

Technische Bestimmungen des DMSB für DMSB Rundstrecken Cup DMV Rundstrecken Championship 2016

Stand: 01.04.2016 Änderungen sind kursiv abgedruckt

2. Klasse Superstock 1000 und Superstock 600

Ergänzungen/Änderungen zu den Technischen Bestimmungen können jederzeit vom DMSB vorgenommen werden, um einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten.

2.1. Einleitung

2.1.1.

Die Motorräder müssen in folgenden Gebieten über eine gültige Homologation für den Straßenverkehr verfügen: USA, Europa oder Japan.

Die Motorräder müssen bei den Verkaufsstellen oder dem Händlernetz des Herstellers in einem der oben genannten Gebiete vor der dritten Veranstaltung des gegenwärtigen Jahres zum Verkauf an jedermann vorrätig sein, um bei den restlichen Veranstaltungen des gegenwärtigen Jahres eingesetzt werden zu dürfen.

2.2. Klasseneinteilung

2.2.1.

Die Klasseneinteilung wird durch den Hubraum des Motors bestimmt.

2.3. Allgemeine Bestimmungen

2.3.1. Materialien

Bei allen Motorrädern ist die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker, Schwinge, Schwingenachse und Radachsen verboten. Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenso verboten. Schrauben und Muttern aus Titan-Legierungen sind erlaubt.

Titan-Test an der Strecke:

- 1) Magnet Test (Titan ist nicht magnetisch)
- 2) Test mit 3 %-iger Salpetersäure (Titan reagiert nicht; handelt es sich um Stahl, hinterlässt der Tropfen einen schwarzen Fleck)
- 3) Das spezifische Gewicht von Titan-Legierungen liegt zwischen 4,5 und 5,0 kg/dm³, das von Stahl über 7,48 kg/dm³ und kann durch Wiegen und Ermitteln des Volumens in einem mit Wasser gefüllten, kalibrierten Glas festgestellt werden (Einlassventil, Kipphebel, Pleuel, etc.).
- 4) In Zweifelsfällen muss die Prüfung in einer Materialprüfanstalt erfolgen.

2.3.2. Lenker

Die Lenkerenden müssen mit einem festen Material verschlossen oder mit Gummi überzogen sein.

Der Lenkeinschlag muss bei allen Motorrädern zu jeder Seite, von der Längsachse des Motorrades oder der Mittelstellung des Lenkers aus, mindestens 15° betragen.

In jeder Position des Lenkeinschlages muss zu Vorderrad, Reifen und Kotflügel ein Abstand von mindestens 10 mm bestehen.

Bei jedem beliebigen Lenkeinschlag muss ein Abstand von mindestens 30 mm zwischen Lenker mit Hebeln und dem Tank gewährleistet sein, damit sich der Fahrer nicht die Finger einklemmen kann (siehe Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen A, B, C). Lenkanschläge müssen aus festem Material bestehen. Der Lenkungsdämpfer darf nicht als Lenkanschlag fungieren.

Reparaturen durch Schweißen sind an Leichtmetall-Lenkern verboten.

2.3.3. Bedienungshebel

Alle Lenkerhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen am Ende eine Kugel aufweisen (Durchmesser mindestens 16 mm). Die Kugel kann auch abgeflacht, muss aber in jedem Falle abgerundet sein (Mindeststärke des abgeflachten Teils 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einer separaten Achse montiert sein.

Ist der Fußbremshebel auf der Achse der Fußraste gelagert, so muss er im Falle einer Deformierung der Fußraste unter allen Umständen funktionsfähig bleiben.

2.3.4. Räder und Felgen

1) Jegliche Veränderungen an Felge und/oder Speichen der Räder (Guss, Nieten), ausgenommen Ventile, sind verboten.

2) Die Felgenbreite wird zwischen den Felgenhörnern gemäß ETRTO gemessen.

2.3.5. Reifen

Die am homologierten Motorrad montierten Reifen können ausgetauscht werden.

Das Profilmuster der verwendeten Reifen muss während der Produktion beim Hersteller entstehen.

Die Profiltiefe muss bei der Kontrolle vor dem Rennen in allen Bereichen mindestens 2,5 mm betragen. Reifen die bei der Kontrolle eine Profiltiefe von weniger als 1,5 mm aufweisen gelten als profillose Reifen.

2.3.6.

Die Benutzung von Reifenwärmern ist gestattet.

2.3.7. Verwendung der Reifen

Entfällt für die DRC.

2.3.8. Ballast

Der Gebrauch von Zusatzgewichten, um das vorgeschriebene Mindestgewicht zu erreichen, ist erlaubt. Der Einsatz von Zusatzgewichten ist dem Technischen Pflichtkommissar bei der Technischen Abnahme anzuzeigen.

Die Zusatzgewichte müssen aus festen Metallteilen gefertigt sein und fest und sicher durch einen Halter oder direkt am Rahmen oder Motor mittels mindestens zwei Stahlschrauben (min. 8 mm, Festigkeitsklasse 8.8 oder höher) befestigt sein.

Andere technische Lösungen müssen dem Technischen Pflichtkommissar zur Zustimmung vorgestellt werden.

Der Kraftstoff im Kraftstofftank kann als Ballast genutzt werden. Dennoch darf das Gewicht des Motorrades nie unter dem vorgeschriebenen Mindestgewicht liegen.

2.3.9. Zeitnahme Einrichtungen

Alle Motorräder müssen einen korrekt montierten Zeitnahme-Transponder haben. Der Transponder muss von der offiziellen Zeitnahme genehmigt und fest durch Kabelbinder, Schrauben oder Nieten befestigt sein. Die Befestigung allein durch Klebeband und/oder Klettband wird nicht akzeptiert.

2.6. Technische Bestimmungen Superstock

Die folgenden Regeln haben das Ziel, im Interesse der Sicherheit und eines fairen Wettbewerbs zwischen unterschiedlichen Motorrad-Konzepten, begrenzte Änderungen an den homologierten Motorrädern zu erlauben.

ALLES WAS NICHT AUSDRÜCKLICH ERLAUBT UND IN DEN FOLGENDEN REGELN BESCHRIEBEN IST, IST VERBOTEN

Wenn Veränderungen an einem Teil oder System in irgendeinem der folgenden Artikel nicht ausdrücklich erlaubt sind, sind sie verboten.

Superstock Motorräder benötigen eine FIM Homologation (siehe Anhang FIM Homologation, Verfahren für Superstock, Supersport und Superbike Motorräder). Die Motorräder dürfen weitere *sechs* Jahre nach Ablauf der FIM Homologation eingesetzt werden. Alle Motorräder müssen in jeder Hinsicht den Technischen Bestimmungen für Straßenrennen entsprechen, es sei denn, die davon abweichende Ausstattung entspricht dem homologierten Modell.

Das Erscheinungsbild des Superstock Motorrades von vorn, hinten und im Profil muss (es sei denn es ist anders angegeben) der homologierten Form entsprechen (wie ursprünglich vom Hersteller produziert). Das Erscheinungsbild der Auspuffanlage ist von dieser Regel ausgenommen.

2.6.1. Allgemeine Angaben

Alle Teile und Systeme die in den folgenden Artikeln nicht ausdrücklich erwähnt sind, müssen wie vom Hersteller für das homologierte Modell ursprünglich produziert verbleiben.

2.6.2. Ausgleich für unterschiedliche Motorrad-Konzepte

Entfällt für die DRC.

2.6.3. Motorenkonzepte und Hubraum

Folgende Motorkonfigurationen sind erlaubt:

Superstock 1000:

Über 750 ccm bis 1000 ccm	4-Takt	3 und 4 Zylinder
Über 850 ccm bis 1200 ccm	4-Takt	2 Zylinder

Superstock 600:

Über 401 ccm bis 600 ccm	4-Takt	4 Zylinder
Über 401 ccm bis 675 ccm	4-Takt	3 Zylinder
Über 401 ccm bis 750 ccm	4-Takt	2 Zylinder

Der Gesamt-Hubraum, die Zylinderbohrung und der Kolbenhub müssen wie homologiert bleiben.

2.6.4. Mindestgewicht

Superstock 1000:

Das Mindestgewicht beträgt 165,00 kg.

Superstock 600:

Das Mindestgewicht beträgt für	600 ccm/4-Zyl.	160,00 kg
	675 ccm/3-Zyl.	165,00 kg
	750 ccm/2-Zyl.	165,00 kg

Superstock 1000 und Superstock 600:

Es wird beim Mindestgewicht keine Toleranz gewährt.

Im Zuge der Technischen Kontrolle nach dem Rennen werden die ausgewählten Motorräder in dem Zustand gewogen wie sie das Rennen beendet haben. Das vorgeschriebene Mindestgewicht muss in

diesem Zustand erreicht werden. Nichts, inklusive aller Flüssigkeiten, darf dem Motorrad hinzugefügt werden.

Während des Trainings kann der Fahrer aufgefordert werden, sein Motorrad einer Gewichtskontrolle zu unterziehen. Der Fahrer muss diesem Wunsch in allen Fällen nachkommen.

Der Gebrauch von Zusatzgewichten zum Einhalten des Mindestgewichts ist erlaubt. Der Gebrauch von Zusatzgewicht muss dem Technischen Pflichtkommissar bei der Technischen Abnahme angezeigt werden.

2.6.5. Startnummerntafeln

Alle Startnummern müssen an der Front (1x mittig oder jeweils 1x pro Seite) und auf jeder Seite am Motorrad deutlich lesbar angebracht sein.

Ziffernhöhe vorne: 160 mm

Ziffernhöhe hinten/seitlich: 160 mm (auch zulässig 1x Höcker von hinten gesehen in Fahrtrichtung oder beidseitig am Höcker)

Weitere Position an Wanne freigestellt, Ziffernhöhe: 150 mm

Die Farbkombinationen sind wie folgt:

Klasse STK 1000: Untergrund rot / Ziffern weiß

Klasse STK 600: Untergrund rot / Ziffern gelb

Scharfer Kontrast von Untergrund und Ziffernfarbe muss an allen Startnummernfeldern gegeben und das Startnummernfeld muss deutlich erkenntlich sein. Ziffern dürfen max. 5 mm schattiert oder eingefasst sein!

Die Beurteilung über Einhaltung und Richtigkeit vorstehender Festlegungen obliegt dem Technischen Pflichtkommissar.

2.6.6. Kraftstoff

Alle Motoren müssen mit handelsüblichem bleifreiem Kraftstoff mit einem maximalen Bleigehalt von 0,005 g/l (bleifrei) und einer maximalen MON von 90 (vollständige Spezifikation siehe FIM Artikel 2.7 oder DMSB Handbuch Motorradsport Artikel 01.63).

2.6.7. Reifen

Sowohl die Verwendung von Profilreifen als auch Slicks (profillose Reifen) ist gestattet.

Jegliche Änderung oder Behandlung (Nachschneiden) ist verboten.

Regenreifen und Intermediates dürfen verwendet werden, müssen aber die Bezeichnung „NHS“ oder „nicht für den öffentlichen Straßenverkehr“ tragen.

2.6.8. Motor

Entfällt für die DRC.

2.6.8.1. Kraftstoff-Einspritz-System

2.6.8.1.1.

Die Bezeichnung Kraftstoff-Einspritz-System bezieht sich auf Drosselklappenkörper, Kraftstoff-Einspritz-Ventile, Einrichtungen für variable Längen des Einlasstrakts, Kraftstoff-Pumpe und Kraftstoffdruck-Regler.

Es muss das ursprünglich homologierte Kraftstoff-Einspritz-System ohne jegliche Änderungen verwendet werden.

Die Einspritzdüsen müssen Original-Teile sein und unverändert der ursprünglichen Spezifikation und Fertigung entsprechen.

Die Ansaugtrichter dürfen geändert oder ausgetauscht werden.

Die Drosselklappen dürfen weder ersetzt noch modifiziert werden.

Einrichtungen für variable Längen des Einlasstrakts dürfen nicht hinzugefügt werden wenn sie an dem homologierten Motorrad nicht vorhanden sind. Alle Teile einer Einrichtung für variable Längen des Einlasstraktes müssen exakt wie homologiert bleiben und in derselben Weise wie an dem homologierten Modell arbeiten.

Luft und Kraftstoff-/Luft-Gemisch darf ausschließlich durch die Drosselklappen des Drosselklappenkörpers in den Brennraum gelangen.

Elektronisch gesteuerte Drosselklappen, bekannt als „ride-by-wire“, dürfen nur benutzt werden, wenn das homologierte Motorrad mit einem derartigen System ausgestattet ist. Die Software darf geändert werden, vom Hersteller vorgesehene Sicherheitssysteme und -verfahren müssen beibehalten werden.

2.6.8.2. Zylinderkopf

Es sind keine Änderungen erlaubt.

Es darf kein Material hinzugefügt oder entfernt werden.

Die Dichtungen dürfen ersetzt werden.

Die Ventile, Ventilsitze, Ventilführungen, Ventildfedern, Stößel, Öl-Dichtungen, Shims, Ventilkeile und Scheiben und Federteller der Ventildfedern müssen wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben. Am Zylinderkopf sind ausschließlich normale Wartungsarbeiten, wie vom Hersteller in der Wartungsanleitung des homologierten Motorrades beschrieben, erlaubt.

Unterlagscheiben unter den Ventildfedern sind nicht erlaubt.

2.6.8.3. Nockenwelle

Es sind keine Änderungen erlaubt.

Für die technische Überprüfung: Bei direkt auf den Stößel wirkender Nockenwelle wird die Nockenhöhe gemessen; bei nicht direkt auf das Ventil wirkender Nockenwelle wird der Ventilhub gemessen.

Die Steuerzeiten der Nockenwellen sind freigestellt. Eine mechanische Bearbeitung der Nockenwellen-Kettenräder ist nicht erlaubt.

2.6.8.4. Nockenwellen-Kettenräder oder Nockenwellen-Zahnräder

Es sind keine Änderungen der Dimensionierung erlaubt.

2.6.8.5. Zylinder

Es sind keine Änderungen erlaubt.

2.6.8.6. Kolben

Es sind keine Änderungen (inklusive polieren und erleichtern) erlaubt.

2.6.8.7. Kolbenringe

Es sind keine Änderungen erlaubt.

2.6.8.8. Kolbenbolzen und Kolbenbolzen-Sicherungsringe

Es sind keine Änderungen erlaubt.

2.6.8.9. Pleuel

Es sind keine Änderungen (inklusive polieren und erleichtern) erlaubt.

2.6.8.10. Kurbelwelle

Es sind keine Änderungen (inklusive polieren und erleichtern) erlaubt.

2.6.8.11. Motorgehäuse, Getriebegehäuse

Motor-/Getriebegehäuse müssen wie homologiert bleiben. Es sind keine Veränderungen (inklusive lackieren, polieren und erleichtern) erlaubt.

Der Anbau einer Pumpe zur Erzeugung eines Vakuums im Kurbelgehäuse ist nicht erlaubt. Wenn am homologierten Motorrad eine Vakuumpumpe verbaut ist, darf diese nur wie homologiert arbeiten.

2.6.8.11.1 Seitliche Motordeckel und -schützer

Seitliche Motordeckel können verändert, modifiziert oder ausgetauscht werden. Wenn die Deckel verändert oder modifiziert werden, müssen sie bei einem Aufprall mindestens die selbe Stabilität wie die originalen Deckel aufweisen. Wenn die Deckel ausgetauscht werden, müssen sie aus Material mit dem gleichen oder höheren spezifischen Gewicht wie die originalen Deckel bestehen. Das Gewicht des Deckels darf nicht geringer als das des originalen Deckels sein.

Alle seitlichen Deckel oder Gehäuse in denen Öl enthalten ist und die bei einem Unfall mit dem Boden in Berührung kommen können, müssen durch eine zweite Abdeckung aus Metall (wie Aluminium-Legierung, Edelstahl, Stahl oder Titan) oder Verbund-Material (wie Carbon, Kevlar® oder verstärktem Kunststoff) geschützt werden. Platten und/oder Bügel aus Aluminium oder Stahl sind erlaubt. Alle diese Vorrichtungen müssen derart konstruiert sein, dass sie widerstandsfähig gegen plötzliche Stöße sind und müssen fest und sicher befestigt sein.

2.6.8.12. Kraftübertragung / Getriebe / Getriebegehäuse

Es sind keine Änderungen erlaubt.

Schaltautomaten (inklusive Kabelbaum und Potentiometer) sind erlaubt.

Antriebsritzel, Kettenrad, Teilung und Dimension der Antriebskette können geändert oder ausgetauscht werden.

Die Abdeckung des Antriebsritzels kann geändert oder entfernt werden.

Der Kettenschutz kann, wenn er nicht Teil des hinteren Kotflügels ist, entfernt werden.

2.6.8.13. Kupplung

Es sind keine Änderungen erlaubt.

Die Reib- und die Mitnehmer-Scheiben können ausgetauscht werden, die Anzahl der Scheiben muss jedoch wie homologiert bleiben.

Die Kupplungsfedern können ausgetauscht werden.

2.6.8.14. Ölpumpe und Ölleitungen

Es sind keine Änderungen an der Ölpumpe erlaubt.

Ölleitungen können modifiziert oder ausgetauscht werden. Werden Ölleitungen ausgetauscht die Überdruck führen, müssen sie metallverstärkt sein und gepresste oder geschraubte Anschlüsse haben.

2.6.8.15. Kühler / Ölkühler

Es dürfen Schutzgitter vor dem Öl- und/oder Wasserkühler(n) angebracht werden.

Die Wasserschläuche zum und vom Motor können ausgetauscht werden, das System muss aber beibehalten werden. Ausgleichsbehälter können ausgetauscht werden, müssen aber sicher befestigt sein.

Der Kühlerventilator und dessen Kabelbaum kann entfernt werden. Thermoschalter, Wassertemperatur-Geber und Kühlwasser-Thermostat können entfernt werden.

Der Kühlerdeckel ist freigestellt.

Ein zusätzlicher Wasserkühler kann montiert werden. Das Erscheinungsbild des Motorrades von vorn, von hinten und von der Seite darf sich aber dadurch nicht verändern. Zusätzliche Halter um den zusätzlichen Kühler zu montieren sind gestattet.

2.6.8.16. Airbox

Die Airbox muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben. Die Abläufe der Airbox müssen verschlossen werden.

Das Luftfilter-Element kann modifiziert oder ausgetauscht werden.

Alle Motorräder müssen ein geschlossenes System zur Motorentlüftung haben. Alle Leitungen zur Motorentlüftung müssen in die Airbox münden.

2.6.8.17. Kraftstoffversorgung

Kraftstoffleitungen vom Tank zum Kraftstoff-Verteiler können ausgetauscht werden, der Kraftstoffhahn und/oder das Kraftstoffausgangsventil müssen wie vom Hersteller produziert bleiben.

Schnellverschlüsse oder flüssigkeitsdichte Schnellverschlüsse dürfen verwendet werden.

Die Kraftstoffpumpe und der Kraftstoffdruckregler müssen wie homologiert bleiben.

Kraftstoff-Entlüftungsleitungen können ausgetauscht werden.

Zusätzliche Kraftstofffilter können montiert werden.

2.6.8.18 Auspuffanlage

Auspuffrohre und Schalldämpfer können modifiziert oder ausgetauscht werden. Katalysatoren müssen entfernt werden.

Die Anzahl der Endschalldämpfer muss wie homologiert bleiben. Die Endschalldämpfer müssen auf der/den selben Seite(n) sein wie beim homologierten Motorrad.

Aus Sicherheitsgründen müssen hervorstehende Kanten abgerundet sein.

Ummanteln der Auspuffanlage ist nicht erlaubt, ausgenommen ist hier der Bereich der Füße des Fahrers oder als Hitzeschutz in Kontaktbereichen mit der Verkleidung.

Das Geräuschlimit für Superstock Motorräder beträgt 103 dB/A (mit einer Toleranz von + 3 dB/A nach dem Rennen).

2.6.9. Elektrik und Elektronik

2.6.9.1. Zündanlage / Motorsteuerung (Engine Control System ECU)

Das Motorsteuergerät (ECU) muss entweder

- a) das Original-System wie homologiert sein und die Software darf geändert werden
- b) eine Kit-ECU (produziert und/oder anerkannt vom Motorrad-Hersteller) darf verwendet werden. Es darf ein Adapter zur Verbindung der Kit-ECU mit dem Original-Kabelbaum verwendet werden.
- c) der Einzelhandelspreis des gesamten Systems (inklusive Software) darf nicht höher sein als das 1,5-fache des Preises des Original-Systems.
- d) zusätzlich zu oben erwähnter Option a) dürfen externe Zündungs- und/oder Einspritzanlagen-Steuerungsmodule an die Standard-ECU angeschlossen werden. Der Einzelhandelspreis dieser Zusatzmodule darf nicht höher sein als der des kompletten Kit-ECU-Satzes.

Das Motorsteuergerät (ECU) darf an anderer Stelle montiert werden.

Zündkerzen dürfen ausgetauscht werden.

2.6.9.2. Generator, Elektrostarter

Es sind keine Änderungen erlaubt.

Der elektrische Anlasser muss normal arbeiten und während der gesamten Veranstaltung in der Lage sein, den Motor zu starten.

2.6.9.3. Zusatzausrüstung

Die Montage von nicht ursprünglich am homologierten Motorrad vorhandener Zusatz-Ausstattung ist gestattet (Datenerfassung, Computer, Datenaufzeichnung, etc.). Der originale Tachometer und/oder Drehzahlmesser können verändert oder ausgetauscht werden.

Die Anbringung eines Geräts zur Übertragung eines IR-Signals zwischen Fahrer und Team zur Messung von Rundenzeiten ist erlaubt.

Die Montage einer GPS-Einheit zum Zweck der Messung von Rundenzeiten und Zählung von Runden ist gestattet. Telemetrie ist nicht erlaubt.

2.6.9.4. Kabelbaum

Der Original-Kabelbaum darf wie nachstehend beschrieben modifiziert werden:

Der Kabelbaum kann durch einen Kit-Kabelbaum (wie für den vom Motorradhersteller gelieferten/anerkannten ECU-Kit geliefert) ersetzt werden.

Das Zünd-/Lenkschloss und dessen Kabelbaum können an anderer Stelle montiert oder entfernt werden.

Das Kürzen des Kabelbaums ist verboten.

2.6.9.5. Batterie

Die Batterie kann ausgetauscht werden. Wenn die Batterie ausgetauscht wird, muss die Kapazität der Batterie gleich oder höher der Batterie des homologierten Motorrads sein.

Für den DMSB Bereich wird empfohlen, sofern Lithium-Ionen-Batterien/Akkus Anwendung finden, diese mit einer entsprechenden und ausgewiesenen BMS Schutzelektronik zu verwenden.

2.6.10 Hauptrahmen

Für die gesamte Dauer der Veranstaltung darf jeder Fahrer jeweils nur ein Motorrad, welches der Technischen Abnahme vorgestellt und dort markiert wurde, einsetzen. Für den Fall, dass der Rahmen dieses Motorrads ersetzt werden muss (Beschädigung durch Sturz etc.) ist der Einsatz eines Ersatzmotorrades gestattet. Ein Wechsel auf das Erstmotorrad ist dann nicht mehr gestattet. Beide Motorräder sind dem Technischen Pflichtkommissar vorzustellen, wobei am Erstmotorrad die Markierung der Technischen Abnahme entfernt wird.

2.6.10.1 Hauptrahmen und Heckrahmen

Der Hauptrahmen muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Bohrungen in den Rahmen sind nur zur Anbringung von erlaubten Komponenten (z.B. Verkleidungshalter, Halter für Lenkungsdämpfer, Sensoren) gestattet.

Die Seiten des Rahmens dürfen durch Protektoren aus Verbundmaterial geschützt werden. Diese Protektoren müssen sich der Form des Rahmens anpassen.

Nichts anderes darf dem Rahmen hinzugefügt oder von ihm entfernt werden.

Alle Motorräder müssen eine am Rahmen eingeschlagene Fahrzeugidentnummer (Fahrgestellnummer) aufweisen. Sollte die Original Fahrzeugidentnummer nicht vorhanden sein, ist der Nachweis auf Originalität vom Teamleiter/Fahrer gegenüber dem Technischen Pflichtkommissar zu erbringen. Am Hauptrahmen ist danach durch den Technischen Pflichtkommissar eine Verplombung anzubringen.

Motorhalter und Motorhalteplatten müssen wie vom Hersteller ursprünglich für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Der Heckrahmen kann verändert oder ausgetauscht werden. Das Material des Heckrahmens muss entweder wie homologiert, oder von höherem spezifischem Gewicht sein.

Zusätzliche Sitzhalterungen können hinzugefügt werden, nicht belastete hervorstehende Halter können, wenn sie keinen Einfluss auf die Sicherheit der Gesamtkonstruktion haben, entfernt werden. Am Heckrahmen angeschraubte Komponenten dürfen entfernt werden.

Die Lackierung des Rahmens und/oder Heckrahmens ist freigestellt, polieren des Hauptrahmens oder des Heckrahmens ist verboten.

2.6.10.2 Vorderradgabel

Die Vorderradgabel (Standrohre, Tauchrohre, Gabelfüße, Gabelbrücken etc.) muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Die inneren Teile der homologierten Gabel dürfen modifiziert oder ausgetauscht werden.

Es dürfen keine elektronisch gesteuerten Federungssysteme (After-Market oder Prototyp) verwendet werden, es sei denn, ein solches System ist an dem homologierten Motorrad verbaut. Dann muss das Federungssystem komplett (alle mechanischen und elektronischen/elektrischen Teile) bleiben wie mit dem Motorrad homologiert. Das Federungssystem muss im Falle eines Ausfalls der Elektronik noch sicher arbeiten.

After-Market Dämpfer-Kits oder Ventile dürfen verwendet werden.

Die Verschlussstopfen der Gabelholme können modifiziert oder ausgetauscht werden, um Einstellungen von außen zu ermöglichen.

Staubdichtungen dürfen modifiziert, ausgetauscht oder entfernt werden. Die Gabel muss dabei unter allen Umständen öldicht bleiben.

Die ursprüngliche Oberflächenbeschaffenheit der Gabelrohre (Standrohr, Tauchrohr) darf geändert werden. Beschichtungen sind erlaubt.

Die obere und die untere Gabelbrücke müssen wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Der Gabelüberstand (Höhe und Position der Gabelbeine im Verhältnis zu den Gabelbrücken) ist frei.

Ein Lenkungsämpfer darf hinzugefügt oder durch einen After-Market Dämpfer ersetzt werden.

Der Lenkungsämpfer darf nicht als Lenkanschlag fungieren.

2.6.10.3. Hinterradgabel (Schwinge)

Die Hinterradschwinge muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass keine Körperteile zwischen dem unteren Kettenlauf und dem Kettenrad eingeklemmt werden können.

Die Achse der Hinterradschwinge muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Halter für Hinterradständer dürfen an der Hinterradschwinge durch Schweißen oder Schrauben angebracht werden. Die Halter müssen abgerundet (mit großem Radius) sein. Die Befestigungsschrauben müssen versenkt sein. Ein Befestigungssystem oder Befestigungspunkt(e) um den hinteren Bremsattel an seiner Position zu halten dürfen an der Hinterradschwinge angebracht werden.

2.6.10.4. Hinteres Federungssystem

Das hintere Federbein darf modifiziert oder ausgetauscht werden. Die Befestigungspunkte an Rahmen und Hinterradschwinge müssen wie homologiert bleiben.

Die Feder darf ausgetauscht werden.

Es darf kein elektronisch gesteuertes Federungssystem (After-Market oder Prototyp) verwendet werden, es sei denn, ein solches System ist an dem homologierten Motorrad verbaut. Dann muss das Federungssystem komplett (alle mechanischen und elektronischen/elektrischen Teile) bleiben wie mit

dem Motorrad homologiert. Das Federungssystem muss im Falle eines Ausfalls der Elektronik noch sicher arbeiten.

Das Hebelsystem des hinteren Federungssystems muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

2.6.10.5 Räder

Die Räder müssen wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Der Tachoantrieb kann entfernt und durch ein Distanzstück ersetzt werden.

Ist im Hinterrad ein Antriebsdämpfer verbaut, muss dieser wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Es sind keine Änderungen an den Radachsen und/oder den Befestigungen oder Befestigungspunkten für die vorderen Bremszangen erlaubt. Distanzstücke können modifiziert werden. Änderungen an den Rädern um die Distanzhülsen in Position zu halten sind erlaubt.

Wuchtgewichte können entfernt, ausgetauscht oder hinzugefügt werden.

Alle Arten von Schläuchen (wenn verbaut) oder Ventilen können verwendet werden.

2.6.10.6 Bremsen

Bremsscheiben dürfen durch After-Market Bremsscheiben ersetzt werden, wenn sie folgende Anforderungen erfüllen:

- Bremsscheibe und Bremsscheibenträger müssen jeweils aus demselben Material bestehen wie die homologierte Bremsscheibe und der Bremsscheibenträger.
- Der äußere und der innere Durchmesser der Bremsscheibe (Bremsring) dürfen nicht größer sein als bei der homologierten Bremsscheibe.
- Die Stärke der Bremsscheibe darf vergrößert werden, die Bremsscheibe muss jedoch ohne jegliche Modifikationen in die homologierten Bremszangen passen. Die Anzahl der Floater ist frei.
- Die Befestigung des Bremsscheibenträgers am Rad muss wie bei der homologierten Bremsscheibe bleiben.

Vordere und hintere Bremszangen (Befestigung, Träger, Aufhängung) müssen wie vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben.

Um die Übertragung von Hitze an die Bremsflüssigkeit zu reduzieren, ist die Anbringung von Metallscheiben zwischen den Bremsbelägen und der Bremszange und/oder der Austausch von Leichtmetallkolben gegen vom Hersteller der Bremszange gefertigte Stahlkolben erlaubt.

Der Halter der hinteren Bremszange kann an der Hinterradschwinge fixiert werden, die Befestigungspunkte der Bremszange am Halter müssen wie bei dem homologierten Motorrad beibehalten werden.

Die Hinterradschwinge darf dazu durch Schweißen, Bohren oder der Verwendung von Gewindeeinsätzen modifiziert werden.

Die Hauptbremszylinder vorn und hinten müssen wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert bleiben. Die Bremsflüssigkeits-Vorratsbehälter dürfen ausgetauscht werden.

Eine zusätzliche Handbetätigung der Hinterradbremse (sogenannte Daumenbremse) ist gestattet. Beide Systeme müssen unabhängig voneinander wirksam sein.

Die Hydraulikleitungen der Bremsen vorn und hinten können ausgetauscht werden.

Die Verzweigung der vorderen Bremsleitungen zu den Bremssätteln muss oberhalb der unteren Gabelbrücke erfolgen. Eine an der unteren Gabelbrücke verschraubte Verzweigung ist zulässig.

Schnellkupplungen („dry-brake“) in den Bremsleitungen sind gestattet.

Bremsbeläge sind freigestellt. Belag-Arretierungsstifte können durch Schnellwechsel-Systeme ersetzt werden.

Zusätzlich angebrachte Lufttrichter und/oder Luftrohre sind nicht erlaubt.

Ein ABS-System darf nur verwendet werden, wenn es in dem für den Straßenverkehr homologierten Modell verbaut ist. In jedem Falle muss das System komplett wie in dem homologierten Motorrad verbaut verbleiben. Jegliche mechanischen und/oder elektrischen/elektronischen Bauteile müssen wie homologiert bleiben, ausgenommen Bremscheiben und Bedienhebel der Hauptbremszylinder. Die Software des ABS-Systems darf modifiziert werden.

Das ABS-System kann abgeschaltet und die ECU des ABS-Systems entfernt werden. Der ABS-Raddrehzahlgeber kann entfernt, modifiziert oder ausgetauscht werden.

Die Montage eines Schutzes für den Handbremshebel, um zu verhindern dass der Bremshebel bei einer Kollision mit einem anderen Motorrad unbeabsichtigt betätigt wird, ist gestattet.

2.6.10.7. Lenker und Bedienungselemente

Lenker können ausgetauscht werden (ausgenommen der Hauptbremszylinder).

Lenker und Bedienhebel können versetzt werden.

Der Gasgriff muss selbsttätig schließen wenn er losgelassen wird.

Gasgriff und Gaszüge können modifiziert oder ausgetauscht werden. Die Verbindung zwischen Gasgriff und Drosselklappe muss wie homologiert bleiben.

Kupplungs- und Bremshebel dürfen durch After-Market Teile ersetzt werden. Ein Versteller für den Handbremshebel ist erlaubt.

Schalter dürfen geändert werden, der Starterschalter und der Motor-Stop-Schalter müssen sich am Lenker befinden.

2.6.10.8. Fußrasten / Fußbedienhebel

Fußrasten/Fußbedienhebel können versetzt werden, deren Halteplatten müssen aber an den ursprünglichen Befestigungspunkten am Rahmen befestigt werden. Die Befestigungspunkte müssen dabei wie ursprünglich verbleiben. Die Gestänge der Fußhebel können modifiziert werden, die ursprünglichen Befestigungspunkte müssen verbleiben.

Fußrasten können starr oder klappbar montiert sein. Klappbare Fußrasten müssen über eine Vorrichtung verfügen, die sie in ihre normale Position zurück bringt.

Das Ende der Fußraste muss mit einem sphärischen Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein (siehe Diagramm A und C).

Nicht klappbare Fußrasten müssen mit einem Stopfen verschlossen sein, der fest angebracht und aus Aluminium, Plastik, Teflon® oder vergleichbarem Material besteht (Radius min 8 mm).

2.6.10.9 Kraftstofftank

Der Kraftstofftank muss wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert verbleiben.

Das Ausfüllen des Kraftstofftanks mit Tankschaum wird aus Sicherheitsgründen empfohlen.

Der Kraftstoffhahn und/oder das Kraftstoffausgangsventil müssen wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert verbleiben.

Kraftstofftanks mit Belüftungsleitungen müssen mit rücklaufsicheren Ventilen ausgestattet werden. Die Belüftungsleitung muss in einen geeigneten Behälter mit einem Volumen von mindestens 250 cm³ münden.

Die Seiten des Kraftstofftanks dürfen mit Abdeckungen aus Verbundmaterial geschützt werden. Die Abdeckungen müssen sich der Form des Tanks anpassen.

Tankdeckel können geändert werden. Die Tankdeckel müssen in geschlossenem Zustand auslaufsicher sein. Außerdem müssen sie sicher verschlossen sein um ein Öffnen bei einem Unfall in jedem Fall zu verhindern.

2.6.10.10. Verkleidungen / Radabdeckungen

- a) Verkleidungen und Radabdeckungen können durch optisch gleiche Kopien der Originalteile ersetzt werden. Sie müssen im äußeren Erscheinungsbild mit leichten Abweichungen im Hinblick auf die Verwendung im Rennsport (andere Teilung, Befestigungspunkte, Verkleidungskieler etc.) den ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produzierten Teilen entsprechen. Das Material kann geändert werden.
- b) Größe und Dimensionen müssen den ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produzierten Teilen entsprechen.
- c) Die Verkleidungsscheibe darf durch ein entsprechendes Teil aus transparentem Material ersetzt werden. Eine Formabweichung der Verkleidungsscheibe (sogenannte Bubble-Form) ist zulässig.
- d) Motorräder die ursprünglich nicht mit einer Verkleidung ausgerüstet sind dürfen nicht mit einer Verkleidung irgendeiner Form versehen werden, ausgenommen eines Verkleidungskieler wie in Punkt h) beschrieben. Diese Verkleidung darf nicht über eine Linie in Höhe der Radachsen hinausgehen.
- e) Der ursprüngliche Halter für Verkleidung und Instrumentenkombination darf ausgetauscht werden. Alle anderen Verkleidungshalter können geändert oder ausgetauscht werden.
- f) Die ursprünglichen Luftrohre zwischen der Verkleidung und der Airbox können geändert oder ausgetauscht werden. Ursprünglich in den Öffnungen für die Luftrohre verbaute partielle Grills oder Drahtgitter können entfernt werden.
- g) Der untere Teil der Verkleidung muss so konstruiert sein, dass im Falle eines Motorschadens mindestens die Hälfte der gesamten Öl- und Kühlfüssigkeitsmenge des Motorrades aufgenommen werden kann (mindestens 5 Liter). Der untere Rand von Öffnungen in der Verkleidung muss sich mindestens 50 mm oberhalb des Verkleidungsbodens befinden. Ursprünglich zur Kühlung vorhandene Öffnungen in der seitlichen Verkleidung dürfen nur verschlossen werden um Sponsor-Logos oder Beschriftungen unterzubringen. Die Modifikationen müssen durch Drahtgitter oder perforierte Platten erfolgen. Das Material ist freigestellt, jedoch muss der Abstand zwischen den Öffnungen, der Durchmesser und das Muster gleichmäßig sein. Die Löcher oder Perforationen müssen in der Fläche einen Anteil von mindestens 60 % haben.
- h) Die untere Verkleidung muss im vorderen Bereich eine Öffnung von \varnothing 25 mm aufweisen. Die Öffnung muss bei trockenen Verhältnissen verschlossen bleiben und darf nur bei „wet-race“ Bedingungen geöffnet werden.
- i) Der Vorderradkotflügel darf gegen ein optisch gleiches Bauteil getauscht und zur Erhöhung der Freigängigkeit des Reifens versetzt werden.
- j) Der auf der Schwinge montierte Hinterradkotflügel darf modifiziert, entfernt oder ausgetauscht werden.
- k) Das Motorrad darf mit Luftführungen zur Verbesserung der Anströmung des Kühlers ausgerüstet werden. Das Erscheinungsbild des Motorrades von vorn, hinten und im Profil darf sich dadurch nicht ändern.

2.6.10.11 Sitz

Sitz, Sitzbasis und Sitzverkleidung können gegen Bauteile mit gleichem Erscheinungsbild wie die ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produzierten ausgetauscht werden. Das Erscheinungsbild von vorn, hinten und im Profil muss dem des homologierten Motorrades entsprechen.

Der obere Teil der Sitzverkleidung kann zu einem Einzelsitz modifiziert werden.

Die Sitzverkleidung muss die Anbringung einer Startnummerntafel ermöglichen.

Das homologierte System zur Befestigung des Sitzes (mit Platten, Zapfen, Gummipads etc.) darf entfernt werden.

2.6.10.12 Rückleuchte

Entfällt für die DRC.

2.6.10.13 Verschlüsse

Standard Verschlüsse dürfen durch Verschlüsse jeden Materials und jeder Art getauscht werden. Verschlüsse aus Titan sind verboten. Stabilität und Bauart der ausgetauschten Verschlüsse müssen gleich oder besser sein als die der Standard-Verschlüsse.

An den Verschlüssen dürfen Bohrungen zur Anbringung von Sicherungsdraht angebracht werden, Maßnahmen zur Gewichtsreduzierung sind jedoch nicht erlaubt.

Verschlüsse der Verkleidung dürfen durch Schnellverschlüsse ersetzt werden.

Verschlüsse aus Aluminium sind nur in nicht tragenden Bereichen erlaubt.

2.6.11. Folgende Teile dürfen gegenüber den am homologierten Motorrad verbauten Teilen geändert oder ausgetauscht werden

Jede Art von Schmierung, Brems- oder Dämpferflüssigkeit darf verwendet werden.

Dichtungen und Dichtungsmaterial.

Instrumente, Instrumentenhalter und dazugehörige Kabel.

Äußere Farbschicht und Aufkleber.

Schutzabdeckungen für Motor, Rahmen, Kette, Fußraste etc. dürfen aus anderem Material, z.B. Fiber-Verbundwerkstoffen, bestehen, wenn diese Teile nicht ursprünglich am homologierten Motorrad verbaute Teile ersetzen.

Es wird empfohlen, dass die Motorräder mit einer roten Kontrolleuchte ausgerüstet werden, die bei Abfall des Motoröldrucks aufleuchtet.

2.6.12. Folgende Teile dürfen entfernt werden

Einrichtungen zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes in und im Bereich der Airbox und des Motors (O₂ Sensoren, Abgas/Luft-Ventile).

Drehzahlmesser.

Geschwindigkeitsmesser.

Kettenschutz wenn er nicht Teil des hinteren Kotflügels ist.

Am Heckrahmen verschraubte Ausstattung.

2.6.13. Folgende Teile müssen entfernt werden

Scheinwerfer, Rückleuchte, Blinkleuchten (wenn sie nicht in der Verkleidung integriert sind). Die Öffnungen müssen durch geeignetes Material verschlossen werden.

Rückspiegel

Signalhorn

Kennzeichenhalter

Werkzeugsatz

Haken zur Befestigung von Helmen und/oder Gepäck

Soziusfußrasten

Soziushaltegriffe

Sturzbügel, Zentral- und Seitenständer müssen entfernt werden (fest angebrachte Halterungen müssen belassen werden)

2.6.14. Folgende Teile müssen geändert werden

Motorräder müssen mit einem funktionierenden Zündunterbrecherschalter oder –knopf ausgestattet sein, der auf einer Seite des Lenkers montiert sein muss (in Reichweite der auf dem Handgriff liegenden Hand) und das Abstellen des laufenden Motors ermöglichen muss.

Alle Ablasschrauben müssen mit Draht gesichert sein. Außen liegende Ölfilter und Schrauben und Bolzen von ölführenden Bauteilen müssen mit Draht gesichert sein (z.B. am Kurbelgehäuse).

Alle Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen. Der Schlauch der Motorentlüftung muss an die Airbox angeschlossen sein und in die Airbox ableiten.

Wo Entlüftungs- oder Überlaufleitungen vorhanden sind müssen sie über vorhandene Ausgänge ableiten. Das ursprüngliche geschlossene System muss beibehalten werden. Direkte Entlüftung in die Atmosphäre ist verboten.

2.7. Kraftstoff, Öl und Kühlmittel

Alle Motorräder müssen mit handelsüblichem, bleifreiem Kraftstoff betrieben werden.

2.7.1. Eigenschaften von bleifreiem Kraftstoff

2.7.1.1.

Bleifreier Kraftstoff muss mit den Kraftstoffbestimmungen der FIM übereinstimmen.

2.7.1.2.

Bleifreier Kraftstoff stimmt mit den Kraftstoffbestimmungen der FIM bei folgenden Eigenschaften überein:

Siehe Motorradsport Handbuch Teil 3.2. „Kraftstoffbestimmungen der FIM“

2.7.3. Luft

Zur Oxidation darf mit dem Kraftstoff nur die normale Umgebungsluft gemischt werden.

2.7.4. Kraftstoff Überprüfungen im Vorfeld einer Veranstaltung

Siehe Motorradsport Handbuch Teil 3.2. „Kraftstoffbestimmungen der FIM“

2.7.5. Kraftstoff-Probe und –Überprüfung

Siehe Motorradsport Handbuch Teil 3.2. „Kraftstoffbestimmungen der FIM“

2.7.6. Lagerung von Kraftstoff

Siehe Motorradsport Handbuch Teil 3.2. „Kraftstoffbestimmungen der FIM“

2.7.7. Kühlmittel

Als einziges flüssiges Motorkühlmittel ist, außer Öl, nur Wasser oder ein Gemisch aus Wasser und Äthyl-Alkohol zulässig. Die Beimischung von Zusätzen ist nur erlaubt, wenn diese kein MEG (Monoethylenglykol) enthalten.

2.11. Geräuschkontrolle

2.11.6 Geräuschemessung

Aufgrund der Ähnlichkeit des Kolbenhubs der einzelnen Motorentypen in den verschiedenen Hubraumklassen wird die Geräuschemessung bei den nachstehenden, festen Drehzahlen vorgenommen.

	2-Zyl.	3-Zyl.	4Zyl.
600 ccm	5.500	6.500	7.000
750 ccm	5.500	6.000	7.000
üb. 750 ccm	5.000	5.000	5.500

Ein abweichendes Geräuschlimit kann in der Veranstaltungsausschreibung festgelegt werden.