

Technische Bestimmungen des VFV (DMSB) für historische Renn- und Supersportmotorräder

0. Geltungsbereich

0.1 Allgemeines

Die nachfolgenden Bestimmungen gelten für Gleichmäßigkeitsprüfungen mit historischen Renn- und Supersportmotorrädern der Kategorie I, Gruppe A1, B1/B2 und B3. Die im Text „Gespanne“ genannten Fahrzeuge sind Fahrzeuge der Gruppe B1 und B2. Fahrzeuge der Gruppe B3 benötigen für eine mögliche Einstufung stets ein Einzelgutachten der Technischen Kommission.

0.2 Definition der Kategorien

Gruppe A1: Solomotorräder einspurig

Gruppe B1: Motorräder mit abnehmbarem Seitenwagen, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad mit einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

Gruppe B2: Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen, die im Übrigen den Gespannen der Gruppe B1 entsprechen. Motorräder mit integriertem Seitenwagen sind nur dann zugelassen, wenn deren Grundkonstruktion und das Baujahr innerhalb des für die Klassen zulässigen Zeitraumes liegen.

Gruppe B3: Mehrspurfahrzeuge als Dreiradfahrzeuge ausgebildet, deren Vorderräder mit einer Achsschenkellenkung versehen sind. Der Antrieb kann sowohl über die gelenkten Vorderräder als auch über das einzeln in der Mitte des Fahrzeughecks angebrachte Hinterrad erfolgen.

0.3 Definition der Bauperioden

„Antik“	bis 1919
„Vintage“	1920 - 1930
„Post Vintage“	1931 - 1949
„Classic“	1950 - 1967
„Post Classic“	1968 - 1983
„Youngtime“	ab 1984

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Definition der Motorräder

Unter das vorliegende Reglement fallen historische Renn- und Supersportmotorräder die vor der Baujahresgrenze Dezember 1983, bzw. Dezember 1989 (Klasse A) gefahren wurden und zum Sporeinsatz auf der Straße geeignet waren, detailgetreue Nachbauten (Repliken) solcher Motorräder, sowie mit damaliger Technik reglementgemäß neu aufgebaute Motorräder für die Clubsportklassen.

1.2 Einteilung der Motorräder in Klassen

- 1.2.0 Antik bis Bj. 1919 (bzw. 1928, siehe 4.1.1)
Diese Klasse wird nur per Definition geführt, aber nicht in Wertung gefahren
- 1.2.1 A = Youngtime GP 1984 – 1989
- 1.2.2 B = Vintage 1920 – 1930
- 1.2.3. C = Post Vintage bis 350ccm 1931 – 1949
- 1.2.4. E = Post Vintage über 350ccm 1931 – 1949
- 1.2.5 F = Classic bis 175ccm 1950 – 1967
- 1.2.6. H = Classic bis 250ccm 1950 - 1967
- 1.2.7 J = Classic bis 350ccm 1950 – 1967
- 1.2.8 K = Classic bis 500ccm 1950 – 1967
- 1.2.9 L = 50ccm bis zum historischen Ende der Klasse
- 1.2.10 M = Gespanne bis 1949 + Gespanne Sitzler ab 18 Zoll bis 1967
- 1.2.11 N = Classic Gespanne Sitzler 1950 – 1967
- 1.2.12 O = Clubsport 1979 - 1983
- 1.2.13 P = Classic Gespanne Kneeler 1950 – 1967
- 1.2.14 Q = Clubsport Gespanne Sitzler 15 Zoll bis 1978
- 1.2.15 R = Post Classic GP bis 250ccm 1968 – 1983
- 1.2.16 S = Post Classic GP über 250ccm 1968 – 1983
- 1.2.17 T = Clubsport 125/2-Takt + 250/4 – Takt bis 1978
- 1.2.18 U = Clubsport 250/2-Takt + 350/4 – Takt Einzylinder bis 1978
- 1.2.19 V = Clubsport 500/2-Zylinder bis 1978
- 1.2.20 W = Clubsport 750/2-Zylinder + 500/Mehrzylinder bis 1978
- 1.2.21 X = Clubsport 1000ccm bis 1978
- 1.2.22 Y = Post Classic GP Gespanne bis 500ccm 1968 – 1983
- 1.2.23 Z = Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4 – Takt bis 1978

1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder/Startnummern

- 1.3.1 A01 – A99: blaues Schild, weiße Ziffern
- 1.3.2 B01 – B99: weißes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.3 C01 – C99 schwarzes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.4 E01 – E99 schwarzes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.5 F01 – F99 gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.6 H01 – H99 gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.7 J01 – J99 gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.8 K01 – K99 gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.9 L01 – L99 weißes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.10 M01 – M99 schwarzes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.11 N01 – N99 gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.12 O01 – O99 rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.13 P01 – P99 gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.14 Q01 – Q99 rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.15 R01 – R99 grünes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.16 S01 – S99 grünes Schild, weiße Ziffern

1.3.17	T01 – T99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.18	U01 – U99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.19	V01 – V99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.20	W01 – W99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.21	X01 – X99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.22	Y01 – Y99	grünes Schild, weiße Ziffern
1.3.23	Z01 – Z99	grünes Schild, weiße Ziffern

1.4 Einstufung der Motorräder

Die Einstufung der Motorräder in die unter 1.2 genannten Klassen und die Zuteilung des historisch angemessenen Baujahres erfolgt durch die Technische Kommission des VFV, spätestens in der Winterpause für die in der abgelaufenen Saison aufgenommenen Motorräder. Die Einstufung wird im Fahrzeugpass dokumentiert.

1.5 Startberechtigte Motorräder

Es sind nur Motorräder startberechtigt, für welche ein VFV-Fahrzeugpass erstellt wurde, ebenso in der laufenden Saison hinzukommende Motorräder, welche von den Passbeauftragten des VFV eine vorläufige Einstufung erhalten haben. Ausländische Starter ohne VFV-Pass haben ihrer Nennung ein Foto des Motorrades beizulegen oder ein dem VFV-Pass entsprechendes Dokument ihrer Föderation vorzulegen.

1.6 Kontrolle der Startberechtigung

Die entscheidende Kontrolle der Startberechtigung bei einer Veranstaltung erfolgt parallel zur Technischen Abnahme in Form einer Historischen Abnahme, bei welcher die unter Pkt. 1.5 geforderten Dokumente mit dem vorgestellten Motorrad verglichen werden.

1.7 Erscheinungsbild

Das Erscheinungsbild des Motorrades muss – abgesehen von der Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften – der jeweiligen Epoche und dem damaligen Einsatzzweck entsprechen. Insbesondere sind auffällige, unzeitgemäße Lackierungen, Aufschriften und Aufkleber verboten. Das Erscheinungsbild des Fahrers sollte – abgesehen von der Erfüllung der Sicherheitsvorschriften – soweit als möglich Epoche und Einsatzzweck des Motorrades entsprechen.

1.8 Sonderregelungen

Werden historisch korrekte Motorräder durch die nachfolgenden Regelungen aus der ihnen zustehenden Klasse ausgeschlossen, kann die Technische Kommission mit Einstimmigkeit die entsprechende Zuordnung festlegen.

2. Sicherheitstechnische Bestimmungen

2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen

Laufen Antriebsteile von denen eine Gefährdung ausgehen kann offen, müssen sie soweit abgedeckt sein, dass es für Fahrer und Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu kommen. Insbesondere ist die auflaufende Kette eines Primärantriebes abzudecken. Dies gilt sinngemäß auch für Hinterrad und Seitenwagenrad eines Gespanns. Darüber hinaus muss sichergestellt sein, dass Fahrer und Beifahrer vor einer direkten Einwirkung durch eine gerissene Primärkette geschützt sind.

2.2 Auspuffanlage

Sämtliche Befestigungs- und Verbindungsteile der Auspuffanlage sind gegen Vibrationsschäden zu sichern. Dazu sollten elastische Aufhängungsteile dienen. Darüber hinaus sind alle lösbaren Verbindungen der Auspuffanlage dauerhaft und sichtbar zu sichern.

2.3 Lenkerbefestigungen

Der Lenker und seine Halteelemente müssen so ausgeführt sein, dass ein Versagen durch Rissbildung und Bruch nicht zu erwarten ist. Ungeschützte Lenkerenden müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang

Der Einschlagwinkel des Lenkers muss, bezogen auf die Geradeausstellung, nach jeder Seite beim Solomotorrad mindestens 15 Grad, beim Gespann mindestens 20 Grad betragen. Ein fester Endanschlag ist vorzusehen, wobei dann der Abstand zwischen Lenkergriff und Tank bzw. Verkleidung mindestens 20mm betragen muss.

2.5 Bedienungshebel

Alle freistehenden Enden von Bedienungshebeln von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden. Der Mindestdurchmesser der kugeligen Enden von von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt 10mm. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge der Antik- und Vintage-Klasse mit Regulierhebeln. Alle Bedienungshebel sollten dem Originalzustand und der Fahrzeughistorie entsprechen.

2.6 Seilzüge

Seilzüge müssen scheuerfrei verlegt sein. Als Seilzugnippel dienen ausschließlich Löt-nippel oder Klemmnippel. Keinesfalls dürfen Klemmschraubnippel Verwendung finden. Seilzüge dürfen bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Spannung geraten.

2.7 Fußrasten

Fußrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest gestaltet werden. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8mm abgerundet sein. Sie sollten dem Originalzustand weitestgehend entsprechen. Fußrasten mit Klappmechanismus müssen selbständig in ihre Normalstellung zurückklappen.

2.8 Radabdeckungskanten

Freiliegende Radabdeckungskanten aus Metall, welche mehr als 15mm vom Reifen entfernt sind, müssen mit einem Mindestradius von 2,5mm gebördelt oder abgedeckt sein.

2.9 Gemischzuführung

Gasschieber oder Drosselklappen müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt. Ausgenommen davon sind Fahrzeuge der Antik- und Vintage-Klasse mit Regulierhebeln.

2.10 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen

Bei allen Solomotorrädern wird ein Zündunterbrecher empfohlen.

Bei allen Gespannen muss ein Zündunterbrecher angebracht sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt. Dieses System muss den Primärstromkreis unterbrechen und so angeschlossen sein, dass sowohl die Stromzufuhr als auch eine erneute Schließung des Stromkreises ermöglicht wird. Der Zündunterbrecher muss sich so nahe wie möglich an der Lenkermitte befinden und wird über ein nichtelastisches Verbindungskabel von angemessener Länge und Stärke ausgelöst, das mit dem Körper des Fahrers verbunden ist. Ein Spiralkabel (ähnlich einem Telefonkabel) von maximal 1m Länge (in ausgezogenem Zustand) ist gestattet.

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen ebenfalls an einen Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird. Eine Testvorrichtung für Überprüfung bei der Technischen Abnahme muss vorhanden sein.

2.11 Neigungswinkel

Der mögliche Neigungswinkel des Motorrades muss der Epoche entsprechen. Es muss vermieden werden, dass ein Motorrad schon vor Erreichen dieses Bereichs hart aufsetzt und aushebelt. Für Fahrzeuge der Classic-Klassen gilt im Leerzustand ein freier Neigungswinkel von 45 Grad.

2.12 Bremsen

Die Motorräder müssen mit zwei voneinander unabhängigen Bremsen ausgerüstet sein, ausgenommen Motorräder der Antik-Klasse. Im Falle einer Verbundbremse muss beim Versagen einer Bremse die andere voll funktionstüchtig bleiben. Art und Ausführung der Bremsanlage sollten dem Originalzustand entsprechen.

2.13 Reifen

Es dürfen nur profilierte Reifen verwendet werden, wobei die Mindestprofiltiefe 1,6mm (50ccm: 1mm) beträgt. Ausgenommen davon sind die Gespanne der Klassen Y und Z, sowie Motorräder der Klasse A (siehe 4.7.2). Die Reifen müssen für die Montage auf den vorhandenen Felgen geeignet sein und ihre technischen Daten müssen für die Einsatzbedingungen ausreichen. Vom augenscheinlichen Zustand her muss ein Versagen ausgeschlossen sein. Übermäßig alte und ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen.

Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von max. 120 Grad aufweisen, die die Abnutzungsgrenze der Lauffläche und der Reifenschulter anzeigen. Sobald zwei dieser Vertiefungen an verschiedenen Stellen des Reifens abgenutzt sind, darf der Reifen nicht mehr verwendet werden.

Reifen dürfen vor dem Einsatz auf der Strecke mittels Reifenwärmer auf Betriebstemperatur gebracht werden.

2.14 Reifenfreigang

Der seitliche Mindestabstand des Reifens zu starren Fahrwerksteilen muss mindestens 4 mm (Gespanne 8 mm) betragen. Der entsprechende Mindestabstand am Umfang muss mindestens 15 mm betragen.

2.15 Kühlflüssigkeit

Als flüssiges Kühlmittel ist nur Wasser zulässig.

2.16 Ölleitungen

Ölleitungen müssen korrekt verlegt und befestigt sein, alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufs müssen gesichert sein. Längere Druckleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgestützt sein.

2.17 Ölablasschrauben

Alle Ölablasschrauben müssen mit Draht gesichert sein.

2.18 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen so ausgeführt sein, dass auch im Falle eines Sturzes ein selbsttätiges Öffnen vermieden wird. Nötigenfalls ist eine Drahtsicherung erforderlich.

2.19 Ölauffangvorrichtungen

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einem einfach kontrollierbaren Ölauffangbehälter enden. Dessen Volumen sollte bei Motorentlüftungen 500 ccm, bei Getriebeentlüftungen 250 ccm betragen. Bei Motoren mit frei umlaufenden Kettentrieben, bei Verlustschmierung sowie bei als Kettenschmierung ausgebildeten Ölentlüftungen muss an der Unterseite eine Ölsammelvorrichtung angebracht sein. Diese Sammelvorrichtung sollte so ausgebildet sein, dass ein Abtropfen vermieden wird.

2.20 Gefährliche Motorräder

Wenn Ausführung oder Zustand des Motorrades über die Punkte 2.1 bis 2.19 hinaus ein technisches Versagen oder eine Gefährdung vermuten lässt, erfolgt keine Zulassung zur Veranstaltung. Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder eines Wertungslaufs zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr darstellen könnte, muss er den Fahrleiter sofort darüber schriftlich informieren.

3. Allgemeine Technische Bestimmungen

3.1 Geräuschlimit

Statische Messung (Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug):

Bis Bj. 1965: 110 dB(A), gem. VFV-Prüfliste, bezogen auf Fahrzeug-Typen.

Ab Bj. 1965: 105 dB(A)

Die Messung erfolgt gemäß den Vorschriften zur Geräuschkontrolle bei Gleichmäßigkeitsprüfungen (s. auch Techn. Bestimmungen des DMSB für Strassenrennen, Art. 01.79 und 01.80; s. Prüfliste im Anhang).

Dynamische Messung (Messung erfolgt auf der Strecke):

Zusätzlich werden Feldmessungen an Messpunkten vorgenommen, die vom Streckenbetreiber vorgegeben sind und durch fest installierte Messgeräte aufgezeichnet werden. An diesen Messpunkten dürfen die Messwerte 98 dB(A) nicht überschreiten.

3.2 Hubraum

Der Hubraum darf vom historisch korrekten, im Fahrzeugpass angegebenen Wert bis zu maximal 10 Prozent nur dann abweichen, wenn aufgrund von Verschleiß oder fehlender Originalteile die Bohrung vergrößert werden musste. Jede andere Hubraumerhöhung oder eine wissentlich falsche Hubraumangabe führt zum Ausschluss von der Veranstaltung. Der Veranstalter behält sich stichprobenartige Hubraummessungen vor.

3.3 Kraftstoffe

Es sind nur Kraftstoffe gemäß den Kraftstoffbestimmungen der FIM für Straßenrennen zugelassen (unverbleiter Tankstellenkraftstoff). Sind Motorräder nachweislich und gemäß ihrem historischen Einsatz nur mit anderen Kraftstoffen zu betreiben, dann ist dies in der Nennung gesondert anzuführen. Der Veranstalter entscheidet dann über einen möglichen Start. Eine Kraftstoffkontrolle gemäß den Bestimmungen des DMSB bleibt vorbehalten.

3.4 Unerlaubte Werkstoffe

Eine nachträgliche, vom Original abweichende Verwendung von Kohlefaser allgemein ist verboten. Ausgenommen davon sind zusätzlich erforderliche Bauteile zur Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften. Radachsen aus Aluminium oder Titan sind generell verboten.

3.5 Aufladung

Motorräder mit Aufladung sind nur dann zugelassen, wenn die Ausführung zweifelsfrei historisch belegt ist und das gesamte Fahrzeug in seinem Erscheinungsbild der Epoche entspricht.

3.6 Lenkerbreite

Die Mindestlenkerbreite für die Klasse bis 50 ccm beträgt 400 mm, für alle anderen Klassen 500 mm.

3.7 Radabdeckungen

Die Radabdeckung muss die Lauffläche des Reifens im geforderten Bereich abdecken. Die Abdeckung kann durch Radabdeckungen, durch Teile der Verkleidung oder durch Teile des Aufbaus erfolgen. Der Vorderreifen muss mindestens von der oberen Radmitte aus nach hinten abgedeckt sein und zwar mindestens bis zu einem Winkelbereich, gemessen von der Radachse, 45 Grad nach hinten oben. Der Hinterreifen muss mindestens in einem Winkelbereich von 120 Grad abgedeckt sein.

3.8 Verkleidungen

Verkleidungen sind nur an solchen Motorrädern zulässig, die in ihrer Epoche damit ausgerüstet waren. Motorräder der Clubsportklassen dürfen mit einer Verkleidung ausgerüstet werden. Das Erscheinungsbild der Verkleidung muss der Epoche entsprechen. Fahrzeuge für Geschwindigkeitsrekorde mit Extremverkleidungen sind für Wertungsläufe nicht zugelassen.

3.9 Hauptabmessungen des Motors

Die Abmessungen für Bohrung und Hub müssen – abgesehen von Pkt. 3.2 – der Historie entsprechen.

3.10 Motor- und Getriebegehäuse

Motor- und Getriebegehäuse müssen im Wesentlichen original erhalten bleiben. Im Falle von Reparatur oder Ersatz müssen Dimensionierung und äußere Struktur dem Original entsprechen.

3.11 Wechselgetriebe

Die Zahl der historisch nachgewiesenen Getriebestufen darf nicht erhöht werden. Ausgenommen hiervon sind die Clubsportklassen, dort darf die Zahl der Getriebestufen bis auf sechs erhöht werden.

3.12 Steuerung des Gaswechsels

Die historisch belegbare Art der Gaswechselsteuerung darf nicht verändert werden. Dies bezieht sich in den Clubsportklassen auf den Basismotor. Von dieser Einschränkung ist sowohl die Art der Steuerung (bei 4-Takt: OHC, OHV, SV, Kette, Stosstangen, Königswelle etc., bei 2-Takt: Kolben, Drehschieber, Membran etc.) als

auch der Ventilwinkel und die Zahl der Ventile betroffen. Auslassteuerelemente an 2-Takt Motoren sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

3.13 Vergaser

Es dürfen Flachschiebervergaser nur dann verwendet werden, wenn sie zeitgemäß der Maschine zugeordnet werden können.

3.14 Airboxtechnik

Der Einsatz von Airboxtechnik in jeglicher Form ist untersagt, ausgenommen Fahrzeuge der Bauperiode Youngtime GP.

3.15 Kennfeldzündungen

Die Verwendung von Kennfeldzündungen ist untersagt, d.h. bei elektronisch gesteuerten Zündanlagen darf die Zündzeitpunktverstellung nur über die Drehzahl geregelt werden.

3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne

Die Maximalmaße betragen: Breite 1700 mm, Länge 2400 mm.

Die Mindestbodenfreiheit beträgt beladen 65 mm.

Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf die Strasse übertragen werden.

Der Lenker muss an der Gabel fest angebracht sein und über dem Niveau des niedrigsten Punktes der Fahrersitzfläche liegen.

Kraftstofftanks die im Beiwagen integriert sind müssen gesondert vor Bodenberührung geschützt sein. Der Deckel des Kraftstofftanks muss so ausgeführt sein, dass er nicht aus der Verkleidung herausragt und im Falle eines Unfalls nicht abgerissen werden kann.

Der Seitenwagen muss starr und an mindestens drei Punkten mit dem Motorrad verbunden sein oder er muss integrierter Bestandteil des Fahrwerks sein.

Ist eine Batterie vorhanden, muss sie so platziert sein, dass weder Fahrer noch Beifahrer mit ihr oder ihrem Inhalt in Berührung kommen können.

Der senkrechte Federweg von Vorder- und Hinterachse muss beim Einfedern mindestens 20 mm betragen. Die Verwendung von aktiven Federungen ist verboten.

Hinterrad und Seitenwagenrad müssen auf der Innenseite bis zum Niveau der Seitenwagenplattform vollständig abgedeckt sein.

3.17 Startnummernschilder

Startnummernschilder müssen an der Frontseite sowie an der linken und rechten Seite angebracht sein. Die Startnummernschilder sind ellipsenförmig mit einer Höhe von 230 mm und einer Breite von 280 mm. Die Ziffernhöhe sollte mindestens 140 mm, die Strichstärke 25 mm und die maximale Zeichenbreite 80 mm betragen. Die Buchstabengröße muss mindestens die halben Werte der Ziffern haben (70/12,5/40mm). Der Abstand zwischen den Zeichen muss mindestens 15 mm betragen. Die Kanten von Metallnummernschildern sind mit einem Mindestradius von 3 mm abzurunden bzw. einzubördeln. Bei Motorrädern mit Verkleidung ist die

Startnummerngrundfläche gegebenenfalls ein Teil der Verkleidung.
Bei den Farben muss es sich um matte Farben gem. der RAL-Farbskala handeln, d.h. Schwarz wie 9005, Blau wie 5010, Gelb wie 1003, Rot wie 3020, Grün wie 6002, Weiß wie 9010.

4. Zusätzliche klassenbezogene Bestimmungen

4.1 Klasse Antik bis 1919

4.1.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Antik bis 1919 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr bis 1919
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr bis 1928, die mit Riemenantrieb gebaut wurden.
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr vor 1925, die ohne Kupplung und Getriebe gebaut wurden.
- Motorräder mit Ersteinsatzjahr vor 1925, die mit Kupplung und höchstens zwei Gangstufen gebaut wurden.

4.1.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Die Motorräder dürfen in keinem sichtbaren Detail von der zeitgenössischen Technik abweichen
- Zeitgemäße Simplexbremsen dürfen nachgerüstet werden
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt

4.2 Klasse Vintage 1920 bis 1930

4.2.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Vintage 1920 bis 1930 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr 1920 bis 1930, ausgenommen Motorräder der Antik-Klasse

4.2.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Nur zeitgemäße außenliegende separate Schaltautomaten sind erlaubt
- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen ist nicht erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1930 sind nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Umrüsten auf Alufelgen ist nicht erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente für die Radfederung sind nicht erlaubt

4.3 Klasse Post Vintage 1931 bis 1949

4.3.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Post Vintage 1931 bis 1949 sind folgende:

- Motorräder mit Ersteinsatzjahr 1931 bis 1949

4.3.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüberhinaus gilt:

- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremse ist nur bei Telegabeln erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1949 sind nicht erlaubt
- Umrüsten auf Federelemente sowie Bremsen aus der Zeit nach 1949 ist nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll (Gespanne 18 Zoll)
- Die maximale Felgenbreite beträgt 1.85 Zoll (= WM3)
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

4.4 Klasse Gespanne bis 1949 + Gespanne Sitzler ab 18 Zoll bis 1967

4.4.1 Definition der Motorräder

In der Klasse Gespanne bis 1949 + Gespanne Sitzler ab 18 Zoll bis 1967 sind die Gespanne der Klassen Vintage, Post Vintage und die Gespanne der Klasse Classic, Sitzler ab 18 Zoll zusammengefasst. Es sind nur Gespanne der Gruppe B1 erlaubt.

4.4.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Die Gespanne müssen gemäß ihrer Baujahreszuordnung den Punkten 4.2.2, 4.3.2 oder 4.5.2 uneingeschränkt entsprechen.

4.5 Klasse Classic 1950 – 1967

4.5.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Classic 1950 – 1967 sind folgende:

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1950 – 1967, auf damaligem technischen Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Viertaktrennmotoren bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1968 – 1972, auf damaligem technischen Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesenen Eigenbaurennmaschinen bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1950 - 1967 auf damaligem technischen Stand.

- Zum Rennmotorrad umgebaute Serienmotorräder mit nicht mehr als 500ccm und bis Baujahr 1964, auf damaligem technischem Stand.
- Gespanne die diesem technischen Reglement entsprechen, auch wenn sie nach 1967 aufgebaut wurden.

4.5.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Ändern der historischen Rahmenbauart ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Aluminiumschwingen ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Hebelsysteme bei der Federung ist nicht erlaubt
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter sind nicht erlaubt
- Telegabelstandrohre über 35 mm Durchmesser sind nicht erlaubt (außer Rickman/Betor)
- Scheibenbremsanlagen sind nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM3)
- Die max. Reifenbreite beträgt
 - bis 175 ccm = 100 mm
 - bis 250 ccm = 110 mm
 - über 250 ccm = 120 mm

Weiterhin gilt für Gespanne:

- Der maximale Radstand beträgt 1500 mm
- Nur Rohrrahmen sind erlaubt
- Zweitakter sind nicht erlaubt
- Der maximale Hubraum beträgt 600 ccm (bei englischen Twins 650 ccm)
- Motor und Antrieb müssen aus der Zeit vor 1968 stammen (keine BMW/5 etc) und dürfen nur zeitgemäß modifiziert werden
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 16 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 110 mm
- Die Verkleidung darf nicht als aerodynamische Einheit Motorrad und Boot umschließen
- Bei Kneelern beträgt die maximale Höhe 800 mm

4.6 Klasse Post Classic GP 1968 – 1983

4.6.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Post Classic GP 1968 bis 1983 sind folgende:

- Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis maximal 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 – 1983, auf damaligem technischen Stand, sowie deren exakte Repliken, ausgenommen Motorräder der Classic-Klasse.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen bis maximal 500ccm, mit Ersteinsatzjahr 1968 – 1983, auf damaligem technischen Stand.
- Zweitakt-Werksrennmaschinen oder Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Formel 750 auf damaligem technischen Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historische Gespanne Kneeler bis 500ccm mit Zweitaktmotor und Ersteinsatzjahr 1968 – 1983, auf damaligem technischen Stand, sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 gebaut worden sind.

Darüber hinaus auch im (jeweils zu prüfenden Einzelfall) Gespanne bis 500ccm mit Viertakt-Rennmotoren, welche technisch dieser Baujahresperiode zuzuordnen sind. Ausgenommen sind Motorräder der Classic-Klasse.

4.6.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüberhinaus gilt:

- Telegabelstandrohre (außer Rickman/Betor) bis 41mm Durchmesser sind erlaubt
- Nur Einkolbenbremszangen sind erlaubt, Doppelkolbenzangen nur bei historischem Nachweis.
- Der Mindestfelgendurchmesser bei Solomotorrädern beträgt 18 Zoll, 16 Zoll nur mit historischem Nachweis.
- Die maximale Reifenbreite bei Solomotorrädern beträgt 165mm.

Darüberhinaus gilt für Gespanne:

- Der maximale Radstand beträgt 1600mm.
- Die maximale Höhe beträgt 800mm
- Heckmotoren sind nicht erlaubt.
- Profillose Rennreifen (Slicks) sind erlaubt.

4.7 Youngtime GP 1984 – 1989

4.7.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Youngtime GP 1984 – 1989 sind folgende Solomotorräder:

- Zweitakt-Werksrennmaschinen und Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 80ccm bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – 1989, auf damaligem technischen Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen der Hubraumklassen 80ccm bis 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 – 1989 und auf damaligem technischen Stand

4.7.2 Technische Eingrenzungen

:

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüberhinaus gilt:

- Der Einsatz von profillosen Reifen (Slicks) ist nur bei 17 Zoll Rädern erlaubt und nur dann, wenn für das Motorrad ein zweiter Satz austauschbarer Räder bereitsteht, welcher mit Regenreifen bestückt ist und der bei der Technischen Abnahme montiert sein muss

4.8 50ccm bis zum historischen Ende der Klasse

4.8.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse 50ccm bis zum historischen Ende der Klasse sind folgende:

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Ersteinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischen Stand, sowie deren exakte Repliken.

- Historische Eigenbaurennmaschinen mit Ersteinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischen Stand, sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 gebaut worden sind.

4.8.2 Technische Eingrenzungen:

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Die Motorräder müssen vom Aufbau und Erscheinungsbild her klar einer Einsatzperiode im Straßenrennsport zugeordnet werden können
- Es werden keine Bastelmotorräder zugelassen, deren Motorbasis nach 1989 entstanden ist.
- Es werden keine Serienumbauten zugelassen, welche in dieser Form in historischer Zeit nie am Start gewesen sind

4.9 Clubsport bis 1978

4.9.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Rennmaschinen mit Hubraum über 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 – 1978 und auf damaligem technischen Stand, ausgenommen Motorräder der Klassen Classic und Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1978 mit Technik bis 1978, ausgenommen Motorräder der Klasse Classic .
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1978

4.9.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Nur Stahlrohrrahmen
- Aluschwinge nur mit historischem Nachweis
- Hebelsysteme bei der Federung nur mit historischem Nachweis
- Zentralfederbeine nur mit historischem Nachweis
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter nur aus der Zeit vor 1978
- Nur Einkolbenbremszangen
- Telegabelholme nur bis 38mm Durchmesser (außer Rickman/Betor)
- Motorbauteile von GP Motoren sind nicht erlaubt
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Elektronräder nur bei historischem Nachweis
- Mindestfelgendurchmesser 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165mm
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb umgebaut sein

4.10 Clubsport 1979 – 1983

4.10.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1979 – 1983 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen und Eigenbaurennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1979 – 1983 und auf damaligem technischen Stand, ausgenommen Motorräder der Klasse Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1983 mit Technik bis 1983, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1983, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.

4.10.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Keine Motorbauteile von GP-Motoren
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Mindestfelgengröße 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165mm
- Bremsscheibendurchmesser maximal 300mm
- Nur zeitgemäße Ein- und Zweikolbenbremssättel
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb umgebaut sein

4.11 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 100/4-Takt bis 1978

4.11.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1978 sind folgende:

- Historisch nachgewiesene Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1978, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP.
- Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm, historisch nicht nachgewiesen, aber mit Technik bis 1978 aufgebaut, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP.

4.11.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Der maximale Radstand beträgt 1600mm
- Die maximale Höhe beträgt 800mm
- Heckmotoren sind nicht erlaubt
- Nur Einkolbenbremszangen
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.

4.12 Clubsport Gespanne Sitzer 15 Zoll bis 1978

4.12.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport Gespanne Sitzer 15 Zoll bis 1978 sind folgende

- Reglementgemäß neu aufgebaute Gespanne mit Technik bis 1978

4.12.2 Technische Eingrenzungen

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:

- Rahmen und Motor nur von Großserienstraßenmotorrad bis 1978
- Maximaler Hubraum 1000ccm
- Nur straßenzugelassene 15 Zoll Reifen am Motorrad, maximale Breite 155mm
- Nur Plattform-Rennseitenwagen, angeschraubt
- Tank nur auf Motorrad, nur Fallbenzin