



Reglements 2026

1. **Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM)**
2. **DMSB Straßensport Historik-Reglement 2026**
3. Technische DMSB-Bestimmungen 2026 für Historische Renn- und Supersportmotorräder

Deutsche Historische Motorrad-Meisterschaft (DHM) 2026

Stand: 06.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

1. Veranstaltung

Grundlage dieser Prädikatsbestimmungen ist das Straßensport Historik-Reglement des DMSB. Die DMSB Historischen Meisterschaftsprädikate werden für einen offenen Teilnehmerkreis ausgeschrieben und vom VFV organisiert.

Die Auswahl der Teilnehmer einer VFV-Veranstaltung liegt beim Veranstalter. Bei grober Falschangabe in der Nennung oder deutlicher Abweichung von den Angaben im Fahrzeugpass bzw. in den Registrierungsunterlagen kann eine Ablehnung bei der Abnahme erfolgen.

Die technische und historische Abnahme wird im Rahmen des Organisationsablaufes der jeweiligen Veranstaltung festgelegt. Sie beinhaltet die Prüfung der vorgeschriebenen Fahrerausrüstung, die Prüfung des technischen Zustandes des Motorrades, sowie die Prüfung auf Übereinstimmung des Motorrades mit dem zugehörigen Fahrzeugpass bzw. in den Registrierungsunterlagen.

Können Beanstandungen bis zum Ende der technischen Abnahme nicht behoben werden, erfolgt keine Zulassung zum Start.

Die Auslegung der technischen und historischen Richtlinien liegt im Zweifelsfall in den Händen der Technischen und Historischen Kommission des VFV. Insbesondere entscheidet die Historische Kommission über eine mögliche Klassenzuordnung, wenn das Fahrzeug historisch einwandfrei innerhalb der Baujahresgrenze nachgewiesen ist, in einzelnen Punkten aber vom technischen Reglement abweicht.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in den Technischen Bestimmungen des DMSB für Historische Renn- und Supersportmotorräder festgelegt.

3. Teilnehmer

3.1 Fahrer / Beifahrer

Teilnahme- und wertungsberechtigt sind Fahrer, die im Besitz einer A-, B- oder H-Lizenz des DMSB sind, sowie Fahrer, die im Besitz einer A- oder B-Lizenz und Startgenehmigung einer anderen der FIM/FIM Europe angeschlossenen FMN (Motorsport-Föderation) sind. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 16 Jahren (Stichtagsregelung).

Teilnahmeberechtigt, aber nicht wertungsberechtigt sind Fahrer, die mindestens im Besitz einer C- oder V-Lizenz des DMSB sind.

3.2 Bewerber

Der Bewerber muss Inhaber einer dem Status der Veranstaltung entsprechenden Bewerberlizenz sein.

4. Nennungen / Einschreibung

4.1 Abgabe der Nennung

Nennungen sind schriftlich an den jeweiligen Veranstalter einzusenden bzw. im Online-Nennportal vorzunehmen. Des Weiteren müssen – *falls vorhanden* - die Nummern des Fahrzeugpasses und ggf. des Transponders angegeben werden.

Teilnehmer ohne VFV-Fahrzeugpass bzw. mit nicht registrierten Motorrädern müssen der Nennung je ein links- und rechtsseitiges Foto (Mindestgröße 10x15cm) des Motorrades ohne Verkleidung beilegen.

Bei ausländischen Teilnehmern genügt der Hinweis auf das Vorhandensein eines Fahrzeugpasses ihrer FMN, welcher bei der historischen Abnahme vorzulegen ist und dessen Genehmigung bedarf.

4.2 Doppelstarter

Jeder Fahrer/Beifahrer kann als Doppelstarter teilnehmen. Dies ist allerdings nur zulässig, sofern die Fahrzeuge in verschiedenen Startergruppen (die von dem Veranstalter am Jahresanfang festgelegt werden) eingesetzt werden. Ein Doppelstart mit zwei Fahrzeugen in einer Wertungsklasse oder Startergruppe ist nicht möglich. Eine Nennung eines Fahrers/Beifahrers in mehr als zwei Klassen ist nicht zulässig.

4.3 Transponder / Leihtransponder

Bei auf Rundstrecken durchgeführten Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt die Zeitmessung ausschließlich durch Transponder. Diese Transponder sind mit einer Ziffernfolge codiert, welche im Nennformular anzugeben ist. Ist der Fahrer nicht im Besitz eines für die Zeitmessung notwendigen Transponders, muss er im Nennformular für die gewünschte Teilnahme einen Leihtransponder beantragen. In diesem Fall muss „Leihtransponder“ in dem für die Transponder- Nummer vorgesehenen Feld vermerkt werden.

4.4 Nennungsschluss

Festgelegt ist ein Nennungsschluss von 21 Tagen vor der Veranstaltung (maßgebend ist das Vorliegen der Nennung beim Veranstalter). Dem Veranstalter ist es jedoch freigestellt, noch Nachnennungen anzunehmen, wenn diese ohne organisatorische Probleme berücksichtigt werden können. Im Falle einer Nennungsannahme nach Nennungsschluss kann der Veranstalter eine Nachnenngebühr von max. EUR 25,- erheben.

4.5 Nenngeld

Das Nenngeld ist zeitgleich mit der Nennung an den Veranstalter zu überweisen. Die fristgerechte Überweisung ist vor Ort zu belegen. Wird oder wurde das Nenngeld erst zu einem späteren Zeitpunkt entrichtet, kann der Veranstalter einen Nenngeldaufschlag von EUR 25,- erheben.

4.6 Nennbestätigung

Der Veranstalter bestätigt spätestens innerhalb von 14 Tagen nach Nennungsschluss bzw. im Falle von Nachnennungen rechtzeitig vor Veranstaltungsbeginn die Annahme oder Ablehnung der eingegangenen Nennungen und übersendet alle erforderlichen Unterlagen bei gleichzeitiger Startnummernangabe und - soweit in der Ausschreibung nicht bereits ausdrücklich festgelegt - unter Angabe der Abnahmezeit. Im Falle der Ablehnung der Nennung ist ein ggf. eingezahltes Nenngeld zum gleichen Zeitpunkt zurück zu überweisen.

4.7 Einschreibe- bzw. Grundgebühr / DHM-Teilnahme

Fahrer, die an der Deutschen Historischen Motorrad-Meisterschaft teilnehmen möchten, haben eine Einschreibgebühr von EUR 50,- bis spätestens 31.03. des Jahres an den VFV zu entrichten. Fahrer, die nicht an der DHM teilnehmen, zahlen eine einmalige Grundgebühr von EUR 50,-.

4.8 Zugelassene Motorräder

Zugelassen werden nur Motorräder, die den Technischen Bestimmungen des VFV/DMSB für historische Renn- und Supersportmotorräder entsprechen. Die Motorräder müssen mit einem VFV-Fahrzeugpass dokumentiert bzw. vom VFV registriert sein.

4.9 Klasseneinteilung der Motorräder

Im Rahmen einer Tageswertung bzw. einer Meisterschaftswertung ist es möglich, bestehende Klassen zu Wertungsgruppen zusammenzufassen. Unter Beibehaltung einer getrennten Wertung ist es möglich, im Sinne einer Streckenauslastung mehrere Klassen bzw. Wertungsgruppen in einem gemeinsamen Wertungslauf starten zu lassen. Ein gemeinsamer Start von Solo- und Seitenwagen- Motorrädern ist jedoch nicht zulässig.

5. Ablauf der Veranstaltung

5.1 Abnahme

5.1.1 Dokumentenabnahme

Die Dokumentenabnahme erfolgt vor der historischen und technischen Abnahme. Es sind vorzulegen bzw. abzugeben:

- Nennungsbestätigung
- Nennung und Haftungsverzicht
- Gültige Lizenz und ggf. Original oder Kopie der Bewerber-Lizenz.
- Startgenehmigung der jeweiligen FMN für Lizenznehmer anderer Föderationen

Falsche Angaben zum Fahrzeug führen zur Disqualifikation und ggf. weitergehender Bestrafung durch den DMSB.

5.1.2 Historische Abnahme

Die historische Abnahme soll vor der technischen Abnahme erfolgen. Es sind auf Nachfrage der VFV-Fahrzeugpass bzw. bei ausländischen Startern ein entsprechendes Dokument der jeweiligen FMN, oder der Nachweis einer Registration beim VFV vorzulegen.

5.1.3 Technische Abnahme

Bei der technischen Abnahme sind vorzulegen bzw. vorzuführen:

- Blatt 2 der Nennbestätigung/Technikblatt (wird im Regelfall mit der Nennbestätigung zugeschickt, spätestens aber bei der Dokumentenabnahme überreicht)
- Schutzhelm
- Das genannte, technisch einsatzbereite Motorrad in gereinigtem Zustand.

Eine Wiederholungsabnahme kann jederzeit, insbesondere beim Auftreten von Sicherheitsrisiken nach einem Unfall, verfügt werden.

5.1.4 Ersatzfahrzeug

Wird ein Fahrzeug als Folge eines technischen Defektes oder Sturzes während der Veranstaltung unbrauchbar, kann der Teilnehmer im Falle eines vorhandenen Ersatzfahrzeugs auf dieses zurückgreifen. Dazu ist eine technische Abnahme dieses Ersatzfahrzeugs notwendig, welche von einem während der Veranstaltung stets verfügbaren technischen Kommissar durchgeführt wird. Das Ersatzmotorrad darf nur von dem Teilnehmer eingesetzt werden, der dies genannt hat. Bei dem Ersatzmotorrad muss es sich um ein Motorrad des gleichen Typs mit gleicher Startnummer, zugelassen für die gleiche Klasse, handeln.

5.2 Beifahrertausch

Im Laufe einer Veranstaltung ist ein einmaliger Beifahrertausch möglich. Beifahrer können bis eine Stunde vor Beginn des letzten Zeittrainings mit Zustimmung des Rennleiters ausgetauscht werden.

5.3 Fahrerbesprechung

Die Teilnahme an der Fahrerbesprechung ist Pflicht.

5.4 Training

5.4.1 Rundstrecke

Das Training besteht aus einem oder zwei Trainingsläufen, wobei mind. 2 Runden und mind. 5 Minuten vorgeschrieben sind. Alle Fahrer/Beifahrer sind verpflichtet, mindestens 1 gezeitete Runde zu absolvieren, andernfalls werden sie zum Wertungslauf nicht zugelassen. Aus den erzielten Rundenzeiten im Training wird die Startaufstellung ermittelt.

5.4.2 Bergprüfung

Vorgeschrieben sind mindestens zwei Trainingsläufe. Fahrer, welche kein Training absolviert haben, werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.

6. Wertung

6.1 Tageswertung

Die Tageswertung erfolgt klassenweise und / oder wertungsgruppenweise. Dabei bleibt dem Veranstalter freigestellt, inwieweit er die in den Technischen Bestimmungen aufgeführten Klassen einzeln wertet (auch wenn diese in der DHM zu Wertungsgruppen zusammengefasst sind) oder in eigene Wertungsgruppen zusammenfasst.

Wird ein DHM-Lauf durchgeführt, muss der Veranstalter unabhängig von der festgelegten Tageswertung die Ergebnisse für die Klassen und Wertungsgruppen in entsprechende Ergebnislisten des aktuellen DHM-Standes zusammenfassen und an den DMSB weitergeben.

6.2 Meisterschaftswertung

Für die klassenübergreifende Ermittlung eines Deutschen Historischen Meisters werden die Einzelergebnisse klassenbezogen addiert. Doppelstarter werden in der DHM-Wertung bis nach dem letzten Wertungslauf klassenbezogen gewertet. Für die DHM-Wertung ist das bessere Klassenergebnis entscheidend, das schlechtere Klassenergebnis wird gestrichen. Die Klassenwertung ist davon nicht betroffen.

Der jeweils aktuelle Meisterschaftsstand sowie das Endergebnis der DHM ergeben sich aus der Summe der insgesamt eingefahrenen Differenzzeiten eines Fahrers/Beifahrers aus allen ausgeschriebenen DHM-Läufen.

Die Strafpunkte betragen maximal 12 Sekunden für den Fall, dass ein Fahrer infolge von Ausfall bei einem Wertungslauf zu keinem Ergebnis kommt. Dies gilt auch für den Fall, dass die von ihm erfahrenen Strafsekunden mehr als 12 Sekunden betragen.

Soweit ein für die Deutsche Historische Motorrad- Meisterschaft eingeschriebener Fahrer für eine Veranstaltung keine form- und fristgerechte Nennung abgibt, erhält er 20 Strafsekunden im Falle der Nichtteilnahme an der Veranstaltung.

7. Titel

Zum Beginn der Saison, jedoch spätestens bis zum 31. März des Jahres, erfolgt die Festlegung der Läufe, die zur DHM-Wertung herangezogen werden. Diese sind aus dem VFV- bzw. DMSB-Terminkalender ersichtlich. Klassenübergreifend (getrennt nach Solo- und Gespannmotorrädern) erhalten der Fahrer bzw. bei Gespannen der Fahrer und der Beifahrer (wobei der Beifahrer mindestens 50 % aller Läufe mitgefahren sein muss), welche in ihrer Klasse bei den DHM-Prädikatläufen in der laufenden Saison die geringste Summe an Differenzzeiten eingefahren haben, den Titel:

„Deutscher Historischer Motorrad-Meister 2026“

und

„Deutscher Historischer Motorrad-Gespannmeister Fahrer 2026“

bzw.

„Deutscher Historischer Motorrad-Gespannmeister Beifahrer 2026“

Die weiteren Platzierungen ergeben sich klassenübergreifend (getrennt nach Solo und Gespannen) nach der ansteigenden Summe der Differenzzeiten. Bei Zeitgleichheit entscheidet das höhere Lebensalter des Fahrers.

DMSB Straßensport Historik-Reglement 2026

Stand: 07.11.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

1. Veranstaltung
2. Klassen
3. Teilnehmer
4. Fahrerausrüstung
5. Flaggen- und Lichtzeichen
6. Start
7. Startaufstellung
8. Wertung
9. Fahrregeln
10. Unerlaubte Hilfsmittel
11. Unterbrechung und Wiederaufnahme eines Laufes

1. Veranstaltung

Ergänzend zu dem DMSB Straßensport-Reglement gelten für Historik-Veranstaltungen nachfolgende Festlegungen: Die Veranstaltungen sind Gleichmäßigkeitsveranstaltungen mit historischen Motorrädern und Gespannen. Sinn der Gleichmäßigkeitsläufe ist es, Renn- und Supersportmotorräder sowie historische Eigenbaurenmaschinen aus der ehemaligen Sport- und Rennszene in zeitgemäßer Form einzusetzen und vorzuführen. Darüber hinaus wird Eigenbaurenmaschinen, welche mit historischer Technik neu aufgebaut wurden, in gleicher Weise eine Fahrmöglichkeit geboten. Diese Art des Fahrens soll sicherstellen, dass unersetzliches historisches Material erhalten bleibt und nicht unter Rennbedingungen verschlissen wird.

2. Klassen

Die Klasseneinteilung/-beschreibung ist in der Ausschreibung bzw. in den Technischen Bestimmungen des DMSB festgelegt.

3. Teilnehmer *und Lizenzen*

3.1 Lizenzen und Mindestalter

Für die Teilnahme an einem Straßensport-Historik-Wettbewerb ist eine A-, B-, C-, H-, V-Lizenz erforderlich. Das Mindestalter der Teilnehmer liegt bei 14 Jahren (Stichtagsregelung).

3.2 Einschränkungen Mindestalter

Einschränkungen für Teilnehmer unter 16 Jahre (Stichtagsregelung):

Die Teilnehmer sind ausschließlich in den Klassen „H“ und „L“ startberechtigt.

4. Fahrerausrüstung

Folgende Fahrerausrüstung ist obligatorisch:

Schutzhelm gem. DMSB-Helmbestimmungen (Halbschalenhelme sind nicht zugelassen).

Geeignete Rennkombi. Sofern eine zweiteilige Kombi (mit entsprechenden Protektoren) benutzt wird, muss eine Verbindung zwischen Ober- und Unterteil durch einen umgehenden Reißverschluss gegeben sein.

Geeignete Protektoren-Handschuhe und -stiefel (Beifahrer ggf. knöchelhohe Sportschuhe)

Die Verwendung eines Rückenprotektors wird empfohlen.

5. Flaggen- und Lichtzeichen

Flaggen- und Lichtzeichen werden entsprechend dem DMSB Straßensport-Reglement eingesetzt. Strafmaßnahmen bei gemeldeter Missachtung von Flaggen- oder Lichtzeichen:

5.1 Überholen bei weißer oder gelber Flagge

Der Teilnehmer erhält 500 Strafpunkte im Endklassement des Wertungslaufes. Im Training erfolgt für jeden überholten Fahrer die Rückversetzung des Überholenden im Endklassement des gesamten Trainings um jeweils fünf Plätze. Bei einer, nach Auffassung des Fahrleiters und/ oder der Sportkommissare im Zusammenhang mit einem solchen Überholvorgang eingetretenen zusätzlichen Behinderung oder maßgeblicher Gefährdung oder wiederholter Missachtung, bleibt an Stelle der Strafpunkte/Rückversetzung die Disqualifikation vorbehalten. Von den vorgenannten Strafen kann nur in Ausnahmefällen abgesehen werden, wenn der Fahrer glaubhaft machen kann, dass der Überholvorgang aus sicherheits- oder fahrtechnischen Gründen bzw. aufgrund techn. Probleme des/der Überholten unvermeidbar war.

5.2 Missachtung der schwarzen Flagge in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Bei der erstmaligen Missachtung (d. h. kein Halt nach Abschluss der Runde, unabhängig von einer eventuell eintretenden Disqualifikation) kann eine Geldstrafe bis 60,-€ ausgesprochen werden. Wiederholte Missachtung (d. h. mehrmaliges Überfahren der schwarzen Flagge): Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,-€.

5.3 Missachtung der schwarzen Flagge mit orangener Kreisfläche in Verbindung mit Start-Nr. auf Signaltafel

Bei Missachtung (kein sofortiges Verlassen der Strecke) erfolgt Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,- €.

5.4 Missachtung der roten Flagge bei Start/Ziel nach vorhergegangenen Zeigen an der Strecke

Es erfolgt Disqualifikation, ggf. Geldstrafe bis 260,- €.

6. Start

6.1 Rundstrecke

Das Motorrad muss bis spätestens 5 Minuten vor der im gültigen Zeitplan vorgesehenen Startzeit der jeweiligen Trainings- oder Wertungsläufe in den Vorstartbereich eingebracht werden. Der Start zu Gleichmäßigkeitsläufen erfolgt in der Regel mit laufendem Motor. Spätestens eine Minute vor dem Start haben die Helfer den Startplatz zu räumen. Bei der Klasse N kann ein Start mit stehendem Motor (Schiebestart) erfolgen. Fahrer, die im Falle eines Schiebestarts ihr Motorrad nicht selbst anschieben können, starten mit Abstand nach Freigabe des Feldes aus der Boxengasse. Aus Sicherheitsgründen kann der Start auch einzeln aus der Boxengasse erfolgen oder als Fliegender Start durchgeführt werden. Wird anders als mit laufendem Motor gestartet, wird dies rechtzeitig bekannt gegeben. Bei Frühstart erhält der Fahrer eine Verwarnung, bei grober Missachtung des Startzeichens erhält der Fahrer auf sein Ergebnis eine Strafe von 500 Strafpunkten. Ist der Frühstart mit einer Gefährdung Dritter verbunden, erfolgt Disqualifikation.

6.2 Bergprüfung

Der Start erfolgt einzeln, stehend und mit laufendem Motor in einem Mindestabstand von 20 Sekunden durch Senken der Startflagge bzw. bei Ampelstart durch Aufleuchten des grünen Lichtes. Mit dem Senken der Startflagge bzw. Aufleuchten des grünen Lichtes gilt das Fahrzeug als gestartet. Eine Wiederholung des Starts ist grundsätzlich nicht gestattet.

7. Startaufstellung

Die Startaufstellung bei Rundstrecken bzw. Startreihenfolge bei Bergprüfungen wird vom Fahrleiter festgelegt und ist rechtzeitig durch Aushang bekannt zu geben. Bei Rundstrecken wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, die Startaufstellung nach der im Training gefahrenen schnellsten Rundenzeit vorzunehmen. Dies sollte – bei mehreren gleichzeitig startenden Klassen - klassenübergreifend geschehen. Bei großen Starterfeldern und geeigneter Rundenlänge empfiehlt es sich, dieses Feld in zwei oder mehreren Gruppen zeitversetzt starten zu lassen.

8. Wertung

8.1 Rundstrecke

Die Gesamtdistanz (Rundenzahl) bzw. die Fahrzeit von Gleichmäßigkeitsprüfungen werden in der Ausschreibung oder mit der Nennbestätigung bekanntgegeben. Es gelten folgende Wertungskriterien: Ausgehend von der Zeit der 2.Runde (Richtzeit) der Gleichmäßigkeitsprüfung werden die direkt darauffolgenden Runden gewertet. Die Anzahl der Wertungsrunden richtet sich nach der Streckenlänge, sie beträgt

bei einer Streckenlänge bis 2 km = 6 Runden,

bei einer Streckenlänge über 2 km aber weniger als 3 km = 4 Runden,

bei einer Streckenlänge über 3 km aber weniger als 4 km = 3 Runden

bei einer Streckenlänge über 4 km = 2 Runden.

Aufgrund besonderer Vorkommnisse (z. B. Witterung, Streckensicherung) kann die Anzahl der Wertungsrunden (auch für die bereits beendeten Wertungsläufe) reduziert werden. Mit dem Schwenken der schwarz-weiß-karierten Flagge bei Überfahren der Ziellinie ist der jeweilige Lauf beendet. Es wird nur der Zieleinlauf auf der Strecke gewertet, die Boxengasse gilt nicht als Strecke. Fahrer, die nach dem Abwinken des ersten Fahrers nicht innerhalb von 5 Minuten die Ziellinie passieren und nicht mit der Zielflagge abgewinkt werden, werden nicht gewertet. Die Reihenfolge in den Ergebnislisten richtet sich nach der geringsten Differenzsumme, gebildet aus der Zeitdifferenz der Wertungsrunden zu der 2. Runde. In der Ergebnisliste müssen die Zeiten der 2.Runde sowie die Zeiten der Wertungsrunden und die Differenzzeiten sowie die Summe der Differenzzeiten aufgeführt sein. Weiter müssen in der Ergebnisliste Platz, Startnummer, Name, Lizenznummer mit FMN, Nationalität, Wohnort, Fahrzeug und Baujahr des Fahrzeugs angegeben sein. Die Zeitmessung erfolgt ausschließlich mit Transpondern und erfasst die gefahrenen Zeiten auf 1/1000 Sekunde.

8.2 Bergprüfung

Bergprüfungen sind in mindestens 2 Läufen durchzuführen. Maßgebend ist die in der Ausschreibung angegebene Laufzahl. Fahrer, die diese Laufzahl nicht absolvieren, werden nicht gewertet. Richtzeit für die Wertung ist die Zeit des 1. Laufes. Die Zeit für den jeweiligen Fahrer wird in dem Moment gemessen, in dem der vorderste Teil des Fahrzeugs die Start- bzw. Ziellinie passiert. Die Zeitmessung erfolgt per Lichtschranke, und die Zeit wird auf 1/1000 Sekunde gemessen. Für Reihenfolge und Ergebnisliste gelten die Kriterien der Rundstrecke.

9. Fahrregeln

Während des Trainings und der Gleichmäßigkeitsprüfung darf links und rechts überholt werden. Fahrer, die überrundet werden, müssen dem Überholenden sofort Platz machen und ggf. die Ideallinie freigeben. Jedes Drängen nach innen oder außen ist untersagt. Fahrer, die durch ihre Fahrweise während des Trainings oder der Gleichmäßigkeitsprüfung andere Teilnehmer behindern oder gefährden oder sich den Anforderungen der Veranstaltung nicht gewachsen zeigen, werden von einer weiteren Teilnahme ausgeschlossen. Reparaturen dürfen außerhalb des Boxenbereichs während eines Trainings / Wertungslaufes nur vom Fahrer und ggf. Beifahrer mit den an Bord befindlichen Mitteln durchgeführt werden. Die Inanspruchnahme fremder Hilfe wird mit Disqualifikation geahndet.

10. Unerlaubte Hilfsmittel

Während der gesamten Dauer einer Veranstaltung ist es untersagt, technische Geräte am Fahrer oder Fahrzeug mitzuführen, welche geeignet sind, bei einer Gleichmäßigkeitsprüfung Hilfe zu leisten.

11. Unterbrechung und Wiederaufnahme eines Laufes

Sollte die Unterbrechung eines Laufes aufgrund eines besonderen Vorkommnisses oder klimatischer oder anderer Bedingungen unumgänglich sein, wird die rote Flagge gezeigt. Dann sind alle Fahrer verpflichtet, in die Boxengasse bzw. in den Startaufstellungsbereich zurückzukehren. Fahrer, welche in diesem Fall ins Fahrerlager zurückkehren, fallen aus der Wertung. Die Wiederaufnahme eines unterbrochenen Trainings ist dann notwendig, wenn das geforderte Training nicht von allen zu Trainingsbeginn gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmern erfüllt wurde. Die Wiederaufnahme eines Wertungslaufes ist dann notwendig, wenn die gestarteten und nicht vorzeitig ausgeschiedenen Teilnehmer ihre vorgesehenen Wertungsrunden nicht komplett absolviert haben. Dabei gilt dann die erste, aus der Boxengasse gestartete Runde, als Einführungsrunde. Es erfolgt sodann kein stehender Start, sondern der Wertungslauf wird mit der Nationalflagge als Fliegender Start freigegeben. Darüber hinaus hat der Teilnehmer keinen Anspruch auf die vorgesehenen Fahrzeiten bzw. –runden gemäß der Ausschreibung.

Technische DMSB-Bestimmungen 2026 für Historische Renn- und Supersportmotorräder

Stand: 17.11.2025 Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

INHALTSVERZEICHNIS

- 0. Geltungsbereich
- 0.1 Allgemeines
- 0.2 Definition der Kategorien
- 0.3 Definition der Bauperioden

- 1. Allgemeine Bestimmungen
 - 1.1 Definition der Motorräder
 - 1.2 Einteilung der Motorräder in Klassen
 - 1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder / Startnummern
 - 1.4 Einstufung der Motorräder
 - 1.5 Startberechtigte Motorräder
 - 1.6 Kontrolle der Startberechtigung
 - 1.7 Erscheinungsbild
 - 1.8 Sonderregelungen

- 2. Sicherheitstechnische Bestimmungen
 - 2.1 Schutz vor offen laufenden Antriebsteilen
 - 2.2 Auspuffanlage
 - 2.3 Lenkerbefestigungen
 - 2.4 Lenkeinschlag, Lenkerfreigang
 - 2.5 Bedienungshebel
 - 2.6 Seilzüge
 - 2.7 Fußrasten *und Fußhebel für Schaltung und Bremse*
 - 2.8 Radabdeckungskanten
 - 2.9 Gemischzuführung
 - 2.10 Zündunterbrecher und Kraftstoffpumpen
 - 2.11 Neigungswinkel
 - 2.12 Bremsen
 - 2.13 Reifen
 - 2.14 Reifenfreigang
 - 2.15 Kühlflüssigkeit
 - 2.16 Ölleitungen
 - 2.17 Ölablassschrauben/Ölfilter
 - 2.18 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse
 - 2.19 Ölauffangvorrichtungen
 - 2.20 Gefährliche Motorräder
 - 2.21 Onboard-Kameras

- 3. Allgemeine Technische Bestimmungen
 - 3.1 Geräuschlimit
 - 3.2 Hubraum
 - 3.3 Kraftstoffe
 - 3.4 Unerlaubte Werkstoffe
 - 3.5 Aufladung
 - 3.6 Lenkerbreite
 - 3.7 Radabdeckungen
 - 3.8 Verkleidungen
 - 3.9 Hauptabmessungen des Motors
 - 3.10 Motor- und Getriebegehäuse
 - 3.11 Wechselgetriebe
 - 3.12 Steuerung des Gaswechsels

- 3.13 Vergaser
- 3.14 Airboxtechnik
- 3.15 Kennfeldzündungen
- 3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne
- 3.17 Startnummernschilder

- 4. Zusätzliche klassenbezogene Bestimmungen
- 4.1 Klasse Antik bis 1919
- 4.2 Klasse Vintage 1920 bis 1930
- 4.3 Klasse Post Vintage 1931 bis 1949
- 4.4 Klasse Gespanne Sitzler 1967
- 4.5 Klasse Classic 1950 bis 1967
- 4.6 Klasse Post Classic GP 1968 bis 1985
- 4.7 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse
- 4.8 Clubsport bis 1978
- 4.9 Clubsport 1979 – 1985
- 4.10 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983
- 4.11 Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983
- 4.12 Youngtime/Youngtime GP 1984 – 1995
- 4.13 Youngtime GP Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F1)
- 4.14 *Youngtime Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F2)*

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 und historischen 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 Achsschenkel lenkung 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 - 1985
„Post Classic Kneeler Gespanne“	1968 - 1983
„Post Classic Gespanne Sitzler“	1968 - 1983
„Youngtimer“	1984 – 1995
„ <i>Youngtimer Renngespanne</i> “	<i>1984 - 1994</i>

1. Allgemeine Bestimmungen

1.1 Definition der Motorräder

Unter das vorliegende Reglement fallen historische Renn- und Supersportmotorräder, die vor der Baujahresgrenze Dezember 1995 (Bauperiode Youngtime) und Renngespanne die vor der Baujahresgrenze Dezember 1994 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/Youngtime GP (2-Takt) 1984 - 1995, 125 - 500 ccm
- 1.2.2 B: Youngtime Supersport (4-Takt) 1984 - 1995, 601 - 750 ccm (Vierzylinder),
751- 1000 ccm (Zweizylinder), bis 600 ccm (Wankelmotor)
- 1.2.3 C: Youngtime Renngespanne 350 ccm 2-Takt und 600 ccm 4-Takt 1984 - 1994
- 1.2.4 E: Vintage/Post Vintage 1920 - 1949
- 1.2.5 F: Youngtime Supersport (4-Takt) 1984 - 1995, bis 400ccm (Vierzylinder)
- 1.2.6 H: Classic bis 250 ccm 1950 - 1967
- 1.2.7 J: Classic bis 350 ccm 1950 - 1967
- 1.2.8 K: Classic bis 500 ccm 1950 - 1967
- 1.2.9 L: 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse
- 1.2.10 M: Clubsport 1979 - 1985 bis 650 ccm.
- 1.2.11 N: Vintage- und Post-Vintage-Gespanne bis 1949, Classic-Gespanne bis 600 ccm
bis 1967 und Post-Classic-Gespanne GP bis 500 ccm Viertakt bis 1976
- 1.2.12 O: Clubsport 1979 - 1985 über 650 ccm
- 1.2.13 P: Youngtime Supersport (4-Takt) 1984-1995, 401-600ccm (Vierzylinder)
- 1.2.14 Q: Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983
- 1.2.15 R: Post Classic GP 1968 bis 1985
- 1.2.16 S: Singles (Einzylinder, Viertakt) ab 450 ccm 1984 - 1995
- 1.2.17 T: Twins (Zweizylinder, Viertakt) ab 550 ccm 1984 - 1995
- 1.2.18 U: Clubsport 125 - 250 ccm/2-Takt + 125 - 350/4-Takt Ein- und Zweizylinder +
250 ccm Mehrzylinder bis 1978
- 1.2.19 V: Clubsport 500 ccm Ein- und Zweizylinder + 350 ccm Mehrzylinder bis 1978
- 1.2.20 W: Clubsport 750/2-Zylinder + 500/Mehrzylinder bis 1978
- 1.2.21 X: Clubsport 1000 ccm bis 1978
- 1.2.22 Y: Post Classic GP/Youngtime GP Gespanne bis 500 Zweitakt ccm 1968 - 1994
- 1.2.23 Z: Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983

1.3 Startnummernfolge, Farbe der Startnummernschilder / Startnummern

Für die einzelnen Klassen werden folgende Farben für die Startnummernschilder und die Startnummern empfohlen, können aber mit historischem Nachweis von der für die Klasse vorgesehenen Farbe abweichen:

- 1.3.1 A01 – A99: blaues Schild, weiße Ziffern
- 1.3.2 B01 – B99: weißes Schild, schwarze Ziffern
- 1.3.3 C01 – C99: blaues Schild, weiße Ziffern
- 1.3.4 E01 – E99: Vintage weißes Schild, schwarze Ziffern; Post Vintage
schwarzes Schild, weiße Ziffern
- 1.3.5 F01 - F99: weißes 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: rotes Schild, weiße Ziffern

1.3.11	N01	– N99:	Vintage und Post-Vintage: schwarzes Schild, weiße Ziffern Classic und Post-Classic Viertakt: gelbes Schild, schwarze Ziffern
1.3.12	O01	– O99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.13	P01	– P99:	weißes Schild, schwarze Ziffern
1.3.14	Q01	– Q99	rotes Schild, weiße Ziffer
1.3.15	R01	– R99:	grünes Schild, weiße Ziffern
1.3.16	S01	- S99	rotes Schild, weiße Ziffern
1.3.17	T01	- T99	blaues 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 historische Kommission des VFV.

1.5 Startberechtigte Motorräder

Es sind nur Motorräder startberechtigt, für welche ein VFV-Fahrzeugpass erstellt wurde, oder die von der Historischen Kommission des VFV eine Freigabe/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/*Freigabe*, 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 historische Kommission mit Einstimmigkeit die entsprechende Zuordnung schriftlich 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 und des Sekundärtriebes abzudecken. Dies gilt sinngemäß auch für Hinterrad und Seitenwagenrad eines Gespannes. 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. Lenker aus Carbon, Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen sind verboten.

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 20 mm betragen muss.

2.5 Bedienungshebel

Alle freistehenden Enden von Bedienungshebel, von denen eine Verletzungsgefahr ausgehen kann, sind abzurunden. Der Mindestdurchmesser der kugeligen Enden von Kupplungs- und Handbremshebel beträgt 10 mm. Ausgenommen davon sind Regulierhebel von Fahrzeugen der Antik- und Vintage – Klasse. 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 *und Fußhebel für Schaltung und Bremse*

Fußrasten müssen mit Gummi überzogen oder durch eine Profilierung rutschfest gestaltet werden. Die Enden müssen in einem Mindestradius von 8 mm abgerundet sein. Sie sollten dem Originalzustand weitestgehend entsprechen. Fußrasten mit Klappmechanismus müssen selbstständig in ihre Normalstellung zurückklappen. Sind Fußrasten aus Stahl nicht umklappbar, müssen sie am Ende mit Stopfen versehen sein, die fest angebracht sind und aus Plastik, Teflon oder aus einem gleichwertigen Material bestehen (Mindestdurchmesser 16 mm).

An den Enden offene Fußhebel für Schaltung und Bremse müssen mit einem abgerundeten Verschlussstopfen versehen werden.

2.8 Radabdeckungskanten

Freiliegende Radabdeckungskanten 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. Darüber hinaus kann eine Ausnahme von dieser Regelung nur dann erfolgen, wenn der historische Nachweis erbracht wird, dass die Maschine ursprünglich schon mit zwei Gaszügen (je einen für die Öffnungs- und die Schließfunktion) ausgerüstet war und ein Zündunterbrecher gemäß Artikel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** vorhanden ist.

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 Lenkermittle 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 1 m 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.

Ein Benzinhahn ist in allen Fahrzeugen mit Fallbenzin bis einschließlich Bauperiode Post Classic erforderlich.

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.

Bremsscheiben müssen eine kreisrunde Form haben und einen geschlossenen Rand aufweisen, Sogenannte „Wave-Scheiben“ sind nicht zugelassen.

2.13 Reifen

Es dürfen nur profilierte Reifen verwendet werden, wobei die Mindestprofiltiefe 1,6 mm (50 ccm: 1 mm) beträgt. Ausgenommen davon sind die Gespanne der Klassen Y und Z sowie Motorräder der Bauperiode Youngtime. 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.

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 bei Solomaschinen vor dem Einsatz auf der Strecke mittels Reifenwärmer auf Betriebstemperatur gebracht werden.

Die Ventile sind mit Staubkappen zu verschließen.

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 und aus öl- und lösungsmittelresistentem sowie druckstabilem Material bestehen. Alle Verschraubungen im Bereich des Ölkreislaufs müssen gesichert sein. Längere Druckleitungen müssen aus flexiblem Material bestehen oder besonders sorgfältig gegen Vibrationsschäden abgestützt sein.

Alle Ölleitungen, Ölverschraubungen und Ölverschlüsse müssen bei der Vorführung des Motorades zur Technischen Abnahme visuell kontrollierbar sein. D.h. bei Motorrädern mit Vollverkleidung müssen ausreichend große Sichtöffnungen vorhanden sein oder das Motorrad ist mit demontierter Verkleidung vorzuführen.

2.17 Ölablassschrauben/Ölfilter

Alle Ölablassschrauben und der Ölfilter 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.

2.21 Onboard-Kameras

Kameras dürfen innerhalb der Silhouette des Fahrzeugs montiert werden. Sie dürfen jedoch keinesfalls am Fahrer/Beifahrer befestigt sein. Die Befestigung der Kameras muss zu Beginn der Veranstaltung der Technischen Abnahme vorgeführt werden. Kameras müssen mit stabilen Teilen des Motorrads fest verschraubt und zusätzlich gesichert sein. Ob die Kameras ausreichend befestigt sind, obliegt der Beurteilung der Technischen Kommissare.

3. Allgemeine Technische Bestimmungen

3.1 Geräuslimit

Statische Messung: (Messung erfolgt am stehenden Fahrzeug)

Alle Fahrzeuge: max. 105 dB(A).

Die Messung erfolgt gemäß den Vorschriften zur Geräuschkontrolle bei Gleichmäßigkeitsprüfungen.

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

Grundsätzlich gelten die im Technischen Reglement festgelegten Hubraumobergrenzen. Der Hubraum darf vom historisch korrekten Wert bis zu maximal 10 Prozent nur dann abweichen, wenn für eine Reparatur aufgrund von Verschleiß oder eines Schadens entsprechende Ersatzteile nicht mehr zur Verfügung stehen und nicht mehr beschafft werden können. 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. Alkoholbetriebene Fahrzeuge müssen auf den Startnummernschildern mit einem roten Punkt in 50mm Durchmesser gekennzeichnet werden.

3.4 Unerlaubte Werkstoffe

Die Verwendung von Titan für Fahrwerksteile, insbesondere Radachsen, ist generell verboten. Ebenso sind Aluminiumachsen unzulässig. Kohlefaser-Anbauteile und -Verkleidungen sind zulässig, soweit der Nachweis erbracht werden kann, dass derartige Teile in der jeweiligen Epoche bereits verwendet worden sind.

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 50/80 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.

Die Verkleidung und der Sitz (bei Gespannen auch die Sitzverkleidung mit integrierten Knieschalen, (Monocoque)) müssen so mit der Maschine verbunden sein, so dass sie auch im Falle eines Sturzes am Motorrad verbleiben. Freistehende Kanten von Verkleidungsscheiben müssen eine Verrundung mit einem Radius von 1,5 mm aufweisen oder mit einem Kantenschutz versehen werden. Öffnungen für Scheinwerfer sind nicht zugelassen.

Ehemalige Langstreckenrennmotorräder und deren Nachbauten können in den Bauperioden Post Classic und Youngtime mit Lichtanlage starten. Auf die Verkleidung aufgesetzte Scheinwerfer mit Abdeckung oder Überklebung sind in Bauperiode Post Classic zugelassen. In Bauperiode Youngtime sind in die Verkleidung integrierte Scheinwerfer mit historischem Nachweis zulässig.

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. Kickstarter müssen gegen Ausklappen gesichert sein.

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. Auslass-Steuererelemente an 2-Takt-Motoren sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

3.13 Vergaser

Die Gemischaufbereitung muss aus der Bauperiode (siehe Artikel 0.3) stammen in der das Motorrad eingesetzt werden soll.

3.14 Airboxtechnik

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

3.15 Kennfeldzündungen

Die Verwendung von verstellbaren Zündungen ist in allen Klassen bis einschließlich Bauperiode Classic untersagt, d. h. bei elektronisch gesteuerten Zündanlagen darf die Zündzeitpunktverstellung nur über die Drehzahl geregelt werden. Bei Zündungen mit verstellbaren Zündkurven (ab Bauperiode Post Classic) darf sich der Wählschalter nicht im sichtbaren und zugänglichen Bereich befinden.

3.16 Zusätzliche allgemeine Bestimmungen für Gespanne

Die Maximalmaße betragen: Breite 1700 mm, Länge 2400 mm (Ausnahme: Gespanne der Bauperiode Youngtime).

- Die Mindestbodenfreiheit beträgt beladen 65 mm.
- Der Antrieb darf nur über das Hinterrad auf die Straße übertragen werden.
- Der Lenker muss über dem Niveau des niedrigsten Punktes der Fahrersitzfläche angebracht sein.
- 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 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 senkrechte Federweg von Vorder- und Hinterradachse 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.
- Die Haltegriffe für den Beifahrer müssen so an der Maschine befestigt sein, dass sie die auftretenden Kräfte im Fahrbetrieb sicher aufnehmen können.

Gespanne müssen mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte (Dauerlicht) versehen sein, die über LED verfügen. Das Einschalten ist ausschließlich bei Wetrace oder auf Anweisung der Fahrleitung verpflichtend.

Dieses muss an der Fahrzeugverkleidung hinten, mindestens 100 mm über dem Boden und im Bereich zwischen Hinterrad und Beifahrerplattform angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass sie nicht von Teilen und/oder dem Beifahrer verdeckt wird und mit max. 5° Abweichung zur Fahrzeuglängsachse nach hinten leuchten.

Folgende Heck-Leuchten - FIM-genehmigt - sind wie u.a. nachstehend aufgeführt für die Gespanne zu verwenden:

ISA-EMS 90x90	ref. (6085-2)
ISA-EMS 90x92	ref. (6085-0)
SA-EMS 120x65	ref. (6085-4)
LIFELINE 90x90	Radial rain light
Beltenick Leo8172/600500006	
Schlüter Motorsport ref.600500006, 600500007	

3.17 Startnummernschilder

Startnummernschilder müssen an der Frontseite sowie an der linken und rechten Seite angebracht sein, wobei die seitlichen Startnummernschilder nicht vom Fahrer verdeckt werden dürfen. Die Startnummernschilder sind ellipsenförmig mit einer Höhe von 230 mm und einer Breite von 280 mm. Rechteckige Startnummernschilder sind mit den identischen Mindestgrößen mit historischem Nachweis (z.B. US-Superbike) ebenfalls zugelassen. 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. Darüber hinaus gilt:

- Umrüsten auf Zahnriemenprimärtrieb ist nicht erlaubt
- Umrüsten auf Duplexbremsen 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 2.15 Zoll (= WM 3)
- Die maximale Reifenbreite beträgt 108 mm (= 4 Zoll)
- Hydraulische Dämpferelemente sind nur erlaubt, wenn sie historisch nachgewiesen sind.

4.4 Klasse Gespanne Sitzer 1967

4.4.1 Definition der Motorräder

In der Klasse Gespanne Sitzer bis 1967 sind die Gespanne der Klassen Vintage, Post Vintage und Classic, Sitzer mit Rädern größer/gleich 16 Zoll (ausgenommen Seitenwagenrad), zusammengefasst. Abweichungen von der Reifengröße sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen. Es sind nur Fahrzeuge der Gruppe B1 erlaubt.

4.4.2 Technische Eingrenzen

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

Die Gespanne müssen gemäß ihrer Baujahreszuordnung den Punkte 4.2.2, 4.3.2 oder 4.5.2 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 bis 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken
- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen mit Viertaktrennmotoren bis 500 ccm und Ersteinsatzjahr bis 1967 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Eigenbaurennmaschinen bis 500 ccm und Ersteinsatzjahr 1950 bis 1967 und auf damaligem technischem Stand
- Zum Rennmotorrad umgebaute Serienmotorräder mit nicht mehr als 500 ccm und bis Baujahr 1967, 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 nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen
- 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 mit historischem Nachweis zugelassen.
- Die Vergasertypen Dell'Orto PHM und VHB mit Zentralschwimmerkammer sind zugelassen.
- 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
- Abweichungen von der Reifengröße sind nur mit historischem Nachweis für das Originalfahrzeug oder einem baugleichen Fahrzeug zugelassen.
- Die Verkleidung darf nicht als aerodynamische Einheit Motorrad und Boot umschließen
- Bei Kneelern beträgt die maximale Höhe 1000 mm

4.6 Klasse Post Classic GP 1968 bis 1985 und Post Classic Kneeler Gespanne 1968 bis 1983

4.6.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Post Classic GP 1968 bis 1985 sind folgende:

- Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis maximal 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1985 auf damaligem technischem Stand, oder deren exakte Repliken, ausgenommen Motorräder der Classic-Klasse.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen bis maximal 500 ccm mit Ersteinsatzjahr 1968 bis 1985 und auf damaligem technischem Stand
- Zweitakt-Werksrennmaschinen oder Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Formel 750 auf damaligem technischem Stand oder deren exakte Repliken
- Historische Gespanne Kneeler bis 500 ccm mit Zweitaktmotor (bis 750 ccm wenn der 500er Basismotor für Auslandseinsätze mit vergrößerter Bohrung gefahren wurde) und Ersteinsatzjahr 1968 - 1983, auf damaligem technischem 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 500 ccm mit Viertakt-Rennmotoren, welche technisch dieser Baujahresperiode zuzuordnen sind.

4.6.2 Technische Eingrenzungen

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

- Rahmen aus Kohlefaser sind nicht erlaubt
- Telegabelstandrohre (außer Rickman/Betor) bis 41 mm Durchmesser sind erlaubt
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen sind erlaubt
- Vierkolbenzangen nur bei historischem Nachweis
- Der Mindestfelgendurchmesser beträgt 18 Zoll; 16 bzw. 17 Zoll nur bei historischem Nachweis
- Die maximale Reifenbreite bei Solomotorrädern beträgt 165 mm.

Darüber hinaus gilt für Gespanne:

- Der Maximale Radstand beträgt 1600 mm.
- Die maximale Höhe beträgt 1000 mm.
- Profillose Rennreifen (Slicks) sind erlaubt.

4.7 50/80 ccm bis zum historischen Ende dieser Klasse

4.7.1 Definition der Motorräder

In der Klasse 50/80 ccm sind die 50er und 80er Rennmaschinen der Bauperiode Classic, Post-Classic und Youngtime zusammengefasst. Es handelt sich um folgende Solomotorräder:

- Historische Werksrennmaschinen oder Produktionsrennmaschinen bis 50 ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischem Stand sowie deren exakte Repliken.
- Historische Eigenbaurennmaschinen bis 50 ccm mit Ersatzeinsatzjahr bis 1983, auf damaligem technischem Stand sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1983 erstellt wurden.
- Historische Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen bis 80 ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 bis 1989 auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historische Eigenbaurennmaschinen mit 80 ccm mit Ersteinsatzjahr von 1984 bis 1989, auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1989 erstellt wurden

4.7.2 Technische Eingrenzungen

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

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

4.8 Clubsport bis 1978

4.8.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1978 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Rennmaschinen mit Hubraum über 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1950 – 1978 und auf damaligem technischem 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

4.8.2 Technische Eingrenzungen

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

- Nur Stahlrohrrahmen
- Aluschwingen 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 Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen
- Telegabelstandrohre nur bis 38 mm Durchmesser (außer Rickman/Betor)
- nur Stummellenker, Hochlenker nur mit historischem Nachweis
- Motorbauteile von GP-Motoren sind nicht erlaubt
- Die Kühlungsart des Basismotors muss erhalten bleiben
- Elektronräder nur bei historischem Nachweis.
- Mindestfelgendurchmesser 18 Zoll
- Maximale Reifenbreite 165 mm
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb aufgebaut sein.

4.9 Clubsport 1979 – 1985

4.9.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport 1979 – 1985 sind folgende Solomotorräder:

- Historisch nachgewiesene Werksrennmaschinen, Produktionsrennmaschinen und Eigenbaurennmaschinen mit Ersteinsatzjahr 1979 – 1985 und auf damaligem technischem Stand, ausgenommen Motorräder der Klasse Post Classic GP.
- Umgebaute Motorräder auf Großserienbasis bis 1985 mit Technik bis 1985, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.
- Neu erstellte Eigenbaumotorräder mit Technik und Großserienmotorbasis bis 1985, ausgenommen Motorräder der Klasse Clubsport bis 1978.

4.9.2 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
- nur Stummellenker, Hochlenker nur mit historischem Nachweis
- Die Motorräder müssen kompromisslos für Straßenrennbetrieb umgebaut sein

4.10 Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983

4.10.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Gespanne Kneeler 750/2-Takt + 1000/4-Takt bis 1983 sind folgende:

- Historisch nachgewiesene Gespanne Kneeler mit 2-Taktmotoren bis 750ccm oder 4-Taktmotoren bis 1000ccm mit Ersteinsatzjahr bis 1983, 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 1983 aufgebaut, ausgenommen Gespanne der Klassen Classic und Post Classic GP.

4.10.2 Technische Eingrenzungen

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

- Der maximale Radstand beträgt 1600mm
- Die maximale Höhe beträgt 1000 mm
- Heckmotoren sind nicht erlaubt
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen
- Schwimmende Brems scheiben sind zugelassen
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.

4.11 Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983

4.11.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Clubsport Gespanne Sitzler bis 1983 sind folgende

- Reglementgemäß neu aufgebaute Gespanne mit Technik bis 1983

4.11.2 Technische Eingrenzungen

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

- Rahmen und Motor nur von Großserienstraßenmotorrad bis 1983
- Maximaler Hubraum 1000ccm
- Nur Bremszangen mit einem Kolben bei schwimmender Montage oder zwei Kolben in einer Achse bei starrer Montage der Bremszangen, Schwimmende Brems scheiben sind zugelassen
- Nur straßenzugelassene Reifen, am Motorrad, Mindestdurchmesser 15 Zoll, maximale Breite 155mm
- Nur Plattform-Rennseitenwagen, angeschraubt

4.12 Youngtime/Youngtime GP 1984 – 1995

4.12.1 Definition der Motorräder

Motorräder der Klasse Youngtime GP (Zweitakt) 1984 – 1995 sind folgende Solomotorräder:

- Zweitakt-Werksrennmaschinen und Zweitakt-Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – 1995, auf damaligem technischem Stand, sowie deren exakte Repliken.
- Historisch zweifelsfrei nachgewiesene Zweitakt-Eigenbaurennmaschinen der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm mit Ersteinsatzjahr 1984 – 1995 und auf damaligem technischem Stand.

Motorräder der Klasse Youngtime sind auf Rennsport umgebaute Zweitakt-Supersportmotorräder der Hubraumklassen 125ccm bis 500ccm und Baujahr 1984 bis 1995.

Motorräder der Klasse Youngtime Supersport (Viertakt) 1984 – 1995 sind folgende Maschinen:

- Viertakt Werksrennmaschinen und Produktionsrennmaschinen der Hubraumklassen 400 ccm bis 750ccm (Vierzylinder), 750ccm bis 1000ccm (Zweizylinder), bis 600ccm Kammervolumen (Wankelmotor) und Ersteinsatzjahr 1984 -1995, auf damaligen technischen Stand sowie deren auf Basis von Serienmotorrädern aufgebaute Repliken.
- Startberechtigt sind Motorräder, die in diesem Zeitraum in den Klassen Supersport, Superbike, Superstock 400/600/750 oder TT Formel 1 in der Weltmeisterschaft/Europameisterschaft oder nationalen Meisterschaften nachweislich eingesetzt wurden und vom Fahrzeughersteller homologiert wurden bzw. deren nicht homologierten Serienmodelle des gleichen Modeltyps. Ausnahme Motorräder der Klasse TT Formel 1 und Supersport/Superstock bis 400ccm.
- Gespanne der Klasse Youngtime GP sind historische GP-Gespanne Kneeler bis 500ccm und Ersteinsatzjahr 1984 – 1994 auf damaligem technischem Stand sowie solche die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1994 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Gespanne der Klassen Post Classic und Youngtime Renngespanne.

Motorräder der Klasse Youngtime Singles (Viertakt) 1984 - 1995 sind folgende Solomotorräder:

- Produktionsrennmaschinen, Eigenbaurennmaschinen und umgebaute Serienmotorräder deren Antriebseinheit (Einzyylinder) bis 1995 produziert wurde ab 450ccm.

Motorräder der Klasse Youngtime Twins (Viertakt) 1984 - 1995 sind folgende Solomotorräder:

- Produktionsrennmaschinen, Eigenbaurennmaschinen und umgebaute Serienmotorräder deren Antriebseinheit (Zweizylinder) bis 1995 produziert wurde ab 550 ccm.

4.12.2 Technische Eingrenzungen:

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

- Der Einsatz von profillosen Reifen (Slicks) ist erlaubt, wenn für das Motorrad ein zweiter Satz austauschbarer Räder bereitsteht, welcher mit Regenreifen bestückt ist und der bei der Technischen Abnahme vorzuführen ist.
- Für alle umgebauten Serienmotorräder gilt die „Silhouettenformel“, d.h. die Motorräder müssen optisch weitestgehend dem Serienmodell bzw. einer nachgebauten Werksrennmaschine oder Produktionsrennmaschine entsprechen (ausgenommen sind die Klassen Youngtime Singles und Youngtime Twins).

Zusatz für umgebaute Zweitakt-Supersportmotorräder:

- Bei umgebauten Serienmotorrädern ist der Felgendurchmesser freigestellt, die Felgenbreite darf um ein Zoll vom Basismotorrad abweichen.
- Die Federelemente sind freigestellt, müssen jedoch in der Bauart der jeweiligen Einsatzperiode entsprechen.

Zusatz für nach Superbike- und TT-Formel1-Regeln aufgebaute Motorräder sowie deren Repliken:

- Der Hubraum darf die Hubraumgrenze der ursprünglichen Klasse nicht überschreiten, kann aber vom Homologationsmodell abweichen. Die 10-Prozentregel (siehe 3.2) entfällt.
- Einspritzanlagen bzw. Flachschiebervergaser sind zulässig, wenn das Homologationsmodell mit diesen ausgestattet ist.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Die Federelemente sind freigestellt, müssen jedoch in Bauart der jeweiligen Einsatzperiode entsprechen.
- Der Felgendurchmesser ist freigestellt.
- Bremsscheiben und Bremszangen sind freigestellt, müssen aber in dieser Bauart dem Einsatzzeitraum des homologierten Fahrzeugs entsprechen.
- Magnesium-Räder sind zugelassen.
- Handbremszylinder in Radialbauweise aus dem Produktionszeitraum des Fahrzeugs sind zugelassen.
- Motorsteckachsen und Schrauben aus Titan sind zugelassen.
- Angeschraubte Heckrahmen müssen nicht der Serie entsprechen.
- Verkleidungsteile aus Kohlefaser/Kevlar sind zugelassen.

Zusatz für nach Supersport- und Superstock-Regeln aufgebaute Motorräder und deren Repliken:

- Das Federbein ist freigestellt. Es dürfen nur überarbeitete Seriengabeln des Homologationsmodells verwendet werden.
- Felgen sind nur in der originalen Radgröße zugelassen.
- Nur Serienbremszangen des Homologationsmodells sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser nur in der Größe des Homologationsmodells.
- Handbremszylinder in Radialbauweise sind nicht zugelassen.
- Verkleidungsteile aus Kohlefaser/Kevlar sind nicht zugelassen.
- nur Einmannhöcker und Verkleidungen ohne Lampenausschnitt sind zugelassen.
- Bremsscheibendurchmesser maximal 320mm.
- klappbare Brems- und Kupplungshebel sind nicht zugelassen.
- Die maximale Reifenbreite beträgt 190mm.

Zusatz für Motorräder der Klasse Youngtime Singles:

- Das Baujahr des Fahrzeugs wird über den Produktionsbeginn des eingebauten Motorentyps definiert.
- Einspritzanlagen und Flachschiebervergaser sind zulässig, müssen aber der Bauperiode entsprechen.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Der Durchmesser und die Breite der verwendeten Räder sind freigestellt.
- Magnesiumräder sind zugelassen.
- Alle verwendeten Fahrwerksteile, Federungs- und Bremskomponenten müssen in ihrer Form der Bauperiode entsprechen.

Zusatz für Motorräder der Klasse Youngtime Twins:

- Das Baujahr des Fahrzeugs wird über den Produktionsbeginn des eingebauten Motorentyps definiert.
- Einspritzanlagen und Flachschiebervergaser sind zulässig, müssen aber der Bauperiode entsprechen.
- Die Größe des Durchlasses der Gemischaufbereitung ist freigestellt.
- Der Durchmesser und die Breite der verwendeten Räder sind freigestellt.
- Magnesiumräder sind zugelassen.
- Alternative Aufhängungs- und Lenksysteme (z.B. Hossack-Gabel) sind zulässig.
- Alle verwendeten Fahrwerksteile, Federungs- und Bremskomponenten müssen in ihrer Form der Bauperiode entsprechen.
- Als Superbike homologierte Motorräder (Ducati 851/888) sind in Klasse T mit den homologierten Antriebseinheiten nicht startberechtigt.

4.13 Youngtime GP Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F1)

Motorräder der Klasse Youngtime Renngespanne Kneeler Baujahr 1984-1994 sind folgende Gespanne:

- Zweitakt-Rennmaschinen bis 500ccm, auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1994 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Motorräder der Klassen Classic, Post Classic und Youngtime.

4.13.1 Technische Eingrenzungen

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

- Motorrad und Beiwagen müssen eine vollständig integrale Einheit bilden.
- Schwenk- und Pendelseitenwagen sind nicht erlaubt.
- Es dürfen nur Vergasermotoren bis Baujahr 1994 verwendet werden.
- Einspritzanlagen sind nicht erlaubt.
- Die Reifenbreite des Vorderrades darf 229 mm, die des Hinterreifens 254 mm nicht überschreiten. Der Durchmesser des aufgepumpten Rades muss mindestens 400mm betragen.
- Motor: Zweitakt mit maximal 500 ccm bis Baujahr 1994
- Zwischen Fahrer und Motor muss eine wirksame Schutzvorrichtung angebracht sein, die den Fahrer wirksam vor Hitze, austretendem Öl und Kraftstoff schützen muss.

- Die Maximalabmessungen sind:
Gesamtbreite: 1700mm
Gesamthöhe: 800mm
Gesamtlänge: 3300mm
Bodenfreiheit mindestens 65mm (beladen)
- Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt
- F1 Gespanne nach damaligem Reglement:
- Die Bauart der Gemischaufbereitung und die Größe des Durchlasses sind freigestellt, müssen jedoch der Bauperiode entsprechen.
- Die Motorräder müssen vom Aufbau und vom Erscheinungsbild her der Epoche entsprechen.

4.14 Youngtime Renngespanne Kneeler 1984 – 1994 (F2)

Motorräder der Klasse Youngtime Renngespanne Kneeler Baujahr 1984-1994 (F2) sind folgende Gespanne:

Gespanne mit Zweitakt-Rennmotoren bis 350ccm oder Viertakt-Rennmotoren bis 600 ccm auf damaligem technischem Stand, sowie solche, die diesem technischen Stand entsprechen, auch wenn sie nach 1994 gebaut worden sind. Ausgenommen sind Motorräder der Klassen Classic, Post Classic

Zusatz für Gespanne Youngtime (F2):

- *Die Motorräder müssen den Bestimmungen 1 bis 3 entsprechen. Darüber hinaus gilt:*
- *Motorrad und Beiwagen müssen eine vollständig integrale Einheit bilden.*
- *Nur Rohrrahmen aus Stahl sind zugelassen.*
- *Schwenk- und Pendelseitenwagen sind nicht erlaubt.*
- *Die Reifenbreite des Vorderrades darf 229 mm, die des Hinterreifens 254 mm nicht überschreiten. Der Durchmesser des aufgepumpten Rades muss mindestens 400mm betragen.*
- *Es sind nur konventionelle Lenkung und Radaufhängungen erlaubt.*
- *Einarmschwinge hinten ist erlaubt.*
- *Zweitaktmotoren bis 350 ccm (Rennmotoren, Serien- oder modifizierte Serientriebwerke) oder Viertaktmotoren bis 600 ccm (Serien oder modifizierte Serientriebwerke) auf damaligen technischen Stand. Nur Vergasermotoren.*
- *Zwischen Fahrer und Motor muss eine wirksame Schutzvorrichtung angebracht sein, die den Fahrer wirksam vor Hitze, austretendem Öl und Kraftstoff schützen muss.*
- *Die Ölauffangwanne (bei Viertaktmotoren) muss die untere Hälfte des Motors umschließen und den kompletten Ölinhalt des Motors aufnehmen können.*
- *Die Maximalabmessungen sind:*
- *Gesamtbreite: 1600mm*
- *Gesamthöhe: 800mm*
- *Gesamtlänge: 2700mm*
- *Bodenfreiheit mindesten 65mm (beladen)*
- *Profillose Reifen (Slicks) sind erlaubt*