



# Technisches Reglement Moto Trophy 2021

Stand: 18. Dezember 2019

## **Teil B**

### **Technisches Reglement Moto Trophy 2021**

#### **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**

##### **Allgemeines**

Im technischen Basis-Reglement sind die grundsätzlichen Sicherheitsmerkmale, für die einzelnen Kategorien und Klassen die speziellen Regeln aufgeführt. Änderungen, Ergänzungen, Anpassungen und Aktualisierungen während der laufenden Saison sind möglich.

##### **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 der älteren Modelle, sollte denen der Renn- und Sportmotorräder der jeweiligen Epoche entsprechen. Sie müssen für den Einsatz auf der Rennstrecke vorbereitet sein.

## 1.4 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.

## 1.5 Umbauten

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

## 1.6 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**.

## 1.7 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 Original nicht angebracht waren.

## 1.8 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 Kühflüssigkeit - nur Wasser bei flüssigkeitsgekühlten Motoren
- Funktionsfähiger Killschalter
- Sicherung aller Öl-Einfüll- und Ablassschrauben
- Sicherung des außen liegenden Filters mit Draht
- Bei Viertaktern Motor- 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.

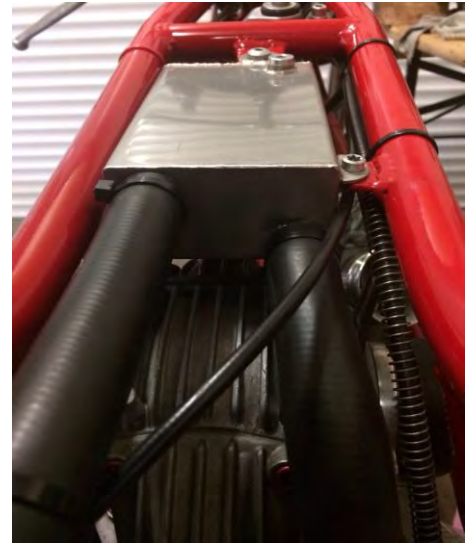
### 1.8.1 Kühflüssigkeit

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

## **1.8.2 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:



## **1.8.3 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.

## **1.8.4 Seilzug betätigte Trommelbremsen**

Es sind ausschließlich Löt nipple am Bremsseil zugelassen. Schraubnippel sind verboten.

## **1.8.5 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.



## **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 starker 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. Es ist unbedingt zur Unterscheidung der Klassenwertung bei Zusammenlegung in Startgruppen eingehalten werden. Ebenso sind die Schriftgröße und Stärke 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.





## **3.0 Klassik Zweitakt**

### **3.1 Allgemeines:**

In die Kategorie Klassik Zweitakt werden die älteren Modelle mit Zweitakt-Motoren bis etwa Baujahr 1984 (Ausnahme 125 cm<sup>3</sup> bis 1994) eingestuft.

#### **3.2.1 GP 50 (Grund weiß, Ziffern schwarz)**

Sonderwertungen (Technisches Reglement: siehe Euro-Cup [www.emot.nl](http://www.emot.nl))

#### **3.2.2 Classic bis 1983**, Einzylindermotoren bis Ende der WM-Wertung

#### **3.2.3 Freetech ab 1984** nach Freetech-Reglement 50cm<sup>3</sup> / 80cm<sup>3</sup>

#### **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 125cm<sup>3</sup> 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 GP 250 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 Umlenkensysteme mit 1 stehenden Federbein erlaubt, **keine** Umlenkensysteme, 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 Umlenkensysteme 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 cm<sup>3</sup>, Mehrzylinder luftgekühlt bis 550cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> Hubraum ohne Baujahresbeschränkung, Motoren und Fahrwerk freigestellt.

### **4.1 Grand Prix Open (Grund gelb, Ziffern schwarz)**

**4.1.1** Offene Klasse ab 250 cm<sup>3</sup> bis 750 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>, 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 cm<sup>3</sup>, 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 cm<sup>3</sup>, Mehrzylinder bis 550 cm<sup>3</sup>, (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 cm<sup>3</sup>, (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 cm<sup>3</sup>, Vierventilmotoren, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum bis 650 cm<sup>3</sup> (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 cm<sup>3</sup> (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 cm<sup>3</sup> Vierzylinder-Motoren, 675 cm<sup>3</sup> Dreizylinder-Motoren und 750 cm<sup>3</sup> Zweizylinder-Motoren. **Bei Vierzylinder-Modellen sind keine Einspritzer erlaubt. Ausnahmen: Honda CBR 600 PC35 und Bimota YB9 Sri.**

**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 cm<sup>3</sup>, Dreizylinder flüssigkeitsgekühlt bis 900 cm<sup>3</sup>, Vierzylinder flüssigkeitsgekühlt bis 750 cm<sup>3</sup>;

**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; (bis zum Ende des damals gültigen FIM-Reglements)  
Zweizylinder bis 1000 cm<sup>3</sup>; Vierzylinder bis 750 cm<sup>3</sup>

**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: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)**

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 (Kawasaki ZXR 400: keine Flachschieber-Vergaser). 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

- **Bis 400 cm<sup>3</sup>, 4 Zylinder** (z.B.: Kawasaki ZXR 400, Honda VFR 400, CBR 400, Ausnahme Honda VF500) **oder**
- **bis 550 cm<sup>3</sup>, 2 Zylinder** (z.B.: Honda CB 500, Kawasaki GPZ 500S, ER 5, Suzuki GS 500, Ausnahme: Ducati 620SS/Monster) **oder**
- **unter 700 cm<sup>3</sup>, 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

### 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.

#### **Motorräder**

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

- **Supersport 300 Weltmeisterschaft** (Reglement analog der Superbike-Weltmeisterschaft)
- **Supersport 300 National** (Reglement analog der nationalen Cup-Klassen, z.B.: KTM RC 390, Yamaha R 3, Kawasaki Ninja 400)
- **ADAC Junior Cup** (KTM RC 390)
- **Moto 3** (Reglement analog der Moto GP)
- **Honda Talent Challenge**
- **Sonstige** (Motorräder oder Modelle anderer Hersteller, die in diese Klasse eingestuft werden können / z.B.: Moriwaki-Cup, MoM-Bike, 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 300cm<sup>3</sup> bis maximal 890cm<sup>3</sup> Hubraum.

#### **11.2.1 Klassik: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)**

Baujahresgrenzen: 1988 für flüssigkeits- und luftgekühlte Motoren

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

Die Gemischaufbereitung ist nur durch Vergaser erlaubt, Einspritzmotoren können umgerüstet werden.

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

Baujahresgrenzen: 2002 für Wassergekühlte Motoren

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

Einspritzmotoren aus der Periode erlaubt.

## 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, Bremsscheiben aus Stahl- oder Gussmaterial, Bremsscheibenform 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 kurzfristige 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 fahrtwindgeköhlten 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 cm<sup>3</sup> 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-Zweiarmschwinge mit Stereofederbeinen mit /ohne Ausgleichsbehälter – Monoarm-Schwinge und Paralever-Schwinge, Cantilever-Schwinge 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:**

**Hansjörg Vollmer, 07231 482781, vollmer@aristo-watch.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 cm<sup>3</sup>.

**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 cm<sup>3</sup> Hubraum, Zweitakt-Motoren max. 750 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup> Hubraum, Zweitakt-Motoren max. 750 cm<sup>3</sup> 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 cm<sup>3</sup>.

**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 cm<sup>3</sup>

**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 Motorrades 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 cm<sup>3</sup> (bis etwa Baujahr 2002 oder auf Anfrage)**

**14.3.2 R 2: bis 550 cm<sup>3</sup> (ohne Baujahresbeschränkung)**

**14.3.3 R 1: bis 250cm<sup>3</sup> (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 wertvollen Motorräder auf der Rennstrecke ohne sportliche Vorgaben zu bewegen und zu präsentieren.