



Moto Trophy



**Technik Reglement
Moto Trophy
2025**

***Technik
Reglement
Moto Trophy
2025
Information***

Klassik Motorsport



Teil B

Technisches Reglement

Moto Trophy 2025

Inhalt:

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

Stand: Dezember 2024

1.0 Technisches Reglement

1.1 Allgemeines

Im technischen Basis-Reglement sind die grundsätzlichen Regeln, Sicherheitsmerkmale, für die einzelnen Kategorien und Klassen aufgeführt, das auf dem Reglement des Motorrad-Sportverbandes FIM basiert. Im Zweifelsfall wird deren Reglement zu Rate gezogen. Änderungen, Ergänzungen, Anpassungen und Aktualisierungen während der laufenden Saison sind möglich.

1.2 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.

1.3 Bekleidung

1.3.1 Schutzhelme

Die zum Einsatz kommenden Schutzhelme sind zur Kontrolle beim Technik-Check gereinigt vorzulegen. Zugelassen sind ausschließlich Integral-Schutzhelme nach FIM-Schutzhelm-Bestimmungen, Norm ECE 22.06. Ab 2025 haben nur noch Schutzhelme nach der **Norm ECE 22.06** Gültigkeit. Klapphelme sind generell verboten.

1.3.2 Air-Bag-Kombi/Air-Bag-Weste/Rücken-Protector

Bei der Bekleidung wird die Verwendung von Rücken-Protectoren sowie Air-Bag-Sicherheits-Systemen empfohlen.

1.4 Motorräder

Die eingesetzten Motorräder der Klassik-Rennklassen, sollten denen der Renn- und Sportmotorräder der jeweiligen Zeit-Epoche entsprechen. Sie müssen für den Einsatz auf der Rennstrecke vorbereitet sein.

1.5 Einstufung Klassen

Entscheidend für die Einstufung bei den betreffenden Klassen 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.

1.6 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.

1.7 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.

1.8 Geräuschkontrolle

Im Rahmen der Technischen Abnahme kann jedes Motorrad einer Geräuschkontrolle unterzogen werden. **Ebenso können während allen Trainings oder Rennen Kontrollmessungen durchgeführt 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 (dynamische Messung) als Geräuschlimit für alle Veranstaltungen festgelegt, bzw. der Lärmpegel nach der Messmethode der fest installierten Messgeräte der jeweiligen Rennstrecke ermittelt. Um dieses Geräuschlimit einzuhalten, sind Airboxen generell erlaubt, auch wenn diese im Original nicht angebracht waren.

1.9 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 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
- Sicherheits-Rücklicht – Jedes Motorrad ist mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte zu versehen, die über LED verfügt und getrennt einzuschalten ist. Diese muss an der Fahrzeugverkleidung, bzw. Rahmenheck, mindestens 600 mm über dem Boden zwischen Hinterrad und Höcker, bzw. seitlich angebracht sein. Dabei muss sichergestellt sein, dass sie nicht vom Fahrer oder Fahrzeugteilen verdeckt wird und nach hinten leuchtet.

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

1.9.1 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.

1.9.2 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 Fahrers. 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:

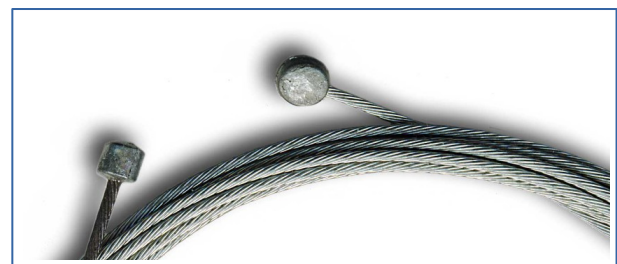


1.9.3 Bremsleitungen

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**.

1.9.4 Seilzug betätigte Trommelbremsen

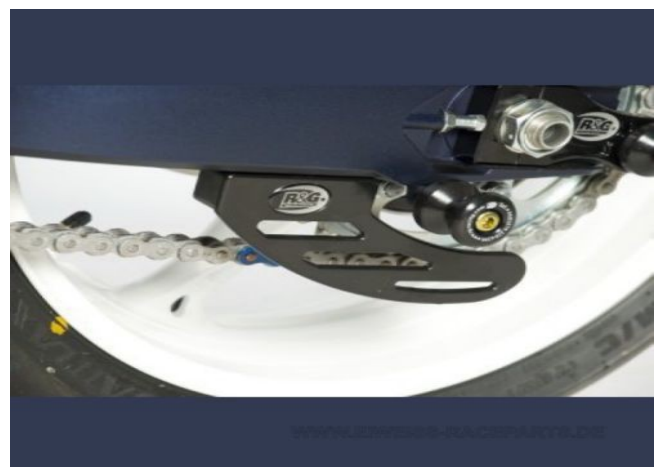
Es sind ausschließlich Lötnippel am Bremsseil zugelassen. Schraubnippel sind verboten.



1.9.5 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 als Beispiel eine solche Finne.



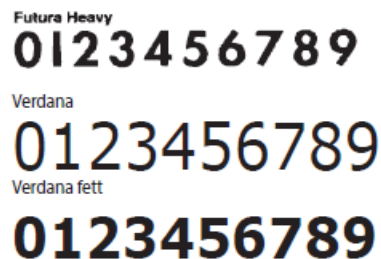
2.1 Allgemeines

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. In allen anderen Klassen mit aktuellen Motorrädern gilt das gültige internationale Reglement.

2.2. Startnummern

Die Farbe der Startnummer ist bei den jeweiligen Klassen angegeben. Die Farbe ist unbedingt zur Unterscheidung der Klassenwertung bei Zusammenlegung in Startgruppen einzuhalten. 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 und vorwiegend Stahlrohrrahmen bis etwa Baujahr 1984 (Ausnahme 125 cm³ bis 1994) eingestuft.

3.2.1 GP 125 (Grund schwarz, weiße Ziffern)

Sonderwertungen für die Baujahre:

3.2.2 S1 bis 1987, Ein- und Zweizylindermotoren

3.2.3 S2 1988 - 1994, Einzylindermotoren nach FIM-Reglement

3.3.1 GP 250 (Grund grün, Ziffern weiß)

Sonderwertungen für die Baujahre:

3.3.2 GP 250 S1, Ein- und Zweizylinder, Einzylinder ohne Baujahresbeschränkung, luftgekühlte Zweizylinder bis etwa 1979

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

Fahrwerk: Stahlrohrrahmen, hinten Cantilever oder Umlenk-Systeme mit 1 stehenden Federbein erlaubt, 18-Zoll-Räder, vorn **keine** Upside-down Gabel, nur konventionelle Telegabel mit Standrohr max. Ø 36 mm

3.3.3 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 Umlenkssysteme mit 1 stehenden Federbein erlaubt

3.4.1 GP350 (Grund blau, Ziffern weiß)

Zweizylinder flüssigkeitsgekühlt bis 350 cm³, Mehrzylinder luftgekühlt bis 550cm³ Hubraum

Motor: keine V-Motoren,

Fahrwerk: Stahlrohr, Alu- Rundrohr oder Stangen- Formprofil, Räder 16- und 18-Zoll, vorn **keine** Upside-down Gabel, Standrohr max. Ø 41 mm

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, Ein- und Auslass-Steuerung freigestellt

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.

Anmerkung: 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,

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

Hubraum: bis 500 cm³, luftgekühlt max. 4 Zylinder, flüssigkeitsgekühlt max 2 Zylinder,

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

Hubraum: Zweizylinder bis 750 cm³, Mehrzylinder bis 550 cm³,

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

Hubraum: Mehrzylinder über 550 cm³,

6.0 Einzylinder / Singles

6.1 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.

6.2.1 Klassik: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz, Startnummernkreis)

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.

6.3.1 Open: (Startnummer: Grund schwarz, Ziffern weiß, Startnummernkreis)

Baujahresgrenzen: 2002 für Wassergekühlte Motoren

Rad-/Reifengrößen, Rahmen, Gabel und Bremsen sind freigestellt. Einspritzmotoren aus der Epoche sind erlaubt.

7.0 Twins

7.1 Allgemeines:

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

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

Zwei-Ventilmotoren, luftgekühlt, Hubraum unter 990 cm³. Vier-Ventilmotoren, flüssigkeitsgekühlt, Hubraum bis 650 cm³; Sonderregelung für Aprilia RS 660, Yamaha MT07, R7 erlaubt

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

Zwei-Ventil-Motoren, luftgekühlt, Hubraum größer 990 cm³ ;

Ausnahmen: Yamaha TRX-,TDM-Modellreihe erlaubt

7.4.1 Super Twins (Startnummer: Grund weiss, Ziffern schwarz):

aktuelle Motorrad-Modelle, Hubraum größer 700 cm³

8.0 Supersport 600

8.1 Allgemeines:

In der Kategorie starten die Supersport-Motorräder nach dem damaligen FIM-Reglement.

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

Baujahresgrenzen: bis 2002 nach dem internationalen Reglement für diese Klasse mit 600 cm³ Vierzylinder-Motoren, und 750 cm³ Zweizylinder-Motoren. Bei Vierzylinder-Modellen sind keine Einspritzer erlaubt.

Ausnahmen: Honda CBR 600 PC35 und Bimota YB9 Sri sowie Triumph TT 600

Fahrwerk: Serienrahmen

8.3.1 Supersport 2000: (Startnummer: Grund blau, Ziffern weiß)

Baujahresgrenzen: bis 2009/2010 (homologierte Modelle siehe nachstehend) nach dem internationalen Reglement für diese Klasse mit 600 cm³ Vierzylinder-Motoren, Dreizylinder-Motoren oder 750 cm³ Zweizylinder-Motoren.

Homologierte Modelle:

Honda CBR 600 bis PC40; Kawasaki 600 bis Model P inkl. der vorherigen 636er Modelle; Suzuki GSX-R bis K8 ; Yamaha R6 bis RJ15 ; Triumph Model 675 bis 2008 ; Ducati 749

Fahrwerk: Serienrahmen

9.0. Supersport 400

9.1 Allgemeines:

(Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz, Startnummernkreis 900 - 990)

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

Bis 400 cm³, maximal 4 Zylinder; bis 620 cm³, maximal 2 Zylinder

Fahrwerk: Rahmen und Schwinge Serie, Vorderrad-Gabel, Federbein, Bremsanlage freigestellt

10.0 Superbikes

10.1 Allgemeines:

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

10.2.1 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; **Anmerkung:** Suzuki GSX-R 750 Modelle bis SRAD

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

Baujahresgrenzen: 1985 bis 1992;(bis zum Ende des damals gültigen FIM-Reglements)

Zweizylinder bis 1000 cm³; Vierzylinder bis 750 cm³

10.2.3 Superbike Open: (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

Baujahresgrenzen: 1985 bis 1991

Motor, Rahmen, Räder freigestellt

11.0. Young Rider/Bike Trophy

11.1 Allgemeines

Die Young Rider/Bike Trophy bietet vorwiegend jungen Fahrern 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 (Startnummer: Grund weiß, Ziffern schwarz)

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

- **Supersport 300 National**
- **Moto 3**
- **Sonstige** (Motorräder oder Modelle anderer Hersteller, die in diese Klasse eingestuft werden können / z.B: Moriwaki-Cup, NTC, weitere auf Anfrage)

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

Für die Young Bike/ Young Rider Trophy gilt das FIM-/DMSB-Reglement der SSP 300 bzw. Marken-Cup-Klassen.

12.0 BMW Boxer Trophy

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.

12.2 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. Die Verwendung neuerer Teile ist zulässig, sofern diese konstruktiv baugleich sind.

12.3.1 Technisches Basis-Reglement, Open Klasse

Für die BMW-Markenklassen gelten die nachstehenden technischen Bestimmungen:
Motor, Getriebe und Fahrwerk müssen der zeitgenössischen Serienspezifikation entsprechen oder einer im Bestimmungszeitraum durchgeführten Umrüstung.

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 Stereo-Federbeinen 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:

Freigestellt; Felgenbreite frei, Räder (Guss oder Speichen) freigestellt
Keine Magnesium- oder Carbon-Räder, Profilreifen, Regenreifen erlaubt.

12.3.7 Anmerkung

Auf Grund der während der Saison gesammelten Erfahrungen können kurzfristige Änderungen am Reglement erlassen werden. Dies wird den Teilnehmern mitgeteilt.

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 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

13.3.1 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

13.4.1 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.

13.5.1 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. Diese ist 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. Klasseneinteilung

Die Einteilung der Regularity-Klassen erfolgt nach Hubraumklassen:

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

14.2.2 R 2: bis 550 cm³ (ohne Baujahresbeschränkung)

14.2.3 R 1: bis 250 cm³ (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.

Anmerkung: Änderungen im Reglement auf Grund von aktuellen Erfahrungen und Erkenntnissen können auch während der Saison vorgenommen werden.

Broschüre, Print-Medien-Produkt 2025.F1.3.a: Technik Reglement, Moto Trophy 2025

Herausgeber: Klassik Motorsport. e.V., F.-Nansen-Weg 81, D 68219 Mannheim, www.klassik-motorsport.com