

Technisches Basis-Reglement

4. Allgemeines

4.1 Technische Begrenzungen

Im technischen Basis-Reglement sind die grundsätzliche Regeln und die Sicherheitsmerkmale aufgeführt. Die speziellen Regeln sind in den einzelnen Kategorien und Klassen aufgeführt.

4.1.1. 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 Original nicht angebracht waren.

4.2 Moto Trophy

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

4.2.1 Entscheidend für die Einstufung hinsichtlich des Baujahres/Bauperoche ist, an dem das Modell erstmals auf den Markt kam, und nicht das Jahr, in denen das Modell mit Verbesserungen in den Folgejahren weiter produziert wurde. Beispiel: Wurde ein Modell 1983 neu auf den Markt gebracht und dieses Basismodell bis 1987 weiter mit leichten Verbesserungen (updates) produziert, gilt 1983 als Baujahr für die Einstufung..

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

4.2.3 Es sind technische Freiheiten erlaubt, sofern in der jeweiligen Rubrik des Reglements nichts angegeben ist. Alle Sonderkonstruktionen, Eigenbauten oder Veränderungen, die nicht der Einteilung entsprechen, werden nach Prüfung in eine entsprechende Gruppe eingeteilt. Es ist zu empfehlen, vorher Kontakt mit den Ansprechpartner der Klassen aufzunehmen.

4.2.4 Es gilt das technische Reglement wie nachfolgend für die einzelnen Klassen beschrieben bzw. wie es damals gültig war. Weicht eine Rennmaschine in technischer Hinsicht von den genannten Punkten ab, entscheidet die Kommission über die Einteilung der Klasse..

4.2.5 Es gilt das technische Reglement wie nachfolgend für die einzelnen Klassen beschrieben bzw. wie es damals gültig war. Weicht eine Rennmaschine in technischer Hinsicht von den genannten Punkten ab, entscheidet die Kommission über die Einteilung der Klasse

4.3 Regularity-Trophy

Für die Kategorie Regularity gelten die Baujahresgrenzen von 2002, wie unter Punkt 4.2. beschrieben. Renn- oder Serien-Motorräder, müssen den Sicherheits-Bestimmungen entsprechen.

4.4 European Moto Classics

Für diese Kategorie gilt das gleiche technische Reglement für die Klasseneinteilung und die allgemeinen Sicherheitsbestimmungen.

4.5 Young Rider Trophy

Für diese Kategorie gilt das technische Reglement wie unter 12.0 beschrieben und die allgemeinen Sicherheitsbestimmungen.



Technisches Basis-Reglement

4.6 Sicherheitsbestimmungen

Des Weiteren sind die allgemeinen Regeln für Technik und Wettbewerbsbestimmungen der nationalen/ internationalen Motorsportbehörden zwingend einzuhalten. Besonders die Sicherheitsbestimmungen 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 Ablasschrauben
- 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 Fassungsinhalt
- Geschlossene Lenkerenden und Fußrasten, Verschluss mit Stopfen

Ergänzend zu den vorher aufgeführten Sicherheitsbestimmungen weisen wir aus der Erfahrung des letzten Jahres auf einige Sicherheitsmerkmale besonders bei den Viertaktmotorrädern hin. Schon im eigenen Interesse sind diese Maßnahmen durchzuführen.

4.6.1 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.

4.6.2 Kurbelgehäuse-Entlüftung

Ebenfalls vorgeschrieben ist ein Ölauffangbehälter, in den die Schläuche der Kurbelgehäuseentlüftung führen. Im Falle eines sich ankündigenden Motorschadens nimmt dieser zunächst einen Teil des Öl 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 nachstehende Foto zeigt, wie solch ein Behälter aussehen kann:



4.7 Grundsätzliches

Der Grundgedanke 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 einzuhalten.