, bei Lebewesen im Fettgewebe.)
- **Vitamine** (Kohlenwasserstoffe, die unser Körper in geringen Mengen braucht, die er aber nicht selber herstellen kann. Man unterscheidet wasser- und fettlösliche.)

Eine ausgewogene Ernährung findet ihr vor allem in Lebensmitteln wie Vollkornbrot, Joghurt und Käse, (magerem) Fleisch, Fisch, Linsen u.a. Hülsenfrüchten, Obst und Gemüse.

Fertiggerichte und "Fastfood" enthalten dagegen oft sehr viel Fette und Zucker. Leider schmecken gerade unausgewogene Lebensmittel wie Pommes, (billige) Schokolade und Eis uns besonders gut. Sie sollten für Sportler aber die Ausnahme sein.

Übrigens stimmt bei vielen Menschen neben der Zusammensetzung ihrer Nahrung auch die Menge nicht. Aufgrund unserer Entwicklungsgeschichte sind wir "Vielfräße". Früher war es wichtig, wenn etwas zu essen da war, so viel wie möglich zu futtern, um tage- und wochenlange Hungerzeiten überleben zu

können. Heute, da wir immer genug zu essen haben und nie hungern müssen, führt dieses "Programm" aber dazu, dass viele Menschen übergewichtig sind.

Andererseits gibt es immer mehr Menschen, vor allem Mädchen, die seelisch erkranken, weil sie sich für zu dick halten. Bei ihnen spricht man von der sogenannten "Magersucht", die sogar tödlich enden kann.

Unter "ausgewogener" Ernährung ist also auch die richtige Menge im Zusammenspiel mit genügend Bewegung zu verstehen.

Am Tag vor einem Rennen ist es im Bahnsport nicht unbedingt nötig, viele Kilojoule/ Kilokalorien (Das sind die Wärmeeinheiten, die der Körper aus Nahrungsmitteln gewinnt.) zu essen. Nudeln zum Beispiel liefern viele Wärmeeinheiten. Ihr braucht diese am Vortag noch nicht, da euer Körper beim Speedway nicht über einen längeren Zeitraum belastet wird (wie z.B. beim Fußball oder Motocross), sondern immer nur für etwa eine Minute. Ihr solltet lieber nichts essen, das schwer im Magen liegt, damit ihr die Nacht über gut schlafen könnt.

Am Renntag solltet ihr möglichst früh frühstücken, z.B. ein Müsli mit Obst, aber ohne Zucker. Auf Rennplätzen häufig angebotene Nahrungsmittel wie Pommes oder Wurst, solltet ihr während des Rennens oder in der Mittagspause nicht essen, da diese schwer verdaulich sind und daher beim Fahren im Magen drücken, ein schlechtes Bauchgefühl verursachen und eurem Körper Energie für die Verdauung rauben. (Außerdem: siehe oben!☺)

Sinnvoller ist, in der Mittagspause eher kohlenhydratreiche, aber leicht verdauliche Nahrung wie Nudeln zu euch zu nehmen, mit der ihr die verloren gegangene Energie wieder auffüllen könnt.

Zwischen den Läufen empfehlen wir euch, Obst zu essen, wobei Bananen am besten sind, da sie nicht so sauer wie anderes Obst und daher leichter verdaulich sind.

Trinken solltet ihr möglichst kohlenensäurearmes Wasser. Vor allem an warmen Tagen müsst ihr während eines Trainings oder Rennens genug Getränke zu euch nehmen, da man beim Fahren viel Wasser ausschwitzt. Ist der Renntag lang, dann ist es sinnvoll, das Wasser mit Saft zu mischen (ca. 2/3 Wasser und 1/3 Saft). Dies verhindert, dass das getrunkene Wasser direkt und schnell wieder ausgeschwitzt wird.

Im Alltag könnt ihr "trainieren", genug von den genannten Getränken zu euch zu nehmen.

Eine **gute Zusammenfassung** des aktuellen Stands zum Thema Ernährung für die, die mehr wissen wollen, liefert das Buch "**Der Ernährungskompass**".¹

Stand: 4/2025

¹ Kast, Baas: Der Ernährungskompass - Das Fazit aller wissenschaftlichen Studien zum Thema Ernährung, 28. Auflage, München 2018

Junior-Tipp 16

Anti-Doping

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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

„Das Internationale Olympische Komitee (IOC) definiert Doping als die beabsichtigte oder unbeabsichtigte Verwendung von Substanzen aus verbotenen Wirkstoffgruppen und die Anwendung verbotener Methoden entsprechend der aktuellen Dopingliste.“¹

Das Ziel ist meist die Leistungssteigerung, die mit Training allein nicht oder nur mit einem sehr viel höheren Aufwand zu erreichen wäre.

Es ist deshalb verboten, weil es bei Erwachsenen, vor allem aber bei Jugendlichen schwere Schäden hervorrufen kann. Außerdem ist es unfair und als eine Form des Betrugs inzwischen in Deutschland auch strafbar.

Alles, was die Welt-Anti-Doping-Agentur (WADA) und die Nationale Anti-Doping-Agentur NADA als verboten einschätzen, ist für Sportlerinnen und Sportler tabu.

Wer Medikamente zur Behandlung von Krankheiten braucht, muss sich informieren, welche Mittel erlaubt sind und die Einnahme vorher anmelden. Die Kölner Liste hilft Sportlern, getestete und ziemlich sicher nicht unter Doping fallende Mittel zu finden:

<https://www.koelnerliste.com/>.

Im Speedwaysport ist die Einnahme von Dopingmitteln ziemlich selten. Zumindest gibt es sehr wenige bekannt gewordene Fälle.

Alle Motorsportarten im DMSB sind den Regeln der WADA/ NADA unterworfen.²

WADA und NADA testen Athletinnen und Athleten insbesondere bei nationalen und internationalen Prädikaten, aber auch bei Trainings. Für diese Urintests müssen die Veranstalter Räume zur Verfügung stellen, wo die Proben unter Aufsicht abgegeben werden. Die Prüferinnen und Prüfer müssen das gleiche Geschlecht wie die Getesteten haben. Minderjährige werden von einem Elternteil begleitet.

Wenn ihr zu einem Prädikat des Welt Motor Sport Verbandes (FIM) oder des Kontinentalverbandes FIM-Europe fahrt, braucht ihr eine **FIM- oder FIM-E-Lizenz**.

Voraussetzung für den Erwerb der Lizenz ist, dass ihr ein Zertifikat über die Teilnahme am **E-Learning-Kurs der deutschen NADA** habt. Den Kurs findet ihr hier:

<https://www.nada.de/nationale-anti-doping-agentur-deutschland>

Hier gibt es **Filme**, in denen alles anschaulich und genau erklärt wird:

<https://www.gemeinsam-gegen-doping.de/athleten/mediathek>

Guckt sie euch ruhig mal an, auch wenn ihr den Eindruck habt, dass Doping für euch kein Thema ist, weil ihr auch so schon fit genug seid oder ihr sowieso nie zu einem internationalen Prädikat fahren wollt.

Der Anti-Doping-Beauftragte des DMSB ist übrigens der Schleswig-Holsteiner Dr. Martin Schweiger, den manche von euch vielleicht als Rennarzt aus Brokstedt kennen.

Stand: 4/2025

¹ <https://www.pharmazeutische-zeitung.de/pharm1-32-2004/>

² <https://www.dmsb.de/de/ueber-uns/leitbild-und-werte/anti-doping>

Junior-Tipp 17

Übersicht der Speedwaybahnen

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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 Wahl der richtigen Übersetzung ist oft rennentscheidend. Da diese unter anderem von eurer Maschine, eurem Körpergewicht und auch eurem Können sowie dem Bahnbelag und der Witterung abhängt, wäre es nicht sinnvoll, hier Übersetzungsverhältnisse aufzuschreiben. Mehr dazu findet ihr im Junior-Tipp 18.

Mit folgender Übersicht möchten wir euch und euren Mechanikern einen Überblick über die Grunddaten der norddeutschen und süddeutschen Speedwaybahnen geben, auf denen die meisten Jugendrennen stattfinden:

Betreiber der Bahn	S/N ¹	Anschrift für das Navigationssystem	Länge ²
MSC Berghaupten e.V. im DMV	S	Bellenwaldstr., 77791 Berghaupten	262,0m
MSC Brokstedt e.V. im ADAC	N	Dorfstraße 44, 24616 Brokstedt	393,0m
MSC Cloppenburg e.V. im ADAC	N	Zum Brook, 49661 Cloppenburg	260,0m
MSC Diedenbergen e.V. im DMV	S	Wildsachsener Str., 65719 Hofheim/ Diedenbergen	400,0m
MSC Dohren e.V. im ADAC	N	Hauptstr., 49770 Dohren	215,0m
MC Güstrow e.V. im ADAC	N	Plauer Chaussee, 18273 Güstrow	298,0m
AC Landshut e.V. im ADAC	S	Flugplatzstr., 84034 Landshut/ Ellermühle	390,0m
MC Post Leipzig e.V. im ADAC	N	Cottaweg, 04177 Leipzig	400,0m
MC Ludwigslust e.V. im ADMV	N	Rennbahnweg, 19288 Ludwigslust	300,0m
MSC Moorwinkelsdamm e.V. im ADAC	N	Olim Linsweger Weg, 26345 Moorwinkelsdamm	360,0m
MC Meißen e.V. im ADMV	N	Zaschendorfer Str. 77a, 01662 Meißen	394,0m
SC Neuenknick e.V. im ADAC	N	Brennwick 40, 32469 Petershagen	360,0m
MC Norden e.V. im ADAC	N	Nadörster Str., 26524 Halbmond	396,0m
MSC Nordhastedt-Nordseeküste e.V. im ADAC	N	Brahmkampsweg, 25767 Albersdorf	293,0m
MSC Olching e.V. im ADAC	S	Toni-März-Str., 82140 Olching	390,0m
MC Mecklenburgring Parchim e.V. im ADMV	N	Dammer Weg, 19370 Parchim	310,0m
MSC Eichenring Scheeßel e.V. im ADAC	N	Westerveseder Landstr., 27383 Scheeßel	285,0m
MSC Schwarme e.V. im ADAC	N	Bremer Str., 27327 Schwarme	280,0m
MC Nordstern Stralsund e.V. im ADMV	N	Barther Str., 18439 Stralsund	385,0m
MC Bergring Teterow e.V. im ADAC	N	Appelhäger Chaussee 1, 17166 Teterow	314,0m
MSC Heidering Wagenfeld e.V. im ADAC	N	Zum Alten Bruche 15, 49419 Wagenfeld	360,0m
MSC Wölfe Wittstock e.V. im ADMV	N	Bauhofweg, 16909 Wittstock	400,0m
Speedwayteam Wolfslake e.V. im ADAC	N	Perwenitzer Chaussee, 16727 Oberkr./ Wolfslake	335,0m

Stand: 4/2025

¹ S: Süddeutsche Bahnmeisterschaft (SBM), N: Norddeutsche Bahnmeisterschaft (NBM)

² Die Bahnlänge wird **einen Meter von der Bahninnenkante** entfernt gemessen.

Es ist jeweils die **Länge der längeren Speedwaybahn** eines Renngeländes angegeben.

Junior-Tipp 18

Übersetzungen

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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 "Übersetzung" ist bei Speedway-Maschinen die wichtigste Möglichkeit, die (theoretische) Höchstgeschwindigkeit einzustellen.

Wenn ihr in der Klasse Junior A, Junior A PW50 oder Junior B startet, regelt ihr die Geschwindigkeit außerdem noch mit dem Getriebe. Bei den 50-ern macht die Maschine das automatisch, bei den 85-er Zweitaktmaschinen der Klasse Junior B II und bei den 125-ern der Klasse Junior B schaltet ihr den Gang mit dem linken Fuß.

Ab der Klasse Junior C (250ccm) sieht das Ganze so aus wie auf unserem Bild.

Ob eure Maschine bei der vorderen Übersetzung vom Motor zur Kupplung (wie auf dem Foto) einen Zahnriemen oder eine (Primär-)Kette hat, spielt für die Übersetzung keine Rolle.

Eine sogenannte "Sekundärkette" haben alle Speedway-Maschinen. Bei den 50-ern, 85-ern und 125-ern geht sie vom "Ritzel" (Das ist das kleine Zahnrad am Getriebe-Ausgang.) zum "Kettenrad" (Das ist das große Zahnrad am Hinterrad.). Bei den 250-ern und 500-ern verbindet die Sekundärkette die Kupplung mit dem Hinterrad.

Wir erklären das Übersetzungsverhältnis bei zwei kombinierten Übersetzungen, so wie sie die 250-er und 500-er haben.

Dabei benutzen wir zwei Abkürzungen (wie in der Technik allgemein üblich): "d" steht eigentlich für den Durchmesser vom Ritzel oder Kettenrad. Den geben wir beim Speedway aber nicht an, sondern nehmen stattdessen die Zähnezahlen vom Motorritzel (d_1), vom Zahnkranz am Kupplungskorb (d_2), vom Ritzel hinter der Kupplung (d_3) und vom Kettenrad (d_4).

"i" steht für die Übersetzungsverhältnisse (i_1 , i_2 und i_{ges}).

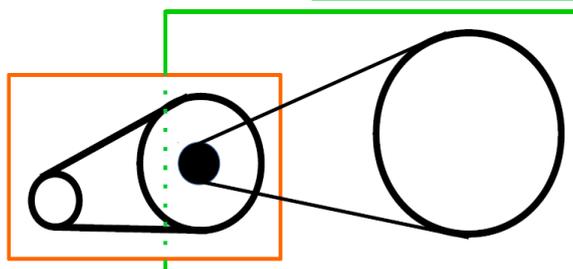


Übersetzung 1:

$$i_1 = d_2 : d_1$$

Übersetzung 2:

$$i_2 = d_4 : d_3$$



$$i_{ges} = i_1 \times i_2$$

Hier seht ihr ein realistisches Beispiel:

$$\begin{aligned}
 i_{\text{ges}} &= i_1 \cdot i_2 \\
 &= 2,75 \cdot 3,33 \\
 &= \mathbf{9,16}
 \end{aligned}$$

Das bedeutet, das Hinterrad dreht sich 9,16 mal langsamer als das Motorritzel.

Bei einer Motordrehzahl von $10.000 \frac{1}{\text{min}}$ dreht sich das Rad mit

$$10.000 \frac{1}{\text{min}} : 9,16 = 1.092 \frac{1}{\text{min}} \text{ (also fast 1.100 Umdrehungen pro Minute).}$$

Bei den 125-ern mit großem Fahrgestelle, bei den 250-ern und 500-ern wird mit 19-Zoll-Hinterreifen gefahren. Eigentlich ist das nicht das Reifenmaß, sondern der Durchmesser der Felge, auf die der Reifen passt.

Ein Zoll sind 2,54 Zentimeter. 19 Zoll entsprechen somit 48,26cm.

Der Außendurchmesser des Reifens ist viel größer. Von Außenprofil zu Außenprofil über die Nabe (= Felgenmittelpunkt) gemessen sind es etwa 71cm. Wenn ihr mit einem Maßband den Umfang des Reifens messt, kommt ihr auf 223cm.

(Aus der Schule wisst ihr vielleicht schon, dass der Umfang von einem Kreis $U = \pi \cdot d$ ist. (π steht für die Kreiszahl $\text{Pi} = 3,14$ und d ist hier der Außendurchmesser vom Hinterrad.

Rechnet mal nach: Reifenumfang $U = \pi \cdot 71\text{cm} = 3,14 \cdot 71\text{cm} = 223\text{cm}$, also genau das gemessene Maß.

Wozu das Ganze? - Wenn euer Reifen sich 1.092 mal pro Minute dreht und einen Umfang von 223cm oder 2,23 Meter hat, müsstet ihr in einer Minute $1.092 \cdot 2,23\text{m}$ zurück legen. Das wären 2435,16m oder ca. 2,435 Kilometer pro Minute.

Würdet ihr mit dieser Geschwindigkeit eine Stunde lang fahren, hättet ihr eine Strecke von $2,435 \frac{\text{km}}{\text{min}} \cdot 60 \text{ Minuten} = 146,1 \text{ Kilometer}$ zurück gelegt.

Die theoretische Höchstgeschwindigkeit mit den beiden Übersetzungen aus dem Beispiel oben bei einer gleich bleibenden Motordrehzahl von $10.000 \frac{1}{\text{min}}$ wäre

$$146,1 \frac{\text{km}}{\text{Stunde}}$$

In Wirklichkeit sind alle Fahrerinnen und Fahrer viel langsamer, weil sie stehend starten, nicht immer mit Vollgas fahren und der Hinterreifen auf dem losen Bahnbelag durchdreht. Vor allem der Drift in den Kurven sieht spektakulär aus, macht euch aber auch langsamer.

Trotzdem könnt ihr an der theoretischen Höchstgeschwindigkeit ablesen, wie sich die das Übersetzungsverhältnis i_{ges} auswirkt:

i_{ges}	Theoretische Höchstgeschwindigkeit
9	$148,7 \frac{\text{km}}{\text{Stunde}}$
9,16	$146,1 \frac{\text{km}}{\text{Stunde}}$
10	$133,8 \frac{\text{km}}{\text{Stunde}}$
11	$121,6 \frac{\text{km}}{\text{Stunde}}$

Übrigens: Eure Maschine kann mehr Kraft auf den Boden bringen, wenn ihr langsamer übersetzt. Schneller ist also nicht immer besser.

Je nachdem, wie ihr übersetzt, braucht ihr kürzere und längere Passstücke für die Sekundärkette und natürlich zwei Kettenschlösser, um die Ausgleichsstücke einzubauen.

Ihr könnt die Ritzel- und Kettenradgrößen zum Teil mit den Kettenspannern einstellen. Bedenkt, jedoch, dass die Position vom Hinterrad auch eine Rolle spielt. Allgemein kann man sagen: Kurze Bahn → Hinterrad nach vorne (Richtung Kupplung/ Motor), lange Bahn → Hinterrad nach hinten.

Stand: 4/2025

Junior-Tipp 19

Reifen, Profil und Luftdruck

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren. 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.

Bei abgenutzten Reifenspannern dreht sich der Reifen auf der Felge und das Ventil reißt ab. Ihr solltet sie daher beim Reifenwechsel kontrollieren und ggf. wechseln.

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: 4/2025

¹ DMSB-Handbuch 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ORANGE, Seite 102, Art. 01.49.10 + 01.49.11, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

Junior-Tipp 20

Technische Abnahme

MSC Brokstedt e.V. im ADAC

Postfach 1236

25543 Kellinghusen

www.msbrokstedt.de

E-Mail: speedway@msbrokstedt.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 regelmäßig zu aktualisieren.

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 "Technische Abnahme" wird bei allen Rennveranstaltungen in Deutschland durchgeführt. Meist müsst ihr vorher eure Nennung unterschreiben und eure Lizenz abgeben bzw. vorzeigen ("Dokumenten-Abnahme").

Im Rahmen der Nennung habt ihr dem Veranstalter bis 14 Tage vor dem Renntag schon das Technische Datenblatt eurer Maschinen geschickt.

Bei der "Technischen Abnahme [...], müssen die Fahrer [...] persönlich anwesend sein."¹ So schreibt es der DMSB vor. Warum das sinnvoll ist, steht weiter unten.

Die "Technischen Kommissarinnen" oder "Technischen Kommissare" sind praktisch immer ausgebildete, lizenzierte und technikbegeisterte Bahnsportfans.

Abgenommen (= geprüft) werden von ihnen

- alle Helme, die ihr beim Rennen tragen wollt, und
- alle Maschinen, die ihr einsetzen wollt.

Die Helme müssen deutlich erkennbar die **Kennzeichnung ECE 22-05** oder **ECE 22-06** haben. Es müssen "Integralhelme" sein, die auch am Kinn geschlossen sind. Sie dürfen nicht verändert werden, müssen absolut unbeschädigt sein und der Fahrer/ dem Fahrer richtig passen. Helme, die die Prüfung nicht bestehen, werden für die Dauer der Veranstaltung von den TK's einbehalten. Ihr bekommt sie am Ende zurück. (Natürlich ist es unklug, einen solchen Helm weiter zu benutzen, aber die Entscheidung liegt beim Eigentümer, also bei euch.)

Auch während des Rennens kann ein Helm eingezogen werden, z.B. nach einem Sturz.

Deshalb ist es sinnvoll **zwei Helme** mit zur Abnahme zu bringen. Zugelassene Helme werden von den TK's mit Aufklebern gekennzeichnet.

"Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden."² - Sauberkeit versteht sich von selbst, ist aber manchmal schwierig, wenn ihr zwei Rennen an einem Wochenende habt und zwischendurch nicht nach Hause kommt. Was "technisch einwandfrei" ist, steht ausführlich im **DMSB-Handbuch Motorradsport 2022, Abschnitt Orange, ab Seite 101**.

Die TK's prüfen vor dem Training bei einem Rennen, ob eure Maschinen den Regeln entsprechen und sicher sind. In jedem Fall wird der "Not-Aus-Schalter" (auch "Kill-Switch" oder "Totmacher" genannt) bei laufendem Motor getestet.

¹ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt GRÜN, Seite 140, Art. 10.1, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

² A.a.O., Seite 141., Art. 10.3

Motorräder, die nicht abgenommen werden, dürfen in Ordnung gebracht und dann wieder vorgeführt werden. Es ist verboten, endgültig nicht abgenommenen Maschinen einzusetzen.

Die Technischen Kommissare dürfen die Prüfung während des Rennens wiederholen und zwar dann, wie sie es für sinnvoll halten. Das passiert z.B. nach Unfällen.

Aus Zeitmangel können manche komplizierte technische Details gar nicht bei allen Rennen genau geprüft werden. Trotzdem ist das keine "Einladung zum Schummeln". Ihr und eure Eltern seid dafür verantwortlich, dass die eure Maschinen den Regeln entsprechen und keine Unfälle verursachen.

Bei Prädikatsläufen, also Meisterschaften, wird genauer hingeschaut:

Da werden die Durchmesser der Vergaser kontrolliert und die Vergaser markiert. Zulässig sind:

Klasse	Max. Vergaserdurchmesser	Klasse	Max. Vergaserdurchmesser
Junior A	19mm (nur Serien-Vergaser)	Junior C	34mm
Junior B	29mm	Ab U21	34mm

Die Schalldämpfer müssen die richtige Prüfnummer³ und das eingeprägte Herstellungsjahr haben und werden ebenfalls markiert. (Einschließlich des Herstellungsjahres dürfen die Schalldämpfer 4 Jahre benutzt werden. Beispiel: Eingeprägt ist 2024 → Nutzung 2024, 2025, 2026, 2027)

Außerdem werden die Maschinen gewogen. Es gelten folgende Mindestgewichte (ohne Methanol)⁴:

Klasse	Mindestgewicht
Junior B (125ccm)	60kg
Junior B II (85ccm)	55kg
Junior C (250ccm)	75kg
Junior D (500ccm R)	77kg

Für die Klassen Junior C und D gibt es noch zwei weitere wichtige Regelungen, die Auswirkung auf die Abnahme hat:

Die Klasse Junior D (500 R) hat einen Vergaserdurchlass von max. 27mm.

"Eine Zündanlage mit Drehzahlbegrenzer ist für 500cm³ Motoren empfohlen. Für 250cm³ Motoren ist ein Drehzahlbegrenzer verpflichtend zu verwenden. Dieser Drehzahlbegrenzer (Zündspule) muss unverändert wie vom Hersteller geliefert bleiben (einschließlich aller Änderungen der Zündspannung). Der Drehzahlbegrenzer muss die maximale Drehzahl des Motors auf 13.500 Umdrehungen begrenzen."⁵

Die TK's erkennen die richtigen Zündspulen an den Herstellernummern:

Selettra-Zündspulen sind mit FIM20 und 13500 gelabelt,

PVL-Spulen tragen die Nummer 500 142 oder 500 167.

Bei Prädikaten gibt es auch einen "Parc Fermé", was übersetzt "geschlossener Park" bedeutet. Es ist ein abgesperrter Bereich, in dem alle Maschinen nach dem letzten Lauf der Fahrer/ des Fahrers abgestellt und von den TK's "bewacht" werden. Änderungen dürfen nicht vorgenommen werden. Erst nach der Freigabe etwa eine halbe Stunde nach Rennende dürfen der "Parc fermé" betreten und die Maschinen abgeholt werden.⁶

In dieser Zeit sind Proteste von Wettbewerbern gegen die Maschinen und auch eigenständige Untersuchungen der Sportwarte möglich. Auch Disqualifizierungen wegen fehlerhafter Technik sind dann noch möglich.

Stand: 4/2025

³ DMSB e.V.: Handbuch Motorradsport 2025, Frankfurt am Main 2025, Abschnitt ORANGE, Seite 94, Art. 01.31.01 und Abschnitt BLAU, Seite 27, Tab. 2, homologierte (= zugelassenen) Teile, <https://www.dmsb.de/de/file/277859>

⁴ A.a.O., Abschnitt ORANGE, Seite 92, Art. 01.19

⁵ A.a.O., Abschnitt ORANGE, Seite 99, Art. 01.38

⁶ A.a.O., Abschnitt GRÜN, Seite 3, Art.11