

Technische Bestimmungen für IDM Supersport

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

1. Bestimmungen für IDM Supersport

Supersport Motorräder benötigen die FIM-Homologation (s. Art. 2.5) oder eine DMSB-Homologation der Kategorie Superstock / Stocksport. Alle Motorräder müssen in jeder Hinsicht den Techn. Bestimmungen für Straßenrennen entsprechen, es sei denn, eine Abweichung ist bereits ab Werk am homologierten Motorrad zu verzeichnen.

Das Erscheinungsbild von Supersport-Motorrädern muss, ausgenommen, wenn etwas anderes festgelegt ist, von vorne, von hinten und im Profil der homologierten Form entsprechen (wie sie vom Hersteller original produziert wurden).

Alles was nicht ausdrücklich erlaubt und beschrieben ist, ist verboten!

2. Klasseneinteilung

Über 400 ccm bis 600 ccm/4-Takt, 4 Zylinder

Über 600 ccm bis 675 ccm/4-Takt, 3 Zylinder

Über 600 ccm bis 750 ccm/4-Takt, 2 Zylinder

Hubraumkapazitäten müssen wie homologiert erzielt werden, um die einzelnen Klassenlimits zu erreichen, darf die Bohrung und der Hub nicht vergrößert werden.

Jeder Fahrer darf nur ein Motorrad einsetzen. Bei nachweislichem Totalschaden (Rahmen, Gabel, Schwinge) ist der Einsatz eines Ersatzmotorrades gestattet.

Die Entscheidung hierüber trifft der vom DMSB eingesetzte Technische Pflicht-Kommissar bzw., wenn ein solcher nicht eingesetzt ist, der Obmann der Technischen Abnahme.

Diese Regelung gilt nicht für vom Veranstalter im Vorfeld der Veranstaltung ausgeschriebene Einstellfahrten.

Bei einem Motorwechsel zwischen Rennen 1 und Rennen 2 (wenn durchgeführt), ist dies den Technischen Pflichtkommissaren mitzuteilen.

Verstöße im Training werden mit Ausschluss von dem betreffenden Training, Verstöße im Rennen werden mit Ausschluss vom Rennen bestraft.

3. Mindestgewichte

600 ccm/4-Zylinder: 160 kg

675 ccm/3-Zylinder: 166 kg

750 ccm/2-Zylinder: 167 kg

Das Anbringen von Zusatzgewichten ist zulässig. Diese müssen jedoch sicher verschraubt sein. Zu jeder Zeit der Veranstaltung darf das Gewicht der Maschine nicht weniger als das Mindestgewicht betragen. Nichts, einschließlich Wasser, Öl, Kraftstoff und Reifen, darf vor der Messung hinzugefügt werden.

Während des Trainings kann jedes Motorrad einer Gewichtskontrolle in der Boxengasse unterzogen werden. (Die Fahrer und Teams werden dabei geringstmöglich gestört. Der Fahrer und das Team müssen aber auf jeden Fall diesen Test durchführen lassen.)

4. Startnummern

siehe Wettbewerbsbestimmungen Punkt 7, *Abb. 0*

5. Kraftstoff

Alle IDM Supersport-Motoren müssen mit unverbleitem Kraftstoff betrieben werden. Der Bleigehalt darf maximal 0,005 g/l (= unverbleit), die Motor-Oktananzahl (MOZ) maximal 90 betragen. (s. auch Spezifikationen in Art. 01.63).

Es gelten die Kraftstoffbestimmungen der FIM.

6. Bauteile-Beschreibung

Alle nicht nachstehend aufgeführten Teile müssen so bleiben, wie sie vom Hersteller ursprünglich für das homologierte Motorrad produziert wurden.

7. Hauptrahmen und Rahmenheck

Der Rahmen muss wie vom Hersteller original für das homologierte Motorrad produziert sein.

Die Seiten des Rahmens dürfen durch Teile aus Verbundmaterialien geschützt werden. Diese Schutzteile müssen sich an die Rahmenform anpassen.

Am Hauptrahmen dürfen ansonsten weder Teile hinzugefügt noch durch jegliche Art der Bearbeitung entfernt werden. Alle Motorräder müssen am Hauptrahmen eine Fahrzeug-Identifikationsnummer aufweisen (Rahmen-Nummer). Halterungen bzw. Bleche zur Motor-Montage müssen so bleiben, wie sie ursprünglich für das homologierte Motorrad produziert wurden. Der Hilfsrahmen (Rahmenheck) darf verändert oder ausgetauscht werden.

Zusätzliche Sitzhalterungen dürfen hinzugefügt, jedoch dürfen keine Sitzhalterungen entfernt werden. Am Rahmenheck angeschraubtes Zubehör darf entfernt werden.

8. Vordergabel

Die Vordergabel-Struktur muss so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Modell produziert wurde.

Die inneren Serienteile der Gabel dürfen modifiziert und ausgetauscht werden.

Zubehör-Dämpfer-Kits oder -Ventile dürfen montiert werden.

Die Gabelfedern dürfen ausgetauscht werden.

Die Gabelverschlüsse dürfen geändert oder ausgetauscht werden, jedoch ausschließlich um ein externes Justieren zu ermöglichen.

Die Oberfläche der Gabelrohre (Stand- und Tauchrohre) darf geändert werden, zusätzliche Oberflächenbehandlung ist erlaubt.

Die oberen und unteren Gabelbrücken müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Modell produziert wurden.

Lenkungsdämpfer dürfen montiert bzw. durch Zubehör-Dämpfer ersetzt werden. Der Lenkungsdämpfer darf nicht als Lenkansschlag fungieren.

9. Hintere Schwinge

Die hintere Schwinge muss so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurde (einschließlich hinterem Kettenspanner).

Die Schwingenachse muss so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurde.

Ein Kettenschutz muss so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen unterem Kettenlauf und hinterem Kettenrad eingeklemmt werden können.

Bei einer Schwinge mit Unterzug, kann dieser als Kettenschutz fungieren.

Eine Vorrichtung zum Aufbocken muss abgerundete Ecken (mit großem Radius) haben.

Befestigungspunkte für diese Montageständer müssen an der Schwinge fest angebracht sein.

Die Bremszange darf an der Schwinge dauerhaft in einer Position fest arretiert werden, wobei die Bremszange selbst nicht verändert werden darf.

10. Hintere Federungssysteme

Das hintere Federungssystem *inkl. Feder(n)* ist/sind freigestellt. Die Original-Befestigungen am Rahmen und an der hinteren Schwinge müssen wie homologiert bleiben.

Die Hebelübersetzungen und Hebel müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurden.

11. Räder / Felgen

Die Felgen müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller zum Zeitpunkt der Auslieferung der Motorräder an den Handel für das für das homologierte Motorrad produziert wurden.

Die Tachowelle kann entfernt und der Antrieb durch ein Distanzstück ersetzt werden.

Austausch und Modifikationen der Distanzstücke sind gestattet.

Vorder- und Hinterradachsen müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurden.

Die Verwendung von polierten / lackierten Felgen ist zulässig.

12. Bremsen

Die vorderen und hinteren Brems Scheiben inklusive der Aufnahmen dürfen ausgetauscht werden, ohne dass jedoch Änderungen an den Original-Bremssätteln und deren Befestigung erforderlich werden. Außendurchmesser der Brems Scheiben und Belüftungssysteme müssen jedoch so bleiben, wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert.

Für den Außendurchmesser gilt eine Toleranz von +/- 1,5mm.

Bei der Bremsscheibendicke gilt eine Toleranz von bis +1,5 mm, das Mindestmaß, welches gegebenenfalls als Verschleißgrenze vom jeweiligen Hersteller gem. Homologation für das entsprechende Modell angegeben ist.

Innenbelüftete Bremsscheiben sind als Nachrüstteil nicht gestattet.

Die Bremsscheiben müssen aus Eisenmaterial sein.

Die Bremsscheiben können schwimmend gelagert sein, Floater sind freigestellt.

Die vorderen und hinteren Bremssättel und Bremssattelträger müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurden. Abdeckbleche dürfen entfernt werden.

Der vordere und hintere Hauptbremszylinder müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurden. Der Bremsflüssigkeits-Vorratsbehälter darf modifiziert oder ausgetauscht werden.

Die Anordnung des hinteren Hauptbremszylinders und dessen Vorratsbehälter ist freigestellt.

Die vorderen und hinteren Bremsleitungen sind freigestellt. Schnellverbindungen dürfen verwendet werden. Die Verzweigung der vorderen Bremsleitungen für die beiden vorderen Bremssättel muss oberhalb der unteren Gabelbrücke erfolgen.

Die vorderen und hinteren Bremsbeläge können ausgetauscht werden. Belag-Arretierungsstifte können durch Schnellwechsel-Systeme ersetzt werden.

Zusätzliche Bremsbelüftungs-Systeme sind nicht gestattet.

Eine zusätzliche Handbetätigung der Hinterradbremse (sog. Daumenbremse) ist gestattet.

Beide Systeme müssen unabhängig von einander wirksam sein.

Eine Überprüfung unterliegt dem technischen Kommissar.

13. Reifen

Die Reifen müssen komplett formgeheizt sein, außerdem müssen alle Größenangaben und Seitenwandbezeichnungen wie bei handelsüblichen Reifen aufgeführt sein. Es müssen Reifen mit den Kennwerten V und Z, bzw. (W), verwendet werden. Bei der Überprüfung vor dem Rennen muss das Reifenprofil über die gesamte Breite der Lauffläche mindestens 2,5 mm tief sein. Die Reifen müssen ein positives und negatives Profil von 96% positiv und mindestens 4% negativ haben (LAND AND SEA RATIO). Der maximale Abstand von der Reifen-Außenkante bis zu 50% der Profilelemente beträgt 35mm.

Erlaubt ist eine Größe für die Vorderreifen und zwei Größen für die Hinterreifen. Jede Größe, vorne und hinten, muss mit dem gleichen Profilmuster erhältlich sein wie handelsübliche Reifen für den öffentlichen Straßenverkehr. Die Hersteller dürfen nur ein Profil für die Vorder- und Hinterreifen zur Genehmigung einreichen. Die zuvor genehmigten Reifenprofile behalten noch für ein Jahr nach Einführung eines neuen genehmigten Reifenprofils Gültigkeit.

Die Genehmigung wird von der FIM/CCR erteilt. Die Hersteller müssen den Reifen 30 Tage vor dem ersten Einsatz zur Genehmigung einreichen. Schablonen zur Überprüfung des Stollenverhältnisses (LAND AND SEA RATIO) müssen beigefügt sein. Die Reifen müssen eine DOT und/oder E Markierung aufweisen. Die DOT und/oder E Markierung muss auf der Seitenwand des Reifens aufgeführt sein.

Achtung: Jeder Fahrer darf pro IDM-Wochenende (beginnend mit dem 1. Zeittraining) maximal 8 Stück Reifen verwenden, wobei es unerheblich ist, ob es sich dabei um Vorder- oder Hinterreifen handelt. Ausgenommen hiervon sind Regenreifen. Bei einem Verstoß wird der betreffende Teilnehmer aus der Wertung der betreffenden Veranstaltung genommen und zusätzlich mit einer Geldstrafe von EUR 250,- belegt.

Es ist in der Entscheidung des Fahrers, einen Intermediate oder einen speziellen Reifen, der üblicherweise als reiner Regenreifen bezeichnet wird, zu verwenden. Regenreifen müssen komplett formgeheizt sein, wobei das Nachschneiden per Hand an formgeheizten Reifen verboten ist. Die Verwendung von Hand geschnittenen Reifen ist nicht erlaubt. Regenreifen müssen keine DOT oder E Bezeichnung aufweisen; diese Reifen müssen jedoch die Bezeichnung „nicht für den öffentlichen Straßenverkehr“ oder „NHS“ tragen.

14. Fußrasten/Fußbedienteile

Fußrastenanlagen können ersetzt werden, jedoch müssen die Halterungen am Rahmen an den Original-Befestigungspunkten verbleiben.

Fußbetätigungseinrichtungen können zur Umkehr der Gangwahl verändert werden, Schaltnenteile (im Getriebe/Motor) dürfen nur zur Umkehr der Gangwahl verändert werden.

Die Fußrasten können starr oder klappbar sein, müssen dann jedoch über einen Mechanismus verfügen, der sie in ihre normale Position zurück bringt.

Die Fußrastenenden müssen mit einem Kugelradius von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. Abb. C).

Starre Metall-Fußrasten müssen ein Ende (Stopfen) aufweisen, das dauerhaft angebracht ist und aus Plastik, Teflon oder einem gleichwertigen Material besteht (Radius 8 mm).

15. Lenker und Handbedienteile

Lenker, Handbedienteile und Hebel können ausgetauscht (betrifft nicht Hauptbremszylinder) bzw. in ihrer Position geändert werden. Kupplungs- und Bremshebel können durch einen Nachrüstsatz ersetzt werden, ggf. mit manueller Nachstellvorrichtung.

Zündunterbrecherschalter müssen am Lenker montiert sein (s. auch Art. 01.33 bzw. Art. 40).

Anmerkung: Die Geberzylinder für Bremse und Kupplung müssen wie homologiert bleiben.

16. Verkleidung / Radabdeckungen

- a) Verkleidung und vordere Radabdeckung müssen im äußeren Erscheinungsbild den ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produzierten Teilen entsprechen.
- b) Die Verkleidung kann ersetzt werden durch äußerlich identische Teile. Das Material kann geändert werden. Die Verwendung von Karbonfiber- bzw. Kevlar-Materialien ist gestattet. Die Verkleidung kann vorne, im Bereich des Wasserkühlers, nach unten ausgeschnitten werden, um eine bessere Luftzufuhr zum Wasserkühler zu ermöglichen. Es kann die Verkleidung im Bereich der Lichtmaschine, Getriebe und Kurbelwelle geschlossen sein.
- c) Größe und Abmessungen müssen den Originalteilen entsprechen, ohne jegliche Hinzufügung bzw. Entfernung von Konstruktionselementen (ausgenommen Gewicht).
- d) Die Windschutzscheibe kann nur ersetzt werden durch ein entspr. Teil aus transparentem Material.
Eine Formabweichung der Scheibe (sog. Bubbleform) ist zulässig, wobei die Befestigung wie homologiert ausgeführt sein muss. Es dürfen keine Flächen/ Profile hinzugefügt werden.
- e) Bei Motorrädern, die ursprünglicher Weise keine Verkleidung besitzen darf auch keine (ausgenommen einer Vorrichtung wie in h) beschrieben) hinzugefügt werden. Diese Vorrichtung darf eine von Achse zu Achse waagrecht gezogene Linie nicht überschreiten.
- f) Die kombinierte Halterung für Instrumente/ Verkleidung kann ausgetauscht werden. Alle anderen Verkleidungshalterungen können geändert oder ersetzt werden. Kein Teil darf über die Verkleidung hinausragen (ausgenommen Sturzpad). Änderungen in der Verkleidung mit dem Ziel, dieses Teil zu erreichen, sind gestattet.
- g) Die Original-Luftzuführungskanäle zur Airbox können geändert oder ersetzt werden. Die Lufteinlässe in der Verkleidung müssen original bleiben, zusätzliche Lufteinlassöffnungen sind erlaubt, allerdings muss die Originalsilhouette aus allen Blickrichtungen erhalten bleiben.
- h) Der untere Teil der Verkleidung muss so konstruiert sein, dass er, im Falle eines Motorschadens, mindestens die Hälfte der gesamten Öl- und Kühlflüssigkeitsmenge des Motorrades aufnehmen kann (mind. 5 Liter).
Der untere Rand von Öffnungen in der Verkleidung muss sich mindestens 50 mm über dem Verkleidungsboden befinden.
- i) Dieses Teil muss am tiefsten Punkt bis zu zwei Ablass-Öffnungen von je 25 mm aufweisen. Diese Öffnung(en) muss/müssen bei trockenen Wetterbedingungen verschlossen bleiben und darf/dürfen nur geöffnet werden, wenn der Rennleiter das Rennen zum „wet race“ erklärt hat.
- j) Geringfügige Änderungen an der Verkleidung sind erlaubt, um die Verwendung eines Hubständers für Radwechsel zu ermöglichen, ebenso wie die Montage eines kleinen Schutzkonus (Sturzpad) aus Kunststoff/Carbon am Rahmen oder am Motor.
- k) Die vordere Radabdeckung kann ersetzt werden durch ein äußerlich mit dem Original identisches Teil. Die hintere Radabdeckung darf modifiziert, ausgetauscht oder demontiert werden. Ist in der hinteren, an der Schwinge montierten Radabdeckung der Kettenschutz integriert, kann er im Hinblick auf die Montage größerer Kettenräder geändert werden.
- l) Die vordere Radabdeckung kann nach oben versetzt werden, um eine größere Reifenfreiheit zu erhalten.
- m) Alle exponierten Kanten müssen abgerundet sein.

- 17. Kraftstofftank**
Es sind keine Änderungen am Kraftstofftank gestattet.
Der Kraftstoffhahn muss so bleiben, wie er ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurde.
Eine zusätzliche Ablassöffnung/-vorrichtung darf angebracht werden.
Der Kraftstofftankdeckel darf zu einem Schnellfüllsystem verändert werden.
Der Tankdeckel muss so angebracht sein, dass er nicht über die Tankoberfläche hinausragt und bei einem Unfall nicht abgerissen werden kann.
Kraftstofftanks mit Entlüftungsleitungen müssen mit Rückschlagventilen versehen sein, die in einem Auffangbehälter mit geeignetem Material mit einem Volumen von mindestens 250 ccm münden.
Alle Tanks müssen mit Tankschaum (vorzugsweise „Explosafe®“) vollständig gefüllt sein.
- 18. Sitz**
Sitz, Sitzbasis und die damit verbundenen Verkleidungsteile können durch Teile ersetzt werden, deren äußeres Erscheinungsbild von vorne, von hinten und im Profil, dem der ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produzierten Teile entspricht.
Die Verwendung von Karbonfiber- oder Karbon-Verbundmaterialien ist gestattet.
Der obere Teil der hinteren Sitzverkleidung kann in einen Einzel-Sitz (Anm.: Höcker) umgewandelt werden und ebenso auf der Unterseite zum Rad hin geschlossen sein.
Alle exponierten Kanten müssen abgerundet sein.
- 19. Kabelbaum**
Der Kabelbaum kann geändert oder ersetzt werden.
- 20. Batterie**
Größe, Typ und Sitz der Batterie kann geändert werden. Zusätzliche Batterien sind gestattet.
- 21. Wasser- und Ölkühler**
Zusätzliche Wasser und/oder Ölkühler sind gestattet sowie die hierfür erforderlichen Anschlüsse. Als Form ist nur ein Quadrat, Rechteck, Dreieck oder Trapez mit ebenen Seitenflächen zulässig. Das rechnerische Gesamtvolumen (nicht das Fassungsvermögen) des Bauteils, ergibt sich aus Länge x Breite x Höhe in den Außenmassen und darf nicht mehr als 3.500 cm³ ergeben. Die Anbringung des Bauteils ist nur innerhalb der Verkleidung zulässig. Der vorhandene Wärmetauscher darf modifiziert, ersetzt bzw. entfernt werden.
Das Anbringen von zusätzlichen Kühler-Ventilatoren ist erlaubt.
Der Kühler-Ausgleichsbehälter darf modifiziert oder entfernt werden.
Die Kühlerschläuche von und zum Motor können gewechselt werden.
Als Kühlfüssigkeit ist ausschließlich Wasser ohne Zusätze zugelassen.
Der Thermostateinsatz darf entfernt oder modifiziert werden.
- 22. Airbox**
Der Luftfilterkasten (Airbox) muss bleiben wie homologiert.
Der Luftfiltereinsatz darf modifiziert oder entfernt werden.
Die Airbox muss um die Ansaugtrichter des Vergasers/ Einspritzanlage komplett geschlossen sein. Die Vergaser-/Einspritzanlage darf komplett innerhalb der Airbox liegen.
Die Airbox-Ablaufleitungen müssen verschlossen sein.
Alle Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen. Der Öl-Entlüftungsschlauch muss angeschlossen sein und in die Airbox oder einen anderen Ölaufangbehälter münden.
Das Entlüftungssystem (Airbox plus jeder andere Ölaufangbehälter) muss so beschaffen sein, dass es bei Verstopfung einer Entlüftungsleitung mindestens 1000 ccm ausgestoßene Flüssigkeit aufnehmen kann (Anm.: siehe hierzu Abb. C).
Sensoren für die Datengewinnung (Data-Recording) dürfen angebracht werden.
- 23. Vergaser**
Bei den Vergasern muss es sich um die Standard-Ausführungen des homologierten Modells handeln.
Vergaser-Düsen und -Nadeln dürfen ersetzt werden.
Größenanpassung der Luftdosier-Öffnungen in der Schieber-Steuerung bei Gleichdruck-Vergasern ist gestattet.

Ansaugtrichter und Ansaugstutzen können geändert oder ausgetauscht werden.
Gasschieber/ Drosselklappen müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

24. Kraftstoff-Einspritzung

Es sind keine Änderungen gestattet.

Bei den Einspritzdüsen muss es sich um die Standardteile des homologierten Modells handeln.

Ansaugtrichter sowie Verbindung zwischen Einspritzkörper/Drosselklappengehäuse und Zylinderkopf sind freigegeben. Änderungen an der originalen Kraftstoffpumpe oder am originalen Druckregler sind unter Beachtung des Art. 01.38 gestattet.

Elektronische oder mechanische Anreicherungsrichtungen dürfen entfernt werden.

Zusätzliche Klappen mit in Verbindung stehenden, und dazugehörigen Bauteilen, die nicht in direkter Verbindung zur Drehzahlregulierung, sondern nur zur Gemischanreicherung und/oder Gemischoptimierung dienen, dürfen entfernt, außer Wirkung gesetzt, oder fixiert werden.

In der Länge variable Ansaugtrakte, die in Funktion treten, wenn der Motor arbeitet, sind nicht erlaubt, sofern nicht homologiert.

Drosselklappenkörper dürfen nicht ausgetauscht oder modifiziert werden.

Der Rechnerchip für die Einspritz-Steuerung (EPROM) kann ausgetauscht werden.

Die Verwendung von Flash RAM zur Kraftstoffeinspritzungs-Auswertung ist gestattet.

Eine zusätzliche Kontrolleinheit zur Veränderung der Kraftstoffmischung darf angebracht werden und muss an den originalen Verbindungen befestigt werden.

25. Kraftstoffzuführung

Die Kraftstoffleitungen können ausgetauscht werden. Schnellverbindungen können verwendet werden. Kraftstoffbelüftungsleitungen können ausgetauscht werden.

Kraftstofffilter können hinzugefügt werden.

26. Zylinderkopf

Der Zylinderkopf muss wie homologiert bleiben.

Es darf kein Material hinzugefügt oder entfernt werden.

Die Zylinderkopfdichtung darf ausgetauscht werden.

Die Ventile, Ventilsitze, Führungen, Federn und Haltevorrichtungen müssen so bleiben, wie sie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert wurden.

27. Nockenwelle

Es sind keine Änderungen gestattet.

Kette/Kettenspanner und Gleit-Spannschienen können ersetzt und modifiziert werden.

Spannvorrichtungen für Zahnriemen sind freigestellt.

28. Nockenwellenzahnräder

Die Nockenwellenzahnräder können modifiziert oder ausgetauscht werden, um andere Steuerzeiten zu ermöglichen.

29. Kurbelwelle

Die Kurbelwelle muss wie homologiert bleiben.

Polieren und Gewichtsreduktion sind nicht gestattet.

Das Feinwuchten der Kurbelwelle ist erlaubt, jedoch ausschließlich durch die dafür erforderlichen Bohrungen.

Änderungen an den *Schwungmassen* sind nicht erlaubt.

30. Ölpumpe und Ölleitungen

Die Ölpumpe muss wie homologiert bleiben.

Ölleitungen dürfen geändert oder ausgetauscht werden.

Unter Überdruck stehende Ölleitungen müssen, wenn sie ausgetauscht wurden, metallverstärkt sein und gepresste oder geschraubte Anschlüsse besitzen.

31. Pleuel

Die Pleuel müssen wie homologiert bleiben. Polieren und Gewichtsreduzierung sind nicht erlaubt.

- 32. Kolben**
Kolben müssen wie homologiert bleiben.
- 33. Kolbenringe**
Kolbenringe müssen wie homologiert bleiben. Änderungen sind nicht erlaubt.
- 34. Kolbenbolzen/-sicherungen**
Kolbenbolzen und -sicherungen müssen wie homologiert bleiben. Änderungen sind nicht erlaubt.
- 35. Zylinder**
Zylinder müssen wie homologiert bleiben.
- 36. Kurbelgehäuse und andere Motorgehäuse**
(Zündung, Kupplung und Schutzkappen)
Das Kurbelgehäuse muss wie homologiert bleiben. Modifikationen sind nicht erlaubt (einschließlich polieren und erleichtern).
Sturzgefährdete, Öl führende Bauteile (z.B. Zündungs-, Kupplungs- und Lichtmaschinen-Deckel) müssen durch zusätzliche Abdeckungen aus Stahl, Leichtmetall, Karbon-, Kevlar- oder Verbund-Materialien geschützt werden.
Verstärkte Motor-Seitenabdeckungen zum Schutz des Motors können montiert werden. Diese Abdeckungen müssen aus dem gleichen Material bestehen und dürfen nicht leichter sein als das Serien-Material. Die Ritzel-Abdeckung kann entfernt oder modifiziert werden.
Die Montage eines Kurbelwellenschutzes am Getriebeausgang ist gestattet.
Abdeckungen einer Trockenkupplung dürfen zur bessern Kühlung modifiziert werden.
- 37. Übersetzung / Getriebe**
Es sind keine Änderungen gestattet (Ausnahme: Schaltinnenteile, siehe Art. 14).
Elektronische Schnellschaltheife (Zündunterbrecher) und Schaltblitz sind zulässig.
Ritzel, Kettenrad, Kettenteilung und -größe können geändert werden.
- 38. Kupplung**
Es sind keine Änderungen gestattet.
Reib-, Mitnehmerscheiben und Kupplungsfedern können ausgetauscht werden, jedoch müssen die Anzahl und die Betätigung wie Original verbleiben.
Der Flüssigkeits-Vorratsbehälter darf modifiziert oder ausgetauscht werden.
- 39. Zündung / Motormanagement**
Zündbox und Motormanagement/CDI können geändert oder ausgetauscht werden.
Die Verwendung eines Zündunterbrecherschalters zur Optimierung der Schaltvorgänge, ist gestattet.
Zündkerzen, Zündkabel und Zündkerzenstecker dürfen ausgetauscht werden.
Der Zündungsrotor und der dazugehörige Sensor (Pick-up) dürfen geändert oder ausgetauscht werden.
- 40. Lichtmaschine, Generator, elektrischer Starter**
Es sind keine Änderungen gestattet. Der Elektrostarter (mit allen dazugehörigen Antriebsteilen und Verbindungen) darf jedoch ausgebaut werden.
Zu jeder Zeit (Training/Rennen) muss gewährleistet sein, dass ggf. unter Verwendung eines Hilfs-Startaggregates (oder Elektrostarter) das Motorrad (Motor) gestartet werden kann.
Anmerkung: Die Lichtmaschine muss bei laufendem Motor die Batterie mit Ladespannung versorgen.
- 41. Auspuff-System**
Auspuffkrümmer, Sammelrohr und Schalldämpfer können getauscht oder modifiziert werden.
Platzierung und Anordnung des/der Schalldämpfer müssen wie homologiert bleiben.
Die Anzahl und Form der Austrittsöffnung vom Auspuffrohr/Schalldämpfer ist freigestellt und darf keine scharfkantigen Enden aufweisen.
Das Geräuschlimit beträgt 107dB/A, mit einer Toleranz von 3 dB/A nach dem Rennen.

Das Ummanteln des Auspuffsystems ist nicht gestattet, ausgenommen zum Schutz vor Hitze in Bereichen, in denen sich die Füße des Fahrers befinden bzw. die in Kontakt mit der Verkleidung kommen.

42. Befestigungs-/Verbindungselemente

Serienbefestigungen/Verbindungen (Anm.: z. B. Schrauben, Bolzen, etc.) können ersetzt werden. Aluminium-Befestigungen dürfen nur an nicht hoch belasteten o. tragenden Teilen verwendet werden.

Diese Befestigungen können zur Aufnahme von Sicherheitsdraht durchbohrt werden, jedoch sind derartige Änderungen, wenn sie mit dem Ziel der Gewichtsreduzierung durchgeführt werden, nicht gestattet. Titan-Befestigungen dürfen nicht verwendet werden. Verkleidungshalter können gegen Schnellverschlüsse getauscht werden.

43. Nachstehende Teile dürfen gegenüber den am homologierten Motorrad montierten Teilen geändert oder ausgetauscht werden

Jede Art von Schmier, Brems- oder Dämpferflüssigkeit kann verwendet werden.

Jede Art von Schlauch (wenn vorhanden) bzw. Ventilen darf verwendet werden.

Auswuchtgewichte dürfen entfernt, ausgetauscht oder hinzugefügt werden.

Dichtungen und deren Material.

Äußere Farb-Deckschicht und Beschriftungen.

Es dürfen Hitzeschutzmatten angebracht oder entfernt werden, *ausgenommen Auspuff – System (siehe Artl. 41)*

44. Nachstehende Teile dürfen entfernt werden

- Lichter und Reflektoren
- Instrumente inkl. Kabel und Instrumentenhalter
- Hupe
- Kennzeichen-Halterung
- Werkzeugbehälter
- Tacho
- Drehzahlmesser sowie die entsprechenden Distanzscheiben
- Kühler-Ventilator und Verkabelung
- Beifahrer-Fußrasten
- Beifahrer-Haltegriffe
- Kettenschutz, sofern er nicht in der Radabdeckung integriert ist
- Teile, die am Hilfsrahmen angeschraubt sind
- Abgas-Reinigungssystembestandteile innerhalb oder im Umfeld der Airbox
- Lambda-Sonde
- Sekundär-Luftsystem
- Zündschloss inkl. Verkabelung
- Stellmotoren und deren Seilzüge aus dem Bereich der Auspuffanlage
- Luftführungen im Bereich Verkleidung/Kühler

45. Nachstehende Teile müssen geändert werden

Rückspiegel müssen entfernt werden.

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen an einem Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein (s. FIM Art.01.38).

Sturzbügel, Zentral- und Seitenständer müssen entfernt werden, jedoch müssen fest angebrachte Halterungen belassen werden.

Alle Ablassschrauben müssen mit Draht gesichert sein. Außen liegende Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, sowie außen liegende Ölfilter müssen zuverlässig gesichert sein.

Alle vorhandenen Entlüftungs- und Überlaufleitungen müssen über vorhandene Auslässe ableiten, wobei das ursprüngliche, geschlossene System beibehalten werden muss. Direkte Emission in die Atmosphäre ist verboten.

Ist eine Ölentlüftungsleitung vorhanden, muss deren Auslass in einen Auffangbehälter münden, der an einer leicht zugänglichen Stelle angebracht ist und vor dem Start eines Rennens geleert werden muss.

Das Mindestvolumen dieses Behälters muss für die Getriebeentlüftung 250 ccm, für die Motorentlüftung 500 ccm betragen.

Alle Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen. Die Ölentlüftungsleitung muss in die Airbox münden und mit dieser verbunden sein.

Frontscheinwerfer, Rücklicht und Fahrtrichtungsanzeiger müssen entfernt werden, jedoch müssen das Profil und die Vorderansicht des Motorrades, beibehalten werden. Die entstandenen Öffnungen müssen mit einem geeigneten Material verschlossen werden.

Der Einbau eines Sturzschafters ist vorgeschrieben.

Sollte die Funktion nach dem Qualifikationstraining bzw. Rennen nicht innerhalb von 15 Sekunden gewährleistet sein, wird eine Sportstrafe in Höhe von EUR 100,- EUR erhoben.

46. Zusatz-Ausrüstung

Nicht am ursprünglich homologierten Motorrad vorhandene Zusatzausrüstung kann montiert werden (Datenerfassung, Computer, Aufzeichnungsgeräte etc.) Hierfür erforderliche Befestigungsbohrungen bis 6 mm sind zulässig. Elektronische Fahrhilfen sind zulässig.