

### Technische Bestimmungen des DMSB / bzw. VFV für historische Renn- und Supersportmotorräder.

#### Nur ein Sport für alte Männer?

Der **Classic-Motorradrennsport** bzw. **die Gleichmäßigkeitsläufe**, (wie sie auch oft liebevoll umschrieben werden), viele von euch haben zwar schon davon gehört und belächeln sie oft etwas milde, aber keiner weiß meist genau um was es eigentlich dabei geht. Wer noch gar nichts davon gehört hat sollte sie mal die Bilder vom Noris-Cup [2001](#) bzw. [2003](#) reinziehen oder unter [Download](#) mal ein Video anschauen, vielleicht klärt das noch besser auf.



#### 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 angebaute 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 Achsschenkelenkung versehen sind. Der Antrieb kann sowohl über die gelenkten Vorderräder als auch über das einzeln in der Mitte des Fahrzeughecks angebrachte Hinterrad erfolgen.

### 1. Allgemeine Bestimmungen

#### 1.1 Definition der Motorräder

Unter das vorliegende Reglement fallen historische Renn- und Supersportmotorräder die vor der Baujahresgrenze Dezember 1978 gefahren wurden und zum Sparteinsatz 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

- 1.2.1 A: Antik bis Bj. 1919 (bzw. 1928, siehe 4.1.1)
- 1.2.2 B: Vintage 1920 bis 1930
- 1.2.3 C: Post-Vintage 1931 bis 1949 bis 350 ccm
- 1.2.4 E: Post-Vintage 1931 bis 1949 über 350 ccm
- 1.2.5 F: Classic 1950 bis 1967 bis 175 ccm
- 1.2.6 H: Classic 1950 bis 1967 bis 250 ccm
- 1.2.7 J: Classic 1950 bis 1967 bis 350 ccm
- 1.2.8 K: Classic 1950 bis 1967 über 350 ccm
- 1.2.9 L: 50 ccm bis Bj. 1983, Speichenräder
- 1.2.10 M: Gespanne bis Bj. 1949 + Gespanne Sitzler ab 18 Zoll bis Bj. 1967
- 1.2.11 N: Classic Gespanne Sitzler unter 18 Zoll, Bj. 1950 – 1967
- 1.2.12 P: Classic 1950 bis 1967 Gespanne Kneeler
- 1.2.13 R: GP 1968 bis 1978 bis 250 ccm

- 1.2.14 S: GP 1968 bis 1978 über 250 ccm
- 1.2.15 T: Clubsport 1978 125/2-Takt + 250/4-Takt
- 1.2.16 U: Clubsport 1978 250/2-Takt + 350/4-Takt Einzylinder
- 1.2.17 V: Clubsport 1978 500/2-Zylinder
- 1.2.18 W: Clubsport 1978 750/2-Zylinder + 500/Mehrzylinder
- 1.2.19 X: Clubsport 1978 1000 ccm
- 1.2.20 Y: GP Gespanne 1968 bis 1978 500 ccm
- 1.2.21 Z: Inter- Gespanne bis 1978 750/2-Takt + 1000/4-Takt
- 1.2.22 O: Offene Klasse (z.B. MV)

### **1.3 Startnummernfolge, Farbe d. Startnummernschilder / Startnummern**

---

- 1.3.1 A01 – A99: weißes Schild, schwarze 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 P01 – M99: gelbes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.13 R01 – R99: grünes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.14 S01 – S99: grünes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.15 T01 – T99: rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.16 U01 – U99: rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.17 V01 – V99: rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.18 W01 – W99: rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.19 X01 – X99: rotes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.20 Y01 – Y99: grünes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.21 Z01 – Z99: grünes Schild, weiße Ziffern
- 1.2.22 001 – 999: blaues 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, jeweils in der Winterpause für die in der abgelautenen 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 so weit abgedeckt sein, dass es für Fahrer und Beifahrer während der Fahrt ausgeschlossen ist, damit in Berührung zu kommen. 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 30 mm betragen muss.

## **2.5 Bedienungshebel**

Alle freistehenden Enden von Bedienungshebeln von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden. Der Minstdurchmesser der kugeligen Enden von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt 10 mm. 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 Lötnippel oder Klemmnippel. Keinesfalls dürfen Klemmschraubnippel Verwendung finden. Seilzüge dürfen bei vollem Lenkeinschlag nicht unter Spannung geraten.

## **2.7 Fußrasten**

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

## **2.8 Kotflügelkanten**

Freiliegende Kotflügelkanten aus Metall, welche mehr als 15 mm vom Reifen entfernt sind, müssen mit einem Mindestradius von 2,5 mm 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 Gespannen muss ein Zündunterbrecher angebracht sein, der in Funktion tritt, wenn der Fahrer sein Motorrad verlässt. Der Unterbrecher muss gemäß der FIM-Bestimmung 01.37.02 ausgeführt sein. Elektrische Kraftstoffpumpen müssen 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 1,6 mm (50 ccm: 1mm) beträgt (Ausnahme Gespanne 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 stark ausgehärtete Reifen sind zum Wettbewerb nicht zugelassen.

## **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 Ölablassschrauben**

Alle Ölablassschrauben 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 Rennleiter sofort darüber schriftlich informieren.

# **3. Allgemeine Technische Bestimmungen**

---

## **3.1 Geräuschlimit**

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

Ab Bj. 1965: 105 dB(A), gem. VFV-Prüfliste und Art. 79.11 der Techn. Bestimmungen der FIM.

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

## **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 wesentlich falsche Hubraumangabe führt zum Ausschluss von der Veranstaltung. Der Veranstalter behält sich stichprobenartige Hubraummessungen vor.

## **3.3 Kraftstoffe**

Es sind nur Kraftstoffe gem. den Kraftstoffbestimmungen des DMSB für Straßenrennen (gem. Ziff. 1.3) 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 gem. den Bestimmungen des DMSB bleibt vorbehalten.

## **3.4 Unerlaubte Werkstoffe**

Die Verwendung von Titan für Teile des Fahrwerks und Kohlefaser allgemein ist verboten, ausgenommen zusätzlich erforderliche Bauteile zur Erfüllung der Geräusch- und Sicherheitsvorschriften. Radachsen aus Aluminium sind 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 Kotflügel, Radabdeckungen**

Die Radabdeckung muss die Lauffläche des Reifens im geforderten Bereich abdecken. Die Abdeckung kann durch Kotflügel, 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 der Clubsportklasse auf den Basismotor. Von dieser Einschränkung ist sowohl die Art der Steuerung (Bei 4-Takt: OHC, OHV, SV, Kette, Stoßstangen, 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 nicht erlaubt.

### **3.13 Vergaser**

Es dürfen keine Flachschiebervergaser aus der Zeit nach 1978 verwendet werden.

### **3.14 Airboxtechnik**

Der Einsatz von Airboxtechnik in jeglicher Form ist untersagt.

### **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: für 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 Seitenwagen muss starr und an mindestens drei Punkten mit dem Motorrad verbunden sein oder er muss integraler 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 Deckel des Kraftstofftanks muss so ausgeführt sein, dass er nicht aus der Verkleidung herausragt und im Falle eines Unfalls nicht abgerissen werden kann.

### **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 9005, Blau 5010, Gelb 1003, Rot 3020, Grün 6002, Weiß 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)

## **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. Darüber hinaus gilt:

- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen ist nicht erlaubt
- Elektronische Bauteile sind nicht erlaubt
- Zentralschwimmervergaser aus der Zeit nach 1949 sind nicht erlaubt
- Umrüsten auf Federelemente aus der Zeit nach 1949 ist nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 19 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM 3)
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)

## **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 Antik-, der Vintage- und der Post Vintage-Klasse sowie die Gespanne der Classic-Klasse Sitzler ab 18 Zoll, zusammengefasst. Es sind nur Fahrzeuge der Gruppe B1 erlaubt, sie müssen den unter 4.1 bis 4.3, bzw. den unter 4.5 genannten Definitionen und Eingrenzungen uneingeschränkt entsprechen.

## **4.5 Klasse Classic 1950 bis 1967**

### **4.5.1 Definition der Motorräder**

Motorräder der Klassen Classic 1950 bis 1967 sind folgende:

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken
- Hist. Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Viertakt-Einzylinder-Rennmotoren bis Ersteinsatzjahr 1972 auf damaligem techn. Stand, sowie deren exakte Repliken
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Eigenbaurennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 und auf damaligem technischem Stand
- Motorräder auf Serienbasis bis 1964 und bis 500 ccm welche für den Sporeinsatz auf der Straße geeignet waren und mit damaliger Technik aufgerüstet wurden
- 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 Rikkman/ Betor)
- Scheibenbremsanlagen sind nicht erlaubt
- Nur Drahtspeichenräder sind erlaubt
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 2.15 Zoll (= WM 3)
- 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
- Darüber hinaus gelten die Vorschriften der FIM-Bestimmungen 01.53 Ziffer 16, 19, 20, 21, 22, 25

#### **4.6 Klasse GP 1968 bis 1978**

##### **4.6.1 Definition der Motorräder**

Motorräder der Klasse GP 1968 bis 1978 sind folgende Solomotorräder

- Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1978 auf damaligem technischen Stand, oder deren exakte Repliken
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Eigenbaurennmaschinen bis 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1978 und auf damaligem technischen Stand
- Zweitakt-Werksrennmaschinen oder Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Formel 750 auf damaligem technischen Stand.

##### **4.6.2 Technische Eingrenzungen**

Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt: – Rahmen aus Aluminium sind nicht erlaubt

- Telegabelstandrohre über 38 mm Durchmesser sind nicht erlaubt (außer Rickman/ Betor)
- Umrüsten auf Hebelsysteme bei der Federung ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Aluschwingen ist nicht erlaubt – Nur Einkolbenbremszangen sind erlaubt – Der Mindest- Felgendurchmesser beträgt 18 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 3.50 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 130 mm
- Originale Räder aus Elektron sollten wegen Bruchgefahr gegen Drahtspeichenräder gleicher Größe getauscht werden

#### **4.7 Klasse GP- und Inter-Gespanne 1968 bis 1978**

##### **4.7.1 Definition der Motorräder**

Motorräder der Klasse GP- und Inter-Gespanne sind folgende:

- Historisch nachgewiesene GP-Gespanne bis 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1978 und auf damaligem technischen Stand. Ausgenommen sind Motorräder der Classic-Klasse
- Historisch nachgewiesene Inter-Gespanne bis 750 ccm/2-Takt und bis 1000 ccm/4-Takt mit Ersteinsatzjahr bis 1978 und auf damaligem technischen Stand. Ausgenommen sind Motorräder der Classic-Klasse

##### **4.7.2 Technische Eingrenzungen**

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

- Der maximale Radstand beträgt 1600 mm
- Bei Kneelern beträgt die maximale Höhe 800 mm
- Heckmotoren sind nicht erlaubt
- Es sind nur Einkolbenbremszangen erlaubt
- Der Beifahrer darf sich nur vor dem Beiwagenrad hinauslehnen können
- Profillose Rennreifen (Slicks) sind erlaubt
- Darüber hinaus gelten die Vorschriften der FIM-Bestimmungen 01.53 Ziffer 16, 19, 20, 21, 22, 25

#### **4.8 Klasse Clubsport 1978**

##### **4.8.1 Definition der Motorräder**

Motorräder der Klasse Clubsport 1978 sind folgende Solomotorräder:

- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Motorbasis bis 1978
- Motorräder mit Hubraum über 500 ccm mit Ersteinsatzjahr von 1950 bis 1978, ausgenommen Motorräder der Classic-Klasse oder der GP-Klasse
- Serienmotorräder mit Ersteinsatzjahr 1965 bis 1978, welche zum Sporteinsatz auf der Straße geeignet waren
- Motorräder auf Serienbasis bis 1978, bei denen die Technik nach 1964 überwiegt.

##### **4.8.2 Technische Eingrenzungen**

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

- Es sind nur Rohrrahmen erlaubt
- Rahmen und Schwingen aus Alu sind nicht erlaubt
- Hebelsysteme bei der Federung sind nicht erlaubt
- Zentralfederbeine sind nicht erlaubt
- Federbeine mit separatem Ausgleichsbehälter sind nicht erlaubt
- Nur Einkolbenbremszangen sind erlaubt
- Telegabelstandrohre über 38mm Durchmesser sind nicht erlaubt
- Motorbauteile von GP-Motoren sind nicht erlaubt
- Einspritzung ist nicht erlaubt
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben

Elektronräder sind nicht erlaubt, ausgenommen original belassene Motorräder mit historischem Nachweis. Wegen Bruchgefahr

wird die Umrüstung auf Drahtspeichenräder gleicher Größe empfohlen.

- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll
- Die maximale Felgenbreite beträgt 3.50 Zoll
- Die maximale Reifenbreite beträgt 140 mm
- Strassenzulassungstaugliche Maschinen sind nicht zugelassen
- Die Motorräder müssen kompromißlos für Straßenrennbetrieb aufgebaut sein

Ouelle: <http://www.dmsb.de/>



Soviel zur Grauen Theorie, schaut euch mal bei Gelegenheit ein Classic-Rennen, bzw. einen VFV-Lauf oder einen Gleichmäßigkeitslauf Live an, da wird bei einigen die Kinnlade ganz weit nach unten rutschen. Nebenbei gesagt, gibt's auch noch soundmäßig dick was auf die Ohren und der Geruchssinn kommt natürlich auch nicht zu kurz. **Rizinushaltiges Rennöl haut einfach am Besten rein.....!!!**

