



Technisches Reglement Moto Trophy 2020

Stand: 19. November 2019



Teil B

Technisches Reglement

Moto Trophy 2020

Inhalt:

- 1.0 Technik**
- 2.0 Klasseneinteilung Rennen**
- 3.0 Zweitakt Klassik**
- 4.0 Grand Prix Zweitakt**
- 5.0 Klassik 83**
- 6.0 Twins**
- 7.0 Supersport**
- 8.0 Superbike**
- 9.0 Youngtimer**
- 10.0 Young Rider/Bike Trophy**
- 11.0 Einzylinder**
- 12.0 BMW Boxer Cup**
- 13.0 Seitenwagen**
- 14.0 Regularity**
- 15.0 Parade**

1.0 Technisches Reglement

1.0 Allgemeines

Im technischen Basis-Reglement sind die grundsätzlichen Sicherheitsmerkmale, für die einzelnen Kategorien und Klassen die speziellen Regeln aufgeführt.

1.1 Technische Abnahme

Zur Technischen Abnahme muss jedes Motorrad in technisch einwandfreiem und gereinigtem Zustand vorgeführt werden. Motorräder ohne Prüfung durch die Technische Abnahme werden nicht zugelassen. Eine Wiederholung der Abnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

1.2 Schutzhelme

Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme müssen ebenfalls zur Kontrolle und Identifikation beim Technik-Check vorgelegt werden. Zugelassen für den Einsatz im Motorradstraßensport sind nur Integral-Schutzhelme, siehe FIM-Schutzhelm_Bestimmungen.

1.3 Motorräder

Die eingesetzten Motorräder der Rennklassen für die älteren Modelle sollte denen der Renn- und Sportmotorräder der jeweiligen Epoche entsprechen. Sie müssen für den Einsatz auf der Rennstrecke vorbereitet sein.



1.3.1 Klasseneinstufung

Entscheidend für die Einstufung hinsichtlich des Baujahres bzw. der Bauepoche ist, an dem das Modell erstmals auf den Markt kam, und nicht die Folgejahre, in denen das Modell mit Verbesserungen weiter produziert wurde.

Beispiel: Wurde ein Modell 1983 neu auf den Markt gebracht und dieses Basismodell bis 1989 weiter mit leichten Verbesserungen (Updates) produziert, gilt 1983 als Baujahr für die Einstufung.

Es gilt das technische Reglement wie nachfolgend für die einzelnen Klassen beschrieben bzw. wie es damals gültig war. Weicht ein Rennmotorrad in technischer Hinsicht von den genannten Punkten ab, entscheidet das Orga-Team über die Einteilung der Klasse.

1.3.2 Umbauten

Grundsätzlich muss die Optik der eingesetzten Motorräder der einer Rennmaschine entsprechen. Die Silhouette (Tank, Sitzbank, Verkleidung) umgebauter Serienmaschinen sind in der Optik einer Rennmaschine anzupassen.

1.3.3 Technische Änderungen

Es sind technische Freiheiten erlaubt, sofern in der jeweiligen Rubrik des Reglements nichts angegeben ist. Alle Sonderkonstruktionen, Eigenbauten oder Veränderungen, die nicht der Einteilung einer aufgeführten Klasse entsprechen, werden nach Prüfung in eine entsprechende Gruppe eingeteilt. Es ist zu empfehlen, vorher Kontakt mit den Ansprechpartnern der Klassen oder dem Orga-Team aufzunehmen. Grundsätzlich sind Carbon-Räder **verboten**.

1.3.4 Geräuschkontrolle

Im Rahmen der Technischen Abnahme kann jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterzogen werden. Motorräder, die das festgelegte Geräuschlimit überschreiten, werden nicht zum Training oder Rennen zugelassen. Im Hinblick auf die in Zukunft zu erwartenden verschärften Lärmbestimmungen wird einheitlich **102 dB/A** als Geräuschlimit für alle Veranstaltungen festgelegt, bzw. der Lärmpegel nach der Messmethode der jeweiligen Rennstrecke. Um dieses Geräuschlimit einzuhalten, sind Airboxen generell erlaubt, auch wenn diese im Originalzustand nicht angebracht waren.

1.4 Sicherheits-Bestimmungen

Des Weiteren sind die allgemeinen Regeln für Technik und Wettbewerbsbestimmungen der nationalen/internationalen

Motorsportbehörden zwingend einzuhalten. Besonders die Sicherheits-Bestimmungen und Systeme müssen beibehalten bzw. zusätzlich gesichert werden, zum Beispiel:

- ◆ Kettenschutz an Schwinge für auflaufende Kette
- ◆ Keine Kühlflüssigkeit - nur Wasser bei flüssigkeitsgekühlten Motoren
- ◆ Funktionsfähiger Killschalter
- ◆ Sicherung aller Öl-Einfüll- und Ablassschrauben
- ◆ Sicherung des außen liegenden Filters mit Draht
- ◆ Bei Viertaktmotor- bzw. Kurbelgehäuse-Entlüftung in einen geschlossenen Behälter aus hitzebeständigem Material (keine PET-Plastikflaschen, keine Weißblechdosen (Cola-Bierdosen) mit mindestens 1 Liter Fassungsvermögen)
- ◆ Geschlossene Lenkerenden und Fußrasten, Verschluss mit Stopfen

Ergänzend zu den vorher aufgeführten Sicherheitsbestimmungen weisen wir aus der Erfahrung der letzten Jahre auf einige Sicherheitsmaßnahmen besonders bei der Kurbelgehäuse-Entlüftung an Viertaktmotorrädern hin. Schon im eigenen Interesse sind diese Maßnahmen durchzuführen.

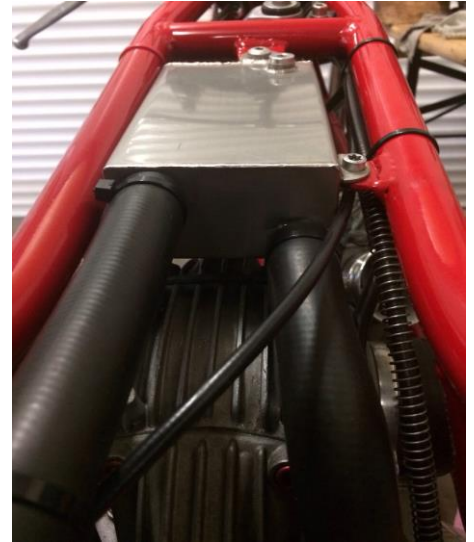
1.4.1 Kühlflüssigkeit

Bei den serienmäßig befüllten flüssigkeitsgekühlten Motoren enthält die Kühlflüssigkeit Schmiereigenschaften für die Wasserpumpe. Im Falle eines Austritts der Kühlflüssigkeit durch Überhitzung oder Sturz auf die Fahrbahn, verhält sich diese Flüssigkeit wie Öl. Daher ist nur reines Wasser als Kühlmittel zu verwenden.

1.4.2 Kurbelgehäuse-Entlüftung

Ebenfalls vorgeschrieben ist ein Ölauffangbehälter, in den die Schläuche der Kurbelgehäuse-Entlüftung führen. Im Falle eines sich ankündigenden Motorschadens nimmt dieser zunächst einen Teil des Öls aus dem unter Druck stehenden Motors auf. Dieser Behälter muss mindestens 1 Liter Öl aufnehmen. Als Behälter-Material sollte Stahl- oder Alublech verwendet werden. Oft verwendete PET-Wasserflaschen sind wegen der Schmelzgefahr des bis zu 150 Grad heißen Öles nicht erlaubt. Ebenso nicht erlaubt sind Behälter aus Weißblech aus Bier und Coladosen.

Empfohlen wird die Anbringung des Behälters im Front- und Sichtbereich des Fahrer. Damit kann dieser sofort auf den entstehenden Ölnebel, bei sich ankündigendem Motorschaden, reagieren. In den meisten Fällen wird ein kapitaler Motorschaden verhindert, ebenso die Sturzgefahr durch Sprühöl auf das Hinterrad. Das Foto zeigt, wie solch ein Behälter aussehen kann:



1.4.3 Bremsleitungen

Bei Doppelscheiben-Bremsanlagen ist entweder je Scheibe 1 Bremsleitung zu montieren oder bei einer einzigen Bremsleitung in Höhe der unteren Gabelbrücke ein Verteiler montiert sein. Eine direkte Verbindung zwischen den beiden Bremszangen ist verboten.

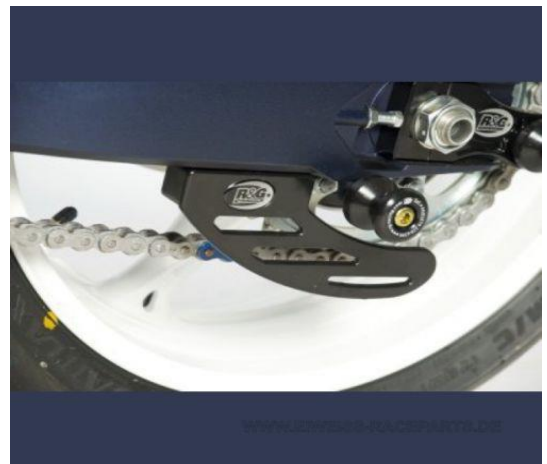
1.4.4 Seilzug betätigte Trommelbremsen

Es sind ausschließlich Lötnippel am Bremsseil zugelassen. Schraubnippel sind verboten.

1.4.5 Kettenschutz

An der Schwinge ist eine Finne zum Schutz gegen eventuell noch laufende Räder anzubringen. Der Abstand von Finne zu Kette sollte ca. 1 Zentimeter betragen.

Das nebenstehende Foto zeigt eine solche Finne.



1.4.6 Grundsätzliches

Der Grundgedanke der Moto Trophy Serie ist, die Kosten in dieser Rennklassen in Grenzen zu halten. Daher behält sich das Organisationsteam vor, in diesem Sinne auch kurzfristige Änderungen des Reglements zu erlassen, den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Alle Teilnehmer werden aufgefordert, diesen Grundgedanken des Reglements zu folgen und einzuhalten.

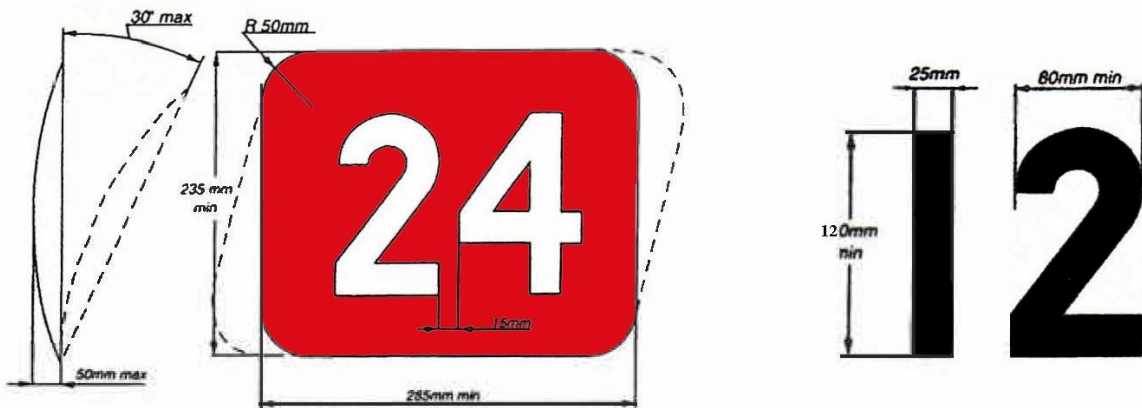
2.0 Klasseneinteilung Rennen

2.1 Allgemeines

Die Klasseneinteilung in den Klassik-Klassen erfolgt in Anlehnung an das damalige internationale Hubraum-Reglement. Für die unterschiedlichen Baujahre bzw. Bauepochen in den Klassik-Klassen werden in den jeweiligen Hubraumklassen im Zuge der Chancengleichheit Sonderwertungen (S1, S2, etc.) ausgeschrieben. Die aufgeführten Motorrad-Modelle in den Klammern sind nur Beispiele, die Aufzählung ist keineswegs vollständig. In den anderen Klassen gilt das gültige internationale Reglement.

2.2. Startnummern

Die Farbe der Startnummer ist bei den jeweiligen Klassen angegeben. Die Einhaltung der Vorgaben ist zwecks Unterscheidung der Klassen im Falle der Zusammenlegung in Startgruppen zwingend notwendig. Schriftgröße und Stärke sind ebenso vorgeschrieben. Dies dient zur sicheren Erkennung des Fahrers, beispielsweise bei Unfällen auf dem Monitor der Race-Control, Ausfall des Transponders für den Zeitnehmer. Die Farbe Startnummern und des Untergrundes, ist ebenfalls bei den einzelnen Klassen aufgeführt.



Futura Heavy
0123456789

Futura Heavy Italic
0123456789

Unlvers Bold
0123456789

Unlvers Bold Italic
0123456789

Oliver Med.
0123456789

Oliver Med. Italic
0123456789

Franklin Gothic
0123456789

Franklin Gothic Italic
0123456789

Futura Heavy
0123456789

Verdana
0123456789

Verdana fett
0123456789



3.0 Klassik Zweitakt

3.1 Allgemeines:

In die Kategorie Klassik Zweitakt werden die älteren Modelle bis etwa Baujahr 1984 (Ausnahme 125 cm³ bis 1994) eingruppiert.

3.2.1 GP 50 (Grund weiß, Ziffern schwarz)

Sonderwertungen (Technisches Reglement: siehe Euro-Cup www.emot.nl)

3.2.2 Classic bis 1983, Einzylindermotoren bis Ende der WM Wertung

3.2.3 Freetech ab 1984 nach Freetech-Reglement 50cm³ / 80cm³

3.3.1 GP 125 (Grund schwarz, weiße Ziffern)

Sonderwertungen für die Baujahre:

3.3.2 S1 bis 1987, Ein- und Zweizylindermotoren (z.B.: Honda MT 125, Maico RS 125, Yamaha TA 125, MBA)

3.3.3 S2 1988 - 1994, Einzylindermotoren nach FIM-Reglement und 125cm³ Motorräder auf Serienbasis (z.B.: Honda RS 125, Yamaha TZ 125, Aprilia RS125, Cagiva Mito 125)

3.4.1 GP 250 (Grund grün, Ziffern weiß)

Sonderwertungen für die Baujahre:

3.4.2 S1 Ein- und Zweizylinder,

Einzylinder ohne Baujahresbeschränkung, luftgekühlte Zweizylinder bis etwa 1979

Motor: Bei flüssigkeitsgekühlten Einzylinder-Motoren sind Membran-Einlass-System **nicht** erlaubt, bei Zweizylinder-Motoren der 70er Jahre sind luft- oder teilwassergekühlte Motoren erlaubt.

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen, hinten Cantilever oder Umlenksysteme mit 1 stehenden Federbein erlaubt, **keine** Umlenksysteme, 18-Zoll-Räder, vorn **keine** Upside-down Gabel, nur konventionelle Telegabel mit Standrohr max. Ø 36 mm, (z. B.: Yamaha TD 2, TD 3, RD 250, Suzuki GT 250 bis X 7,)

3.4.3 GP 250 S2, bis 1984

Motor: Einzylinder flüssigkeitsgekühlt und Membran- Einlass oder Zweizylinder flüssigkeitsgekühlt, Parallel-/Block- oder Tandem-Twins, Ein- und Auslasssteuerung freigestellt,

Fahrwerk: Stahlrohr, Alu- Rundrohr oder Stangen- Formprofil, Räder: 16 und 18 Zoll, nur Profilreifen, keine Regenreifen oder Slicks,

Vorn: **keine** Upside-down Gabeln, Gabel-Standrohr max. Ø 41 mm, hinten: Cantilever oder Umlenksysteme mit 1 stehenden Federbein erlaubt (z.B.: Yamaha TZ 250 bis Modell L, Rotax-Motoren, Kawasaki KR, Honda RS, Suzuki RG 250)

3.5.1 GP350 (Grund blau, Ziffern weiß)

Zweizylinder bis 350 cm³, Mehrzylinder luftgekühlt bis 550cm³ Hubraum

Motor: keine V-Motoren, Yamaha TZ-Modelle nur mit Blockzylinder

Fahrwerk: Stahlrohr, Alu- Rundrohr oder Stangen- Formprofil, Räder 16- und 18-Zoll, vorn **keine** Upside-down Gabel, Standrohr max. Ø 41 mm, (z.B.: Yamaha TZ 350, RD 350, TR 2, TR3, R5, RD 400, Suzuki TR 500, GT 550, Kawasaki H1)

Anmerkung: Motorräder der GP 350, die vom Reglement abweichen (z.B.: Slickreifen, V-Motoren etc.), werden in die Grand Prix Open Klasse eingestuft.



4.0 Grand Prix Zweitakt

4.1 Allgemeines:

In die Kategorie Grand Prix Zweitakt werden die modernen Modelle ab Baujahr 1985 bis zum heutigen Zeitpunkt eingestuft.

4.2 Grand Prix 125 (Grund schwarz, weiße Ziffern)

4.2.1 S3 ab 1995, Einzylinder-Motoren nach FIM-Reglement

4.3 Grand Prix 250 (Grund grün, weiße Ziffern)

4.3.1 GP 250 S3, 1985 bis 1990

Motor: Zweizylinder, flüssigkeitsgekühlt, Parallel- oder Tandem-Twins, Ein- und Auslasssteuerung freigestellt, V-Motoren auf Anfrage, teilweise erlaubt für bestimmte Modelle der Suzuki RGV, Honda RS bzw. NSR

Fahrwerk: Rahmen (Deltabox, Formprofilblech) und Federungssysteme freigestellt, nur Profil- und Regenreifen erlaubt.

4.3.2 GP 250 Open, ab 1990 (Grund grün, weiße Ziffern)

Offene Klasse bis 250 cm³ Hubraum ohne Baujahresbeschränkung, Motoren und Fahrwerk freigestellt.

4.1 Grand Prix Open (Grund gelb, Ziffern schwarz)

4.1.1 Offene Klasse ab 250 cm³ bis 750 cm³ Hubraum, keine Beschränkung des Baujahres, Motoren und Fahrwerk freigestellt.

Ausnahmen in den jeweiligen Klassen für bestimmte Rennmaschinen sind auf Anfrage möglich. Weicht eine Rennmaschine von den oben aufgeführten Punkten ab, entscheidet die Kommission über die Einstufung in die entsprechende Klasse.

5.0 Klassik 83

5.1 Allgemeines:

In der Kategorie Klassik 83 starten die älteren Viertakt-Motorräder bis Baujahresgrenze 1983. Erlaubt sind Rad-/Reifengrößen 16", 18", 19", nur Profilreifen; Stahlrohrrahmen. **Nicht** erlaubt sind: Upside-Down-Gabeln, Sechskolben-/ Radialbremszangen, Wavebremsscheiben, Schaltautomaten

5.2.1 Klassik 350 (Startnummer: Grund blau, Ziffern weiß)

Hubraum: bis 350 cm³, luftgekühlt, (z.B.: *Ducati 350, Aermacchi 250, 350 Honda CB 72, CB 77, Kawasaki GPZ 305*)

5.3.1 Klassik 500 (Startnummer: Grund gelb, Ziffern schwarz)

Hubraum: bis 500 cm³, luftgekühlt max. 4 Zylinder, flüssigkeitsgekühlt max 2 Zylinder, (z.B.: *Benelli 500, Yamaha SR 500, Honda CB 500, Ducati 500, Honda CB 450, Suzuki GSX 450*)

5.4.1 Klassik 750 (Startnummer: Grund schwarz, Ziffern weiß)

Hubraum: Zweizylinder bis 750 cm³, Mehrzylinder bis 550 cm³, (z.B.: *Ducati 750SS, Honda CB/ CBX 550, Laverda 750, Yamaha XS 650, Yamaha XJ 550, Kawasaki Z 550, Suzuki GS/GSX 550, Honda VF 500*)

5.5.1 Klassik Open (Startnummer: Grund rot, Ziffern weiß)

Hubraum: Mehrzylinder über 550 cm³, (z.B.: *Kawasaki Z 900, Kawasaki GPZ 750, Suzuki GS 750/ 1000, Suzuki GSX 750 E/ 1100 E, Honda CB750, BMW R 100, Laverda 1000, Honda VF 750/1000*)



6.0 Twins

6.1 Allgemeines:

In der Kategorie Twins starten nur Zweizylinder-Motorräder, ohne Baujahresgrenzen, Rahmen und Räder sind freigestellt.

6.2.1 Top Twins (Startnummer: Grund rot, Ziffern weiss):

Zwei-Ventilmotoren, luftgekühlt, Hubraum unter 990 cm³, Vierventilmotoren, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum bis 650 cm³. Aufbohren bis zu den Herstellerseitig erhältlichen Übermaßen erlaubt (z.B.: *Bimota DB1/DB2/DB4/Tesi3D, BMW R75, Buell XB 9, Ducati Monster 600-900/ Hypermotard 796/ Sport/Pantah/TT 600-900SS(ie)/M 600-900(ie)/ MHE 900, Hyosung GT 650, Kawasaki ER 6, MotoGuzzi 850 Le Mans, Suzuki SV650,*

6.3.1 Big Twins (Startnummer: Grund weiss, Ziffern schwarz):

Zwei-Ventil-Motoren, luftgekühlt, Hubraum mehr als 990 cm³ (z.B.: *Bimota DB5/Tesi 3D, BMW R100, Buell M2/S1/X1-X2/XB12, Ducati DS1000/Monster1000-1100/ Hypermotard 1100/ SportClassic 1000, MotoGuzzi 1100 Sport/V11, Yamaha TR1, Erlaubt Yamaha TRX 850, TDM900*

7.0 Klassik Supersport 600

7.1 Allgemeines:

In der Kategorie starten die Supersport-Motorräder.

7.2.1 Klassik Supersport: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern blau)

Baujahresgrenzen: bis 2002 nach dem internationalen Reglement für diese Klasse mit 600 cm³ Vierzylinder-Motoren, 675 cm³ Dreizylinder-Motoren und 750 cm³ Zweizylinder-Motoren.

Fahrwerk: Serienrahmen

8.0 Superbikes

8.1 Allgemeines:

In der Kategorie starten die Superbike-Motorräder, aufgeteilt in 3 Baujahres-Epochen.

8.2.1 Superbike 90: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

Baujahresgrenzen: 1993 bis 2002 (bis zum Ende des damals gültigen FIM-Reglements)

Zweizylinder flüssigkeitsgekühlt bis 1000 cm³, Dreizylinder flüssigkeitsgekühlt bis 900 cm³, Vierzylinder flüssigkeitsgekühlt bis 750 cm³ ;

Fahrwerk: Serie (z.B. *Bimota SB 7/ SB 8, Ducati 916 bis 998, Honda RVF 750 R (RC45), Honda VTR 1000 F/ SP, Kawasaki ZX 7 R, Suzuki GSXR 750 (bis X) / TL1 000 S/ R, Yamaha YZF 750 SP/ R/ R7, Aprilia RSV Mille*)

8.3.2 Superbike Klassik: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

Baujahresgrenzen: 1985 bis 1992;

Zweizylinder bis 1000 cm³; Vierzylinder bis 750 cm³

Fahrwerk: Räder freigestellt, Fahrwerk Serie (z.B. *Bimota KB1-KB3/SB1-SB5/Tesi1D/YB4/YB9, Ducati 851/ 888, Honda Bol d'Or 900/ VFR 750 F/ VFR 750 R (RC30), Kawasaki ZXR 750, Moto Guzzi Sport 1100, Suzuki GSX 750-1000/ GSXR 750 (alle luftgekühlt), Yamaha FZ 750 / FZR750 R*)

8.4.3 Superbike Open: Baujahresgrenzen: 1985 bis 1991

Motor, Rahmen, Räder freigestellt (z.B.: *Bimota YB YB 6/ YB 8/ YB 10, Honda Bold'Or 1100/ VF 1000, Kawasaki GPZ 900-1100, Suzuki GSX 1100/GSXR 1100 luftgekühlt, Yamaha FZ 1000/ FZR 1000*)



9.0. Youngtimer

9.1 Allgemeines:

(Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

Folgendes Basis-Reglement gilt für Klassik Youngtimer mit der Baujahresgrenze 2002:

Die Motorräder/Motoren bleiben serienmäßig, wesentliche Merkmale wie Silhouette, Rahmen und Motor bleiben erhalten. Die Entfernung der Nebenaggregate (z. B.: Lüfter, etc.) ist erlaubt.

Felgen: Material nur Aluminium, Größe: Original, Breite und Reifen freigestellt

Vorderradgabel, Federbein, Bremsanlage freigestellt. Schwinge: Original

Motor/Motorräder

9.2.1 Bis 400 cm³, 4 Zylinder (z.B.: Kawasaki ZXR 400, Honda VFR 400, CBR 400, Ausnahme Honda VF500) **oder**

9.3.1 bis 550 cm³, 2 Zylinder (z.B.: Honda CB 500, Kawasaki GPZ 500S, ER 5, Suzuki GS 500, Ausnahme: Ducati 620SS/Monster) **oder**

9.4.1 unter 700 cm³, 1 Zylinder (z.B.: Yamaha SRX/SZR 660, MZ Skorpion 660, KTM Duke I, II,)

Altersstruktur der Teilnehmer: ab 14 Jahre. Bei Fahrern dieses Alters ist der Nachweis über Rennstreckenerfahrung im Nachwuchsbereich, z.B.: Mini-Bike-Cup, erforderlich.

10.0. Young Rider/Bike Trophy (in 2019 „Young Rider Trophy“)

10.1 Allgemeines

Die Young Rider/Bike Trophy bietet vorwiegend jungen Fahrern ab 12 Jahren auf aktuellen Rennmaschinen der verschiedenen Renn-Serien und Cup-Klassen im Nachwuchsbereich eine zusätzliche Start- und Trainingsgelegenheit. Fahrer über 18 Jahren nehmen mit den gleichen Maschinen ebenfalls an der Young Rider/Bike Trophy teil. Weitere Details: siehe Beiblatt.

10.2.1 Motorräder (Startnummer: Grund & Ziffern freigestellt; Lesbarkeit muss aber gegeben sein, siehe 2.2)

Zugelassen sind die Rennmotorräder der unterschiedlichen Nachwuchs- Einstiegsklassen, wie beispielsweise:

10.3.1 Supersport 300 Weltmeisterschaft (Reglement analog der Superbike-Weltmeisterschaft)

10.4.1 Supersport 300 National (Reglement analog der nationalen Cup-Klassen, z.B.: KTM RC 390, Yamaha R 3, Kawasaki Ninja 400)

10.5.1 ADAC Junior Cup (KTM RC 390)

10.6.1 Moto 3 (Reglement analog der Moto GP)

10.7.1 Honda Talent Challenge

10.8.1 Sonstige (Motorräder oder Modelle anderer Hersteller, die in diese Klasse eingestuft werden können / z.B: Moriwaki-Cup, weitere auf Anfrage)

Anmerkung: Auf Grund der während der Saison gesammelten Erfahrungen können kurzfristig Änderungen an der Klasseneinteilung und dem Reglement erlassen werden.

11.0 Einzylinder / Singles

11.1 Allgemeines:

In der Kategorie starten Motorräder mit Einzylinder-Motoren, die aus der Serienproduktion stammen. Folgendes Basisreglement gilt für die Einzylinderklasse:

Motoren aus Serienproduktion ab 300cm³ bis maximal 890cm³ Hubraum. Die Gemischaufbereitung ist nur durch Vergaser erlaubt, Einspritzmotoren können umgerüstet werden.

11.2.1 Standard: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

Baujahresgrenzen: 1988 für flüssigkeits- und luftgekühlte Motoren

Rad-/Reifengrößen, Rahmen und Gabel freigestellt, Bremsen nur 4 Kolben pro Zange

11.3.1 Open: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

Baujahresgrenzen: 2002 für Wassergekühlte Motoren

Rad-/Reifengrößen, Rahmen, Gabel und Bremsen sind freigestellt



12.0 BMW Boxer Cup

12.1 Allgemeines:

Als Basis-Motorrad sind alle auf Basis der BMW-Zweiventil-Boxer Modelle nach folgendem Reglement zugelassen. Technische Abweichung sind bei den Organisatoren zu erfragen.

12.1.1 Technisches Basis-Reglement

Für die BMW-Markenklassen gelten die nachstehenden technischen Bestimmungen:

Motor, Getriebe und Fahrwerk müssen der zeitgenössischen Serienspezifikation entsprechen oder einer im Bestimmungszeitraum durchgeführten Umrüstung. Die Verwendung neuerer Teile ist zulässig, sofern diese konstruktiv baugleich sind.

12.1.2 Vorderradfederung:

konventionelle Telegabel, Standrohrdurchmesser max. 43 mm

12.1.3 Bremsen:

Trommelbremsen nach Wahl, Scheibenbremsen mit Zweikolbenzangen, Brems Scheiben aus Stahl- oder Gussmaterial, Brems Scheibenform zeitgenössisch. Radial-Bremssättel sind nicht zulässig.

12.1.4 Räder / Reifen:

18 oder 19 Zoll vorne; 18 Zoll hinten; max: 5 Zoll Breite; Speichenräder erwünscht, Gussräder zulässig, Profilreifen, keine Regenreifen, Reifenwärmer erlaubt.

12.1.5 Anmerkung

Auf Grund der während der Saison gesammelten Erfahrungen können kurzfristig Änderungen am Reglement erlassen werden.

12.2 Boxer Trophy, Klassik

12.2.1 Allgemeines (Startnummer: Grund rot, Ziffern weiß)

Startberechtigt in der Standard-Klasse sind alle BMW-Motorräder mit fahrtwindgekühlten Boxer-Viertaktmotoren, die in ihrer Basisversion ab 1969 bis zum Modelljahr 1983 hergestellt wurden. Die Einstufung erfolgt nicht nach dem Baujahr, sondern nach dem Zeitpunkt der Präsentation.

12.2.2 Motor

Zulässig sind alle Motoren mit BMW-Zweiventil- und Krauser Vierventil-Zylinderköpfen. Der Hubraum darf bei Verwendung der Serienkurbelwelle 70,06 Hub max. 1070 cm³ betragen.

12.2.3 Fahrwerk

Hinterrad-Federung: BMW-Zweiarmschwingen mit Stereo-Federbeinen und Ausgleichsbehälter sind zugelassen. Monoarm-Schwingen und Paralever-Schwingen sind **nicht** erlaubt.

12.3 Boxer Trophy, Open

12.3.1 Allgemeines (Startnummer: Grund rot, Ziffern weiß)

Startberechtigt in der Klasse Open sind alle BMW-Motorräder mit fahrtwindgekühlten Boxer-2- Ventil Viertaktmotoren, die in ihrer Basisversion ab 1969 bis zum Modelljahr 1996 hergestellt wurden.

12.3.2 Motor

Zulässig sind Original BMW Motorengehäuse mit BMW-Zweiventil- und Krauser Vierventil-Zylinderköpfen. Keine Hubraumbegrenzung.

12.3.3 Fahrwerk

Original-Rahmen mit Änderungen zugelassen, Hinterrad-Federung: BMW-Zweiarmschwingen mit Stereofederbeinen mit /ohne Ausgleichsbehälter – Monoarm-Schwingen und Paralever-Schwingen, Cantilever-Schwingen erlaubt.



12.3.4 Vorderradfederung:

Vorderrad-Federung und Gabel freigestellt.

12.3.5 Bremsen:

Bremsscheiben aus Stahl- oder Gussmaterial, Bremsscheibenform freigestellt, Radial-Bremssättel sind nicht zulässig, 4-Kolben Bremssättel erlaubt.

12.3.6 Räder / Reifen:

17 oder 18 Zoll vorn und hinten erlaubt; Felgenbreite frei, Speichenräder erwünscht, Gussräder zulässig, Keine Magnesium- oder Carbon-Räder, Profilreifen, Regenreifen erlaubt.

Folgende Ansprechpartner sind zuständig:

Ansprechpartner Technik:

Hans Schlotter, 0172 8833218, s.h.racing@gmx.de

Gregor Kraus, 089 66090041, info@motorrad-kraus.de

Kontakt Allgemein:

Hansjörg Vollmer, 07231 482781, vollmer@aristo-watch.de

13.0 Seitenwagen

13.1 Allgemeines:

Die Einteilung der Seitenwagenklassen erfolgt nach Baujahres-Epochen, die in etwa der damaligen Zeit entsprechen. Die

Fahrwerke wurden fast ausschließlich in Einzelanfertigung oder Kleinstserien gefertigt oder aktuell nachgebaut, daher ist ein exaktes Baujahr nicht festzulegen. Entscheidend für die Einteilung ist das Baujahr der verwendeten Motoren. Alle Fahrwerks- Baugruppen sollten konstruktiv aus diesen Epochen stammen.

Grundsätzlich gilt das technische Reglement, wie im Anhang für die einzelnen Klassen beschrieben und aufgeführt. Jedoch sind Ausnahmen in den jeweiligen Klassen für bestimmte Seitenwagen-Motorräder auf Anfrage möglich.

13.2.1 SC 1 Bauepoche bis 1967

Sitzer und Kneeler

(Startnummer: Grund gelb, Ziffern schwarz)

Für die älteren Gespanne, vorwiegend mit den damaligen BMW-Motoren.

Motor: Bis Baujahr bis 1967, max. 2 Zylinder, Hubraum max. 750 cm³.

Fahrwerk: Radgröße min. 16 Zoll,

13.3.1 SC 2 Bauepoche 1968 – 1983

Kurzgespanne mit Frontausstieg (Startnummer: Grund grün, Ziffern weiß)

Motor: Bis Baujahr bis 1983, Viertakt-Motoren nur luftgekühlt mit max. 1000 cm³ Hubraum, Zweitakt-Motoren max. 750 cm³ Hubraum

Fahrwerk: Keine Langgespanne, keine geschlossenen Seitenwagen, konventionelle Lenkung und Radaufhängung, Radgröße max. 15 Zoll

13.4.1 SC 3 Bauepoche 1968 – 1983

Kurzgespanne mit Heckausstieg (Startnummer: Grund grün, Ziffern weiß)

Motor: Bis Baujahr bis 1983, Viertakt-Motoren nur luftgekühlt mit max. 1000 cm³ Hubraum, Zweitakt-Motoren max. 750 cm³ Hubraum

Fahrwerk: Keine Langgespanne, konventionelle Lenkung und Radaufhängung, Radgröße max. 15 Zoll

13.5.1 SC 4 Bauepoche bis 1999

Kurz- und Langgespanne mit Heckausstieg (F 2 und F1) (Startnummer: Grund rot, Ziffern weiß)

Gespanne mit flüssigkeitsgekühlten Vergaser-Motoren

Motor: Bis Baujahr 1999, flüssigkeitsgekühlte Vergaser-Motoren bis 600 cm³.

Fahrwerk: konventionelle Lenkung und Radaufhängung, alle Baugruppen müssen konstruktiv aus dieser Epoche stammen.



13.6.1 SC Open Bauepoche nach 1999

Kurz- und Langgespanne mit Heckausstieg (Offene Klasse, F1, F2) (Startnummer: Grund rot, Ziffern weiß)

für die hubraumstarken und modernen Motoren

Motor: Ab Baujahr 1999, flüssigkeitsgekühlte Motoren ab 595 cm³

Fahrwerk: konventionelle Lenkung und Radaufhängung

14.0 Regularity

14.1. Allgemeines

Die Regularity-Klasse ist als Einstieg in den Motorradsport gedacht und für Fahrer geeignet, die erstmals auf einer Rennstrecke sind und keine Rennen fahren wollen. Hier können sie ihren fahrerischen Level ohne Druck selbst ausloten. Das Ziel bei den Regularity-Läufen ist, innerhalb der Wertungsläufe gleichmäßig alle Runden zu fahren. Daher spielt die Leistung, der technische Standard oder das Baujahr eines Motorrads keine Rolle.

14.2. Wertung

14.2.1 Die Wertung besteht aus 2 Veranstaltungsteilen. Der Teil 1 beinhaltet eine Endurance-Prüfung über ca. 30 Minuten Fahrzeiten. Innerhalb dieser Zeitspanne muss je nach Streckenlänge eine bestimmte Anzahl von Runden absolviert werden. Wird diese Anzahl der Runden nicht erreicht, gibt es Strafsekunden/Strafpunkte. Bei mehr gefahrenen Runden als angegeben, bleibt der Fahrer Strafpunktfrei.

14.2.2 Der 2. Wertungsteil beinhaltet die Gleichmäßigkeits- oder Regularityprüfung. Diese geht über ca. 15 – 20 Minuten. Innerhalb dieser Zeit sollte eine bestimmte Anzahl von Runden gleichmäßig gefahren werden. In der 2. Runde fährt der Fahrer seine Referenzrunde. In den nachfolgenden Runden wird die Abweichung von dieser Referenzrunde mittels elektronischer Zeitnahme ermittelt. Die zeitliche Abweichung in jeder der gefahrenen Runden ergibt die Wertung in der Klasse.

14.2.3 Beide Wertungsteile fließen in die Gesamtwertung ein. Der Fahrer mit den geringsten Strafsekunden ist Sieger in der Klasse, entsprechend die nachfolgenden Plätze.

14.3. Klasseneinteilung

Die Einteilung der Regularity-Klassen erfolgt nach Hubraumklassen:

14.3.1 R 3: über 550 cm³ (bis etwa Baujahr 2002 oder auf Anfrage)

14.3.2 R 2: bis 550 cm³ (ohne Baujahresbeschränkung)

14.3.3 R 1: bis 250cm³ (ohne Baujahresbeschränkung)

Eventuell kann die Einstufung der Motorräder unabhängig vom Hubraum in eine andere Klasse vorgenommen werden.

15.0 Parade, Präsentation

15.1. Allgemeines

Die Klasse bei den Parade- oder Präsentationsläufen ist Fahrern vorbehalten, die keine Rennen mit ihren Rennmotorrädern fahren möchten. Demnach gibt es auch keine Zeitmessung oder Wertung für die Teilnehmer, eine Klasseneinteilung ist nicht vorgesehen.

Grundgedanke ist, die teilweise seltenen und kostbaren Motorräder auf der Rennstrecke ohne sportliche Vorgaben zu bewegen.