

Technische DMSB-Bestimmungen 2022 für die Klasse Supersport

Stand: 29.04.2022 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

Die folgenden Bestimmungen sollen im Sinne der Sicherheit und der Verbesserung des Wettbewerbs zwischen den unterschiedlichen Motorradkonzepten Änderungen an einem homologierten Motorrad ermöglichen.

Alles was nicht ausdrücklich erlaubt und in den folgenden Bestimmungen beschrieben ist, ist verboten.

Supersport Motorräder benötigen eine FIM-Homologation oder eine DMSB-Homologation. Alle Motorräder müssen in jeder Hinsicht den nachfolgenden technischen Bestimmungen und den Technischen Bestimmungen für den Straßensport (siehe DMSB-Motorradsporthandbuch, Oranger Teil) 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).

Seitens des Herstellers eingereichte und durch die FIM freigegebene Nachhomologationen von Teilen werden nach Prüfung und Freigabe durch den DMSB erst im Folgejahr zugelassen.

Folgende Referenzteile sind bis zum 15. April beim DMSB zu hinterlegen:

- Zylinderkopf
- Einlass- und Auslassnockenwelle(n)
- Nockenwellenräder
- Einlass- und Auslassventil inklusive Ventilfedern, Ventilteller, Keile und Stößel
- Kolben inklusive Kolbenringe, Bolzen und Sicherungen
- Pleuel
- Kit ECU, Software und Zugang

Liegen die Referenzteile nicht fristgerecht vor, erfolgt die Zulassung der betreffenden Motorräder unter Vorbehalt. Kann eine Überprüfung auf Grund fehlender Referenzteile nicht erfolgen, werden die betreffenden Bauteile durch die Technischen Kommissare sichergestellt und die Überprüfung erfolgt dann, wenn die erforderlichen Referenzteile vorliegen.

1. Motorradspezifikation

Alle Bauteile und Systeme, die nicht ausdrücklich in den folgenden Artikeln erwähnt werden, müssen wie original vom Hersteller des homologierten Motorrads produziert, beibehalten werden.

Motorräder, welche die technischen Spezifikationen als „Supersport Next Generation“ gemäß den FIM Supersport World Championship Regulations erfüllen, sind im Jahr 2022 ausschließlich für Gaststarts zugelassen.

2. Klasseneinteilung

Über 400 cm ³ bis 600 cm ³	4-Takt	4 Zylinder
Über 500 cm ³ bis 675 cm ³	4-Takt	3 Zylinder
Über 600 cm ³ bis 750 cm ³	4-Takt	2 Zylinder

Motorräder außerhalb dieser Klassifikationen werden auf Antrag von FIM und DWO berücksichtigt. Sie müssen mit einem Ride-by-Wire-Drosselklappensystem (OEM oder als Teil eines obligatorischen Kits) ausgestattet sein. Wenn diese Motorräder genehmigt werden, sind sie als „Supersport Next Generation“ Motorräder eingestuft.

Hersteller können derzeit homologierte Motorräder ab der Saison 2023 als Supersport Next Generation erneut einreichen.

Alle neuen Marken, die an der Serie teilnehmen, müssen als Supersport Next Generation teilnehmen.

2.1 Ausgleich verschiedener Motorradkonzepte (Supersport / Supersport Next Generation)

Um die Leistung von Motorrädern, die in der IDM Supersport eingesetzt werden, auszugleichen, kann ein System von Leistungsverbesserungen oder -einschränkungen („Ausgleichsfaktoren“) angewendet werden, einschließlich, aber nicht beschränkt auf:

- Zubehörteile
- Drehmomentbegrenztes Mapping mit Drehzahlbegrenzung
- Mindestgewicht
- Luftmengenbegrenzer
- Modifikationen

Die Spezifikation der Supersport Next Generation-Motorräder wird zwischen dem Motorradhersteller und dem Technischen Direktor der FIM SBK vereinbart. Die Spezifikation wird in der Liste zugelassener Teile für den Wettbewerb veröffentlicht und ersetzt alle folgenden Bestimmungen. Die Spezifikation wird für die gesamte Saison festgelegt. Der Serienorganisator behält sich darüber hinaus serienspezifische Änderungen oder Abweichungen vor.

2.2 Drehzahlbegrenzung

Drehzahllimit		
Marke	Typ	Limit
Ducati Panigale V2*	2cy 955cc	11,xxx rpm
Honda CBR600RR	4cy 600cc	16,400 rpm
Kawasaki ZX-6R	4cy 600cc	16,400 rpm
MV Agusta F3	3cy 675cc	15,800 rpm
MV Agusta F3 800*	3cy 800cc	14,xxx rpm
MV Agusta F3 Superveloce*	3cy 800cc	14,xxx rpm
Suzuki GSX-R600	4cy 600cc	16,400 rpm
Suzuki GSX-R750***	4cy 750cc	xx,xxx rpm
Triumph 675R	3cy 675cc	15,500 rpm
Triumph ST765RS*	3cy 765cc	14,xxx rpm
Yamaha YZF-R6	4cy 600cc	16,400 rpm

* Als Supersport Next Generation

*** noch ausstehend

Die exakten Drehzahlen werden nach Bekanntgabe der FIM per Bulletin veröffentlicht, sofern hier nicht bereits exakt festgelegt.

3. Mindestgewichte

Das Anbringen von Zusatzgewichten ist zulässig. Diese müssen sicher verschraubt sein.

Marke	Motorradgewicht		Kombiniertes Mindestgewicht Motorrad + Fahrer*
	Hard Minimum	Soft Maximum	
Ducati Panigale V2*	166 kg	175 kg	244 kg
Honda CBR600RR	161 kg	170 kg	239 kg
Kawasaki ZX-6R	161 kg	170 kg	239 kg
Kawasaki ZX-636R**	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 800*	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 Superveloce*	161 kg	170 kg	239 kg
Suzuki GSX-R600	161 kg	170 kg	239 kg
Suzuki GSX-R750***	161 kg	170 kg	239 kg
Triumph 675R	161 kg	170 kg	239 kg
Triumph ST765RS*	161 kg	170 kg	239 kg
Yamaha YZF-R6	161 kg	170 kg	239 kg

* Als Supersport Next Generation

** 2023

*** noch ausstehend

- a) Das kombinierte Gewicht ist das Gewicht des Fahrers (in voller Rennausrüstung) und des Motorrades, wie es auf der Rennstrecke verwendet wird.
- b) Wenn das Motorrad das „Soft Maximum“-Gewicht erreicht oder überschritten hat, muss das kombinierte Mindestgewicht nicht erreicht werden. Das Motorrad allein darf zu keinem Zeitpunkt unter dem „Hard Minimum“ liegen.
- c) Zu keinem Zeitpunkt während der Veranstaltung darf das Gewicht des gesamten Motorrades (einschließlich Tank und Inhalt) das Mindestgewicht unterschreiten.
- d) Es gibt keine Toleranz für das Mindestgewicht des Motorrads oder des Fahrers.
- e) Bei der technischen Endabnahme am Ende des Rennens werden die ausgewählten Motorräder im Rennzustand gewogen, wobei die festgelegte Gewichtsgrenze in diesem Zustand eingehalten werden muss. Dem Motorrad darf nichts hinzugefügt werden. Dazu gehören alle Flüssigkeiten.
- f) Während der freien Trainings und Zeittrainings können die Fahrer aufgefordert werden, ihr Motorrad einer Gewichtskontrolle zu unterziehen. Dieser Aufforderung muss der Fahrer in jedem Fall nachkommen.
- g) Die Verwendung von Zusatzgewichten, um über dem Mindestgewicht zu bleiben, kann aufgrund des Handicap-Systems erforderlich sein. Die Verwendung von Zusatzgewichten zur Einhaltung der Gewichtsvorgabe ist bei der technischen Abnahme gegenüber dem Vorsitzenden der Technischen Kommissare anzuzeigen.

4. Startnummern

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

Es sind nur ein- und zweistellige Startnummern zulässig (#1-99).

Das Startnummerndesign ist unter Einhaltung folgender Voraussetzungen freigestellt:

- Weißer Untergrund
- Ziffernhöhe vorne: 140 mm
- Ziffernhöhe seitlich an Keil/Verkleidungswanne 120 mm
(freigestellt 1 x Höcker von hinten gesehen in Fahrtrichtung 120 mm)
- Kontrast und Lesbarkeit müssen gewährleistet sein

Die finale Entscheidung über die Zulässigkeit des Startnummerndesigns trifft der Obmann der Technischen Kommissare.

5. Kraftstoff

Siehe DMSB-Motorradsporthandbuch, blauer Teil, Kraftstoffbestimmungen der FIM.

Jede(r/s) Teilnehmer/Team ist verpflichtet die verwendete Kraftstoffart, die genaue Typbezeichnung, Bezugsquelle und Hersteller bei der technischen Abnahme im Abnahmeprotokoll anzugeben bzw. Änderungen vor der Veranstaltung dem Obmann der Technischen Kommissare mitzuteilen.

Eine Kraftstoffuntersuchung kann zu jederzeit während einer Veranstaltung vom DMSB vorgenommen werden.

6. Reifen

Einheitsreifen gemäß IDM-Prädikatsbestimmungen sind vorgeschrieben.

Bei profilierten Reifen muss die Profiltiefe zum Zeitpunkt der Techn. Abnahme über die gesamte Laufflächenbreite mindestens 2,0 mm betragen.

Bei Slicks muss der Verschleißanzeiger mindestens 2,0 mm aufweisen.

Alle Reifen müssen den allgemeinen Sicherheitsstandards des Herstellers entsprechen. Die Verwendung von Reifenwärmern ist gestattet.

7. Motor

Die Motoren werden wie folgt zugeteilt, wobei die errechnete Anzahl in jedem Fall abzurunden ist:

$$\text{Anzahl zugeteilter Motoren} = \frac{\text{Anzahl der Veranstaltungen}}{2}$$

7.1. Motorverplombung

Die Motoren sind im Vorfeld so vorzubereiten, dass die Verplombung in Fahrtrichtung rechts erfolgen kann.

Die Gesamtanzahl an Motoren, die ein Fahrer während der gesamten Meisterschaft verwenden darf, ist begrenzt auf die „zugeteilte Anzahl“. Wenn ein permanenter Fahrer das Team während der Meisterschaft wechselt, so ändert sich seine Motorenbegrenzung normalerweise nicht, kann jedoch in außergewöhnlichen Fällen durch den *Vorsitzenden der Sportkommissare* geprüft werden.

Die Gesamtanzahl an Motoren, die ein Team während der gesamten Meisterschaft verwenden darf, ist begrenzt auf die „zugeteilte Anzahl“ je permanenter Einschreibung. Wenn ein permanenter Fahrer während der Meisterschaft ersetzt wird, so ändert sich die Gesamtzuteilung an Motoren für die Einschreibung des Teams nicht. Wenn ein neues Team während der Saison in die Meisterschaft einsteigt, so wird die Anzahl der zulässigen Motoren proportional zum verbleibenden Zeitraum der Saison festgelegt.

Gaststarter, die nur an einer Veranstaltung teilnehmen, dürfen zwei verplombte Motoren während der Veranstaltung, an der sie teilnehmen, verwenden. Falls sich der gleiche Fahrer für eine zweite Veranstaltung *als Gaststarter* einschreibt, so erhöht sich das Kontingent um einen zusätzlichen Motor. Für jede weitere Nennung *gilt für den* Fahrer und/oder das Team *das Kontingent analog permanent eingeschriebener Fahrer*.

Die Technischen Pflichtkommissare müssen über alle Motorenwechsel informiert werden und demzufolge jederzeit in Kenntnis darüber sein, welcher Motor gegenwärtig verwendet wird.

Die Anzahl der Motoren, die während jeder Veranstaltung verwendet werden dürfen, ist ausschließlich durch die verbleibende Zuteilung limitiert.

Jeder Motor muss von den Technischen Pflichtkommissaren verplombt werden, bevor er während einer Veranstaltung verwendet werden darf.

Ein Motor wird als verwendet oder aktiv angesehen ab dem Moment, in dem er die Linie an der Boxenausfahrt überquert.

Die Plomben tragen eine Seriennummer, die dokumentiert wird.

Jeder Versuch, die Plombe zu entfernen, beschädigt sie irreparabel. Die Plomben dürfen nur unter der Aufsicht der Technischen Pflichtkommissare entfernt werden.

Eine entfernte oder beschädigte Plombe wird so angesehen, als wäre der Motor verwendet worden und zählt als Teil der dem Fahrer für die Saison zugeteilten Motoren. *Zudem wird davon ausgegangen, dass dieser Motor nicht den Vorschriften entspricht und alle auferlegten Strafen finden rückwirkend Anwendung auf jedes andere Rennen, in dem dieser Motor mit dieser Plombe verwendet wurde.*

Ein Team muss die Verplombung eines Motors/ von Motoren vor deren Verwendung beantragen.

Ein bereits verplombter Motor kann nach Reparatur oder Revision erneut verplombt werden; dies wird als neuer Motor angesehen, der dann zu der Gesamtanzahl an zulässigen Motoren zählt.

Die Plomben an einem Motor, der seine Lebensdauer erreicht hat oder der repariert werden muss, dürfen ausschließlich im Beisein eines Technischen Pflichtkommissars entfernt werden. Zum Zeitpunkt, an dem die Plomben entfernt werden, kann der Technische Pflichtkommissar verlangen, dass dieser Motor demontiert wird, um ihn auf Übereinstimmung mit den technischen Bestimmungen hin zu untersuchen.

Die Kurbelgehäuse werden so verplombt, dass die Demontage für eine Reparatur, für einen Ersatz oder eine Anpassung der Kurbelwelle, der Pleuelstangen und/oder damit zusammenhängenden Lager, Kolben, Kolbenbolzen oder Kolbenringe nicht möglich ist.

Der Zylinder, Zylinderkopf/-köpfe und Zylinderkopfdeckel/ Ventildeckel werden verplombt, um Reparaturen, den Ersatz oder Anpassungen am Zylinderkopf, den Ventilen, den Ventilsitzen oder andere Reparaturen oder Servicearbeiten an der Ventilsteuerung zu verhindern.

Ventilspieleinstellungen können nach Genehmigung durch den Obmann der Technischen Kommissare und unter Aufsicht eines Technischen Pflichtkommissars vorgenommen werden. Die Genehmigung dafür ist im Vorfeld beim Obmann der Technischen Kommissare zu beantragen. Anschließend erfolgt eine erneute Verplombung.

Die Kassettengetriebedeckel und/oder Kurbelgehäuse werden verplombt, um die Verwendung der Getriebe zu kontrollieren.

Die rechten und linken Motor-Seitenabdeckungen werden nicht verplombt, so dass eine Reparatur oder Anpassung am Generator, dem Kupplungssystem, der Wasserpumpe oder anderen, hinter diesen Abdeckungen liegende Zubehörsystemen möglich ist.

Falls festgestellt wird, dass ein Motor nicht den Vorschriften entspricht, so finden alle auferlegten Strafen rückwirkend Anwendung auch auf jedes andere Rennen, in dem dieser Motor verwendet wurde.

7.2. Kraftstoff-Einspritzsystem

Kraftstoff-Einspritzsysteme beziehen sich auf Drosselklappenkörper, Einspritzdüsen, in der Länge variable Ansaugtrakte, Kraftstoffpumpe sowie Kraftstoffdruckregler und dürfen nicht verändert werden.

Luft und Luft-Kraftstoffmischung dürfen ausschließlich über die Drosselklappengehäuse in den Verbrennungsraum führen.

Elektronisch gesteuerte Drosselventile, bekannt als ‚ride-by-wire‘, dürfen nur verwendet werden, wenn das homologierte Modell mit dem gleichen System ausgestattet ist. Software darf verändert werden, jedoch müssen alle vom ursprünglichen Hersteller gestaltete Sicherheitssysteme und –verfahren beibehalten werden.

7.3. Zylinderkopf

Ausschließliches Planen der Dichtflächen des/der Zylinderkopfes/e ist zulässig lediglich bis minus 0,1 mm unterhalb der Homologationstoleranzangaben.

Die Zylinderkopfdichtung darf ausgetauscht werden.

Ventil-Federhaltekeile sowie obere Ventilderteller sind freigestellt.

Reparaturen u.a. am Motor und deren Teilen sind erlaubt, jedoch muss der Schaden vorher nachgewiesen und dokumentiert werden, sowie den technischen Pflichtkommissaren zur Entscheidung bzw. Freigabe vollumfänglich offenbart werden.

Eine Freigabe zur Reparatur obliegt den technischen Pflichtkommissaren.

7.4. Nockenwellenantrieb

Die homologierte Art des Nockenwellenantriebs (z.B. Kette / Zahnriemen / Zahnräder ect.) muss beibehalten werden. Nockenwellenräder, Steuerkette bzw. Zahnriemen und Spannvorrichtung inklusive Gleit-/Spannschienen sind freigestellt.

7.5. Kurbelwelle

Das Feinwuchten der Kurbelwelle ist erlaubt, jedoch ausschließlich durch die dafür erforderlichen Bohrungen. Hiernach ist eine Gewichtstoleranz von bis zu 1 % zulässig. (Maßgebend ist das Soll Gewicht laut den Homologationsangaben.)

Innere Motorausgleichswellen dürfen mit allen direkt in Verbindung stehenden Teilen bearbeitet, modifiziert und oder ausgebaut werden. (Sofern vorhanden).

7.6. Kurbelgehäuse und alle anderen Motorgehäuse

7.6.1. Seitliche Abdeckungen und Schutz

Sturzgefährdete, öfführende Bauteile (z. B. Motor- und Getriebegehäuse- sowie Zündungs-, Kupplungs- und Lichtmaschinendeckel) müssen durch zusätzliche Abdeckungen aus Stahl, Leichtmetall, Karbon-, Kevlar-, oder Verbundwerkstoffen geschützt werden. Hierbei ist eine Abdeckung von min. 50% des gefährdeten Bereichs erforderlich.

Verstärkte Motor-Seitenabdeckungen zum Schutz des Motors dürfen montiert-bearbeitet werden, müssen jedoch aus dem gleichen Material bestehen und dürfen nicht leichter sein als das Serienteil.

Die Original-Motorseiten-Abdeckungen dürfen verändert werden. Die Ritzel-Abdeckung darf entfernt oder modifiziert werden.

Abdeckungen einer Trockenkupplung dürfen zur besseren Kühlung modifiziert oder ausgetauscht werden.

7.7. Übersetzung/Getriebe

Schaltinnenteile (im Getriebe/Motor) dürfen nur zur Umkehr der Gangwahl verändert werden.

Elektronische Schnellschalthilfen und Schaltblitz zum Hochschalten, sowie Schnellschalthilfen zum Herunterschalten (Blipper), sind zulässig. Die originale Position der Getriebezahnräder darf mit Ausgleichscheiben justiert werden.

Ritzel, Kettenrad, Kettenteilung und -größe dürfen geändert werden.

7.8. Kupplung

Reib-, Mitnehmerscheiben und Kupplungsfedern dürfen ausgetauscht und/oder geändert werden, jedoch müssen die Anzahl und die Betätigung wie Original verbleiben.

Alternativ darf *eine* Antihopping-Kupplung *eines IDM*-Serienpartners verwendet werden, der äußere Kupplungskorb muss wie homologiert bleiben.

Der Flüssigkeits-Vorratsbehälter darf modifiziert oder ausgetauscht werden.

7.9. Ölpumpen und Leitungen

Ölleitungen dürfen geändert oder ausgetauscht werden.

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

7.10. Wasser- und Ölkühler

Der Wasserkühler ist freigestellt. Die Anbringung des Wasserkühlers ist nur innerhalb der Verkleidung an den originalen Befestigungspunkten zulässig.

Der vorhandene Wärmetauscher darf modifiziert, ersetzt bzw. entfernt werden.

Ölkühler und deren Anschlüsse sind freigestellt.

Die Verwendung je eines zusätzlichen Wasser- und Ölkühlers inklusive der erforderlichen Anschlüsse sind zulässig.

Zusätzliche Schutzgitter vor Öl- und Wasserkühler sind zulässig.

Der Kühlerverschlussdeckel ist freigestellt, muss jedoch gegen unbeabsichtigtes Öffnen gesichert werden.
Der Kühler-Ausgleichsbehälter darf modifiziert oder entfernt werden.
Die Kühlerschläuche von und zum Motor können ausgetauscht / ersetzt werden.
Flexible wellenförmige Verbindungsrohre sind zulässig jedoch ohne zusätzliche ausgeprägte Kühllamellen.
Der Thermostateinsatz darf entfernt oder modifiziert werden.
Als Kühlmittel muss reines Wasser verwendet werden.

7.11. Airbox

Die Airbox muss um die Ansaugtrichter des Vergasers/Einspritzanlage komplett geschlossen sein. Der Ansaugbereich (Trichter) muss innerhalb der Airbox liegen.
Die Airbox-Ablaufleitungen müssen verschlossen sein.
Alle Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem mit Auffangbehälter verfügen. Eine Kombination mit anderen Systemen ist nicht zulässig. Das Entlüftungssystem (Airbox plus jeder andere Ölauffangbehälter) muss so beschaffen sein, dass es bei einem Schaden mindestens 500 ccm ausgestoßene Flüssigkeit aufnehmen kann. (s. DMSB-Motorradsporthandbuch, blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen: Abb. C).
Sofern Dämmmaterialien an bzw. in der Airbox herstellerseitig vorhanden sind, können diese entfernt werden.
Der Luftfiltereinsatz darf modifiziert, ersetzt oder entfernt werden.
Sensoren für die Datengewinnung (Data-Recording) dürfen angebracht werden.

7.12. Kraftstoffzufuhr

Die Kraftstoffleitungen dürfen ausgetauscht werden.
Sichere, feste Schnellverbindungen dürfen verwendet werden. Kraftstoffbelüftungsleitungen dürfen ausgetauscht werden.
Metall - Kraftstofffilter dürfen hinzugefügt werden.

7.13. Auspuffsystem

Auspuffkrümmer, Sammelrohr und Schalldämpfer dürfen getauscht oder modifiziert werden, die Platzierung und Anordnung des/der Schalldämpfer muss wie homologiert bleiben.
Die Anzahl und Form der Austrittsöffnung vom Auspuffrohr/Schalldämpfer ist freigestellt und darf keine scharfkantigen Enden aufweisen.
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 oder anderen gefährdeten Bauteilen kommen.

7.14. Geräuschkontrolle

Das Geräuschlimit beträgt 107 dB/A, mit einer Toleranz von 3 dB/A ausschließlich nach dem Rennen.

8. Elektrik und Elektronik

8.1. Zündung/Motorsteuergerät (ECU)

Das Motorsteuergerät (ECU) muss entweder:

- a) das originale System wie homologiert sein. Eine Änderung der Software ist zulässig,
- b) oder ein DMSB-genehmigtes „Supersport-Kit“-Modell (vom Motorradhersteller produziert und/oder genehmigt) sein. Ein spezieller Stecker/Adapter darf zur Verbindung der ECU mit dem originalen Kabelbaum verwendet werden. Der kombinierte Verkaufspreis des kompletten Systems inklusive Software, Tuninginstrumente, Download-/Verbindungskabel, aller Aktuatoren, Nachrüstungen und Kabelbaum muss weniger als:
 - 3000 € (ohne MwSt.) für Systeme ohne Datenerfassung oder
 - 3750 € (ohne MwSt.) für Systeme mit Datenerfassung betragen.Die Preise der ECU (mit Software und Aktuatoren) und Teile des Kabelbaums müssen individuell angegeben und separat verfügbar sein. Die Summe der Einzelpreise für ECU und Kabelbaum müssen innerhalb der o.g. Grenzen liegen.
- c) oder dem ursprünglichen System (mit der Standard ECU, oder Kit ECU) dürfen handelsübliche externe Module für Zündung und/oder Kraftstoffeinspritzung hinzugefügt werden. Der komplette

Einzelhandelspreis (einschließlich Software und Tuninggeräte) darf nicht höher sein als € 1000,- (zuzüglich MwSt.). Zur Verbindung des/der Moduls/e und der ECU darf ein spezielles Verbindungsteil verwendet werden.

d) oder die FIM-genehmigte Supersport 600 ECU - Mectronic MKE7 sein. Es dürfen keine externen Module hinzugefügt werden, mit Ausnahme von:

- Teil eines Schnellschaltsystems, bei dem der Sensor nur ein Signal an die FIM-genehmigte ECU liefert
- Für die FIM-Meisterschaft vorgeschriebene Geräte (z.B. 2-Wege RF System)
- Datalogger

Ein CAN-Anschluss muss für Meisterschaftsgeräte verfügbar sein. Dieser muss sich im hinteren Bereich der Sitzeinheit des Motorrads befinden. Dieser muss an den ECU-Can-Bus angeschlossen sein. Das Reifendruckkontrollsystem (falls vorhanden) muss an denselben Bus angeschlossen sein. 12 V Leistung sollte verfügbar sein, geschaltet durch den Hauptschalter (nicht geschaltet durch den Zündungsschalter).

Die Einbauposition Zentraleinheit (ECU) darf verändert werden.

Vom Motorradhersteller wahlweise für das homologierte Modell verkaufte Ausrüstung gilt als nicht mit dem Motorrad homologiert und muss den Anforderungen für zugelassene Elektronik/Datenerfassung entsprechen. Bei Verwendung von Motorsteuergeräten (ECU) gemäß Artikel 8.1 a) bis 8.1 c) dürfen ausschließlich Sensoren zur Erfassung folgender Werte hinzugefügt werden:

- Schaltgestänge
- Radgeschwindigkeit
- Lambdawert
- Motordrehzahl
- Neigungswinkel
- Ansaugtemperatur
- Bremsdruck
- Federweg
- Öldruck
- Öltemperatur
- Kühlmitteltemperatur

Bei Verwendung des Motorsteuergerätes (ECU) Mectronic MKE7 gemäß Artikel 8.1 d) dürfen ausschließlich folgende Sensoren direkt mit der ECU verbunden sein:

- Drosselklappenstellung (mehrfach zulässig)
- MAP-Sensor, MAP-Sync
(Drucksensor im Einlasskanal zur Motorsynchronisation während des Starts)
- Airbox-Druck
- Motor-Sensoren (Nockenwelle, Kurbelwelle)
- Gasgriffposition
- Vorderradgeschwindigkeit
- Hinterradgeschwindigkeit
- Geschwindigkeit der Getriebeausgangswelle (wenn am Originalmotorrad vorhanden)
- Gangposition
- Luftdruck
- Wassertemperatur
- Lufttemperatur
- Umkippschalter (kein Neigungswinkel) – für 2020 werden alle ECU eine Unfallerkennung haben
- Schaltungs-Wägezelle/-Schalter (nicht-originale Teile müssen auf der Liste der FIM-zugelassenen Teile aufgeführt sein) (von der ECU Schaltungsgesteuert)
- Lambda – nur Bosch LSU4.9 – Nur einen Sensor
- Gabelposition
- Stoßdämpferposition
- Bremsdruck vorn
- Bremsdruck hinten
- Kraftstoffdruck (nicht Temperatur)
- Öldruck

- Öltemperatur
- Schalter (links und rechts)
- Reifendruckkontrollsystem hinten (Temperatur und Druck)
- Reifendruckkontrollsystem vorn (Temperatur und Druck)

Sofern diese erforderlich sind müssen Sensoren für die Radgeschwindigkeit im ECU-Kit und dem Kabelbaumpaket enthalten sein.

Das Datenaufzeichnungssystem ist freigestellt.

Das Hinzufügen eines Geräts für die Infrarot-Übertragung eines Signals zwischen dem Fahrer und seinem Team darf ausschließlich für die Rundenzeiten verwendet werden.

Das Hinzufügen einer GPS-Einheit zur Ermittlung der Rundenzeiten und Platzierung ist zulässig.

Zum Zweck von TV-Übertragungen dürfen folgende Informationen vom Motorrad übertragen werden: Kamerabilder, Geschwindigkeit, Drehzahl und Neigungswinkel.

Kabelbaum:

- a) Der Hauptkabelbaum darf durch einen Kit-Kabelbaum, produziert und/oder vom Hersteller des Motorrads genehmigt, wie dieser für das Kit-ECU-Modell geliefert wird, ersetzt werden.
- b) Der Kit-Kabelbaum darf den Kabelbaum zur Datenerfassung beinhalten.
- c) Das Zündschloss darf versetzt, versetzt oder entfernt werden.
- d) Das beschneiden des originalen Kabelbaums ist zulässig.

Der originale Drehzahlmesser bzw. Tachometer darf verändert oder ersetzt werden.

Die Batterie ist grundsätzlich freigestellt, jedoch ist die Verwendung von Lithium-Polymer-Akkus verboten. Sofern Lithium-Ionen-Akkus Anwendung finden, müssen diese mit einer entsprechenden und ausgewiesenen BMS Schutzelektronik verwendet werden.

8.2. Lichtmaschine, Generator, elektrischer Starter

Zu jeder Zeit (Training/Rennen) muss gewährleistet sein, dass das Motorrad (Motor) gestartet werden kann.

Die Lichtmaschine muss bei laufendem Motor die Batterie mit messbarer Ladespannung versorgen.

Alle mechanischen Teile der Lichtmaschine / Generator (Regler/Stator/Rotor/Spulen mit Wicklungen etc.) müssen original bleiben und den Hersteller-Homologationsunterlagen entsprechen.

9. Hauptrahmen

Die Seiten/Flanken des Rahmens dürfen durch Teile aus Kunststoff oder Verbundwerkstoffen geschützt werden. Diese Schutzteile müssen sich an die Rahmenform anpassen.

Alle Motorräder müssen am Hauptrahmen eine Fahrzeug-Identifikationsnummer aufweisen (Rahmen-Nummer).

Sollte die Original Fahrzeug Ident.- Nummer nicht vorhanden sein, ist der Nachweis vom Teamleiter / Fahrer auf Originalität zu erbringen. Am Hauptrahmen ist danach eine Verplombung durch die technischen Pflichtkommissare anzubringen.

9.1. Rahmenkörper und hinterer Hilfsrahmen

Der Hilfsrahmen (Rahmenheck) darf verändert oder ausgetauscht werden, jedoch sind Verbundwerkstoffe verboten. Zusätzliche Sitzhalterungen dürfen hinzugefügt werden.

Die Höhe des Rahmenheckteiles/Höckerhöhe ist abweichend zum homologierten Gesamthöhenmaß freigestellt.

9.2. Vordergabel

Nur innen liegende Serienbauteile und Öle der Gabel dürfen ausgetauscht oder modifiziert werden. Die Gabelverschlüsse und/oder der Einstellmechanismus darf geändert oder ausgetauscht werden, jedoch ausschließlich, um ein externes Justieren zu ermöglichen.

Es dürfen keine Nachrüst- oder Prototyp-Aufhängungsbauteile mit elektronischer Steuerung verwendet werden, es sei denn, eine solche Aufhängung ist im Serienmodell des homologierten Motorrades bereits vorhanden. Das enthaltene Elektroniksystem muss der Art des Herstellers entsprechen, die Software und innenliegende mechanische Bauteile sind freigestellt.

Die Höhe und Position der Vordergabel (Standrohre) im Verhältnis zur Gabelbrücke ist freigestellt.

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

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

Zum Zwecke der Gabel-Vorwärmung ist die Montage von Foliengabelwärmer-Sets zulässig.

Durch die variablen Gabelstellungen und die Freistellung der Windschutzscheibe ist das Gesamthöhenmaß abweichend zum homologierten Gesamthöhenmaß freigestellt.

Gabelstaubmanschetten / Abdichtungen an der Vordergabel dürfen geändert, getauscht oder entfernt werden.

9.3. Hintere Schwinge

Die Einrichtung zur Hinterrad-Kettenspannung ist freigestellt.

Eine Vorrichtung zum Aufbocken darf durch Schweißen oder Nieten an der hinteren Schwinge angebracht werden, muss jedoch abgerundete Ecken haben. Befestigungspunkte für diese Montagegeständer müssen an der Schwinge fest angebracht sein.

Die Bremszange, und Träger dürfen an der Schwinge dauerhaft in einer Position fest arretiert werden, wobei die Bremszange selbst nicht verändert werden darf. Am Träger des Bremssattels kann eine Kern-Bohrung (sofern eine ausreichende Wandung verbleibt) bis ca. (8 mm) angebracht werden.

Aus Sicherheitsgründen muss ein Kettenschutz so angebracht sein, dass Körperteile nicht zwischen dem unterem Kettenlauf und dem hinteren Kettenrad eingeklemmt werden können.

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

9.4. Hintere Federungssysteme

Das hintere Federungssystem inkl. Feder(n) ist/sind freigestellt, jedoch müssen die Original-Befestigungen am Rahmen und an der hinteren Schwinge sowie die homologierten Hebel und deren originalen Befestigungen müssen verwendet werden.

Es dürfen keine Bauteile mit elektronischer Steuerung verwendet werden, es sei denn, eine solche Aufhängung ist im Serienmodell des homologierten Motorrades bereits vorhanden. Das enthaltene Elektroniksystem muss der Art des Herstellers entsprechen, die Software und innenliegende mechanische Bauteile sind freigestellt.

9.5. Räder

Austausch und Modifikationen der Distanzstücke sind gestattet.

Anbringung von Sturzpads an den Radachsen sind zulässig.

Die Verwendung von polierten / lackierten Felgen ist zulässig.

Vorderrad- und Hinterradlager sind freigestellt.

9.6. Bremsen

Außendurchmesser und die Dicke der Bremsscheiben sowie die Belüftungssysteme müssen so bleiben, wie ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produziert. Für den Außendurchmesser gilt eine Toleranz von +/- 2,0 mm. Bei der Bremsscheibendicke gilt eine Toleranz von -1,0 bis +1,5 mm.

Innenbelüftete Bremsscheiben sind als Nachrüstteil nicht gestattet. Die Bremsscheiben müssen aus Eisenmaterial sein. Darüber hinaus sind die Bremsscheiben freigestellt.

Abdeckbleche dürfen entfernt werden. Bremszangenkolben in den Bremssätteln der Vorderradbremse sowie der Hinterradbremse sind freigestellt. Fixierte Hitzeschutzbleche zwischen den Bremsbelagträgern und Bremskolben, sind zulässig.

Zur Bremsenkühlung dürfen an den Bremssätteln Luftleitblenden mit einer Fläche von max 150 cm² verbaut werden.

Eine Verwendung von Haltefedern an den Arretierungsstiften zwischen den Bremsbelägen, lediglich an der Hinterradbremse ist zulässig. Es muss jedoch so ausgelegt sein, dass ein selbstständiges zurückdrücken der Bremskolben verhindert wird.

Distanzscheiben aus Stahl bis zu 1,5 mm Stärke sind für eine Justierung an der Aufnahme der Bremssättel zulässig.

Eine zusätzliche Handbetätigung der Hinterradbremse (sog. Daumenbremse) ist gestattet. Beide Systeme müssen unabhängig voneinander funktionsfähig sein. Bei Verwendung einer Daumenbremse ist der hintere Hauptbremszylinder freigestellt, darf jedoch außer einer Anschlussmöglichkeit für eine Daumenbremse und deren Ansteuerung keine zusätzlichen Funktionen gegenüber dem ursprünglich homologierten Bauteil besitzen. Darüber hinaus müssen die Hand- und Fußbremszylinder im Innendurchmesser den Homologationsunterlagen des Fahrzeugherstellers entsprechen.

Der Bremsflüssigkeits-Vorratsbehälter darf modifiziert oder ausgetauscht werden.

Die Motorräder müssen mit einem Bremshebelschutz versehen werden, um zu verhindern, dass der Bremshebel bei einer Kollision mit einem anderen Motorrad unbeabsichtigt betätigt wird. Ein Schutz aus Verbundwerkstoff ist nicht erlaubt. Ein vom DMSB genehmigter Schutz ist unabhängig von dessen Material zulässig.

Der Obmann der Technischen Kommissare hat das Recht, einen Schutz, der diesen Sicherheitsvorschriften nicht entspricht, abzulehnen.

Die Anordnung des hinteren Hauptbremszylinders und dessen Vorratsbehälter sind freigestellt.

Die vorderen und hinteren Bremsleitungen sind freigestellt.

Die Verzweigung der vorderen Bremsleitungen für die beiden vorderen Bremssättel muss oberhalb der unteren Gabelbrücke erfolgen, bzw. ist eine dauerhafte, feste Fixierung an der unteren Gabelbrücke, direkt unterhalb in Ausnahmefällen möglich.

Die vorderen und hinteren Bremsbeläge dürfen ausgetauscht werden. Belag-Arretierungsstifte dürfen ersetzt werden.

9.7. Lenker und Handbedienteile

Lenker und Handbedienteile dürfen ausgetauscht (betrifft nicht Geber- und Nehmerzylinder für Bremse und Kupplung) bzw. in ihrer Position geändert werden. Kupplungs- und Bremshebel dürfen durch einen Nachrüstsatz ersetzt werden, ggf. mit manueller Nachstellvorrichtung.

Lenker, die aus Karbon bzw. Karbon/Kevlar oder anderen Verbundwerkstoffen gefertigt sind, sind nicht zugelassen.

Die Motorräder müssen mit einem funktionierenden Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der auf der rechten Seite des Lenkers (in Reichweite der am Handgriff liegenden Hand) angebracht ist und ein Abstellen des laufenden Motors ermöglicht. Der Knopf oder Schalter muss ROT sein.

9.8. Fußrasten/Fußbedienteile

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

Fußbetätigungseinrichtungen dürfen zur Umkehr der Gangwahl verändert werden, Fußrasten dürfen starr oder klappbar sein, bewegliche Fußrasten müssen dann jedoch über einen Mechanismus verfügen, der sie in ihre normale Position zurückbringt.

Die Fußrastenenden müssen mit einem Kugelradius von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. DMSB-Motorradsporthandbuch. blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen: Abb. A, C).

Starre Metall-Fußrasten müssen am Ende verschlossen sein.

Der Verschluss – Stopfen muss dauerhaft angebracht sein und aus Plastik, Teflon oder einem gleichwertigen Material bestehen (Radius mind. 8 mm).

9.9. Kraftstofftank

Eine zusätzliche anliegende Schutzverkleidung darf der Tankform angepasst, (auch Karbon- bzw. Verbundwerkstoffe) verwendet werden.

Eine zusätzliche Ablassöffnung/-Vorrichtung darf angebracht werden, diese muss jedoch innerhalb des Fahrgestells/Rahmen (nicht im Rahmen) geschützt fixiert sein.

Der Kraftstofftankdeckel darf zu einem Schnellfüllsystem verändert werden, muss jedoch 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 cm³ münden.

Alle Tanks müssen mit Sicherheitsschaum (vorzugsweise „Explosafe ®“) vollständig gefüllt sein.

9.10. Verkleidung / Radabdeckungen

Die Verkleidung darf ersetzt und das Material geändert werden.

Die Verwendung von Karbon oder Karbonverbundwerkstoffen ist nicht zulässig, sofern nicht Serienzustand (außer Tankverkleidung, Rahmenschutz, Höcker-Sitz, Luft-Ansaugkanäle, vorderer u. hinterer Kotflügel).

Verstärkungen lediglich an der Innenseite aus Kevlar ® oder Karbon sind örtlich (Durchmesser von 20 bis 25 mm) nur um Befestigungsbohrungen herum zulässig (Rücksprache der Techn. Pflicht-Kommissare).

Die Verkleidung darf vorne, im Bereich des Wasserkühlers, **nur** unterhalb leicht ausgeschnitten werden, um eine bessere Luftzufuhr zum Wasserkühler zu ermöglichen. Zusätzliche Verkleidungsteile innen liegend, zwischen Kühleranlage und Hauptverkleidungsteilen, sowie im Bereich der Gabelbrücke unten sind zulässig, jedoch ausschließlich zum Zweck die Fahrt-Kühlzuluft zum Kühlsystem zu optimieren.

Befestigungen müssen innerhalb der, oder an der Verkleidung liegen, müssen so angebracht sein, dass das Fahrverhalten nicht beeinträchtigt wird.

Die Verkleidung kann im Bereich der Lichtmaschine, Getriebe und Kurbelwelle geschlossen sein.

Die Windschutzscheibe darf durch ein Duplikat aus transparentem Material ersetzt werden, eine Formabweichung der Scheibe (sog. Bubbleform) ist zulässig.

Die Aufnahmart / Befestigung an der Verkleidung muss wie homologiert ausgeführt sein.

Bei Motorrädern, die ursprünglicher Weise keine Verkleidung besitzen darf auch keine hinzugefügt werden.

Die kombinierte Halterung für Instrumente/Verkleidung darf ausgetauscht werden. Alle anderen Verkleidungshalterungen dürfen geändert oder ersetzt werden. Jeglicher Befestigungspunkt der Vorder-/Hinterradhalterung muss entweder mit dem Rahmen oder dem Motorblock verschraubt werden. Kein Teil darf über die Verkleidung hinausragen (ausgenommen Sturzpads). Änderungen in der Verkleidung ausschließlich der Sturzpads wegen sind gestattet. Der max. Abstand zwischen den Sturzpads oder Aufnahme und der Verkleidung darf keinerlei Gefahr darstellen.

Die der Original-Luftzufuhrkanäle zwischen Verkleidung und Airbox können geändert oder ersetzt werden. Die äußeren Öffnungen der Lufteinlässe in der Verkleidung müssen original bleiben, dürfen an der Innenseite, bzw. für Luftzufuhrkanäle angeglichen werden, zusätzliche Lufteinlassöffnungen sind verboten.

Der untere Teil der Verkleidung muss so konstruiert sein, dass im Falle eines Motorschadens, mindestens die Hälfte der gesamten Öl- und Kühlflüssigkeitsmenge des Motorrades aufgenommen werden kann (mind. 5 Liter).

Der untere Rand von Öffnungen in der Verkleidung muss sich mindestens 50 mm über dem Verkleidungsboden befinden.

Der untere Teil der Verkleidung muss am tiefsten Punkt min. eine und max. zwei Ablassöffnung(en) von je 25 mm Durchmesser aufweisen. Diese Öffnung(en) muss/müssen bei trockenen Wetterbedingungen verschlossen bleiben und darf/dürfen nur geöffnet werden, wenn der Rennleiter das Rennen zum „Regenrennen“ erklärt hat.

Die vordere Radabdeckung darf ersetzt werden. Die vordere Radabdeckung darf nach oben versetzt werden, um eine größere Reifenfreiheit zu erhalten. Das Erscheinungsbild muss dem Original entsprechen.

Die hintere Radabdeckung darf modifiziert, ausgetauscht oder demontiert werden.

Ist die an der hinteren Schwinge montierte Radabdeckung im Kettenschutz integriert, darf diese im Hinblick auf die Montage größerer Kettenräder geändert/ausgetauscht werden.

Alle exponierten Kanten müssen abgerundet sein.

9.11. Sitz

Sitz, Sitzbasis und die damit verbundenen Verkleidungsteile dürfen durch Teile ersetzt werden, deren äußeres Erscheinungsbild von vorne, von hinten und im Profil, dem der ursprünglich vom Hersteller für das homologierte Motorrad produzierten Teilen entsprechen. Der obere Teil der hinteren Sitzverkleidung darf in einen Einzelsitz (Anm.: Höcker) umgewandelt werden und ebenso auf der Unterseite zum Rad hin geschlossen sein.

Die Verwendung von Karbonfiber- oder Karbon-Verbundwerkstoffe ist nicht gestattet.

Alle exponierten Kanten müssen abgerundet sein.

9.12. Sicherheitsrücklicht

Motorräder müssen mit einer funktionsfähigen roten Rückleuchte versehen sein, die über LED's verfügen. Diese muss an der Fahrzeugverkleidung hinten, mindestens 600 mm über dem Boden und im Bereich zwischen Hinterrad und Höcker angebracht sein. Es muss sichergestellt sein, dass sie nicht von Teilen und/oder dem Fahrer verdeckt wird und mit max. 5° Abweichung zur Fahrzeuglängsachse nach hinten, der Lichtkegel und unten leuchtet. Eine Blendwirkung muss ausgeschlossen sein. Das Einschalten ist ausschließlich bei Wetrace oder auf Anweisung der Rennleitung verpflichtend,

9.13. Befestigungs-/Verbindungselemente

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

Diese Befestigungen dürfen 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 dürfen gegen Schnellverschlüsse getauscht werden.

10. Nachstehende Teile dürfen geändert oder ausgetauscht werden.

Jede Art von Filter, Schmier-, Brems- oder Dämpferflüssigkeit sowie jede Art von Zündkerzen, Schlauch und Ventilen kann verwendet werden.

Auswuchtgewichte dürfen entfernt, ausgetauscht oder hinzugefügt werden.

Dichtungen sowie äußere Farb-Deckschicht, Eloxierungen und Beschriftungen sind freigestellt.

Es dürfen Hitzeschutzmatten angebracht oder entfernt werden (ausgenommen Art. 7.12.).

11. Nachstehende Teile dürfen entfernt – ausgetauscht werden

- Instrumente inkl. Kabel und Instrumentenhalter
- Tacho, Antriebswelle und Antrieb
- Drehzahlmesser
- Kühler-Ventilator und Verkabelung
- Kettenschutz, sofern er nicht in der Radabdeckung integriert ist
- Teile, die am Hilfsrahmen angeschraubt sind
- Zündschloss inkl. Verkabelung
- Abgas-Reinigungssystembestandteile innerhalb oder im Umfeld der Airbox
- Stellmotoren und deren Seilzüge aus dem Bereich der Auspuffanlage
- Lambda-Sonde
- Sekundär-Luftsystem
- Luftführungen im Bereich Verkleidung/Kühler

12. Nachstehende Teile müssen entfernt werden

- Rückspiegel
- Lichter und Reflektoren
- Hupe
- Kennzeichen-Halterung
- Werkzeugbehälter
- Beifahrer-Fußrasten
- Beifahrer-Haltegriffe
- Sturzbügel, Zentral- und Seitenständer

13. Nachstehende Teile müssen geändert werden

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen an einem Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein.

Der Einbau eines Sturzschafters ist vorgeschrieben.

Die Funktion muss nach dem Qualifikationstraining bzw. Rennen innerhalb von 15 Sekunden gewährleistet sein.

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

Alle Ablass-/Einlassschrauben müssen mit Draht gesichert sein. Außen liegende Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstroms liegen, müssen mit Draht sowie außen liegende Ölfilter zuverlässig gesichert sein.

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

Sind Entlüftungsleitungen erforderlich und vorhanden, muss deren Auslass in einen festen 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 Getriebe-Motorentlüftung 500 cm³ betragen.

Alle Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen.

14. Ausrüstung und Schutzkleidung

Fahrerbekleidung / Ausrüstung ist gem. FIM Artikel 1.65 vorgeschrieben.

Zusätzlich muss die Lederkombi mit einem Airbagsystem ausgestattet sein. Alternativ sind für das Jahr 2022 auch handelsübliche Airbagwesten zugelassen.

Zu allen Trainings und Rennen darf die Strecke nur mit einem funktionierenden Airbagsystem befahren werden. Nach Auslösen des Airbags liegt die Wiederaufnahme des Trainings oder Rennens in der alleinigen Verantwortung des Fahrers.

Der Name des Fahrers muss an der Fahrerbekleidung am rechten Arm in Bundnähe als Aufnäher oder eingestickt vorhanden sein.

15. Kamera / Kamerabefestigung

Das Anbringen einer Kamera am Motorrad ist nur nach vorheriger Genehmigung durch den Promotor erlaubt. Diese muss fest mit dem Fahrzeug verbunden sein, z.B. mittels Klemmhalterung. Die Verwendung von Saugnapfbefestigungen oder Magnetfußbefestigungen ist unzulässig. Darüber hinaus ist eine zusätzliche Sicherung der Kamera, z.B. mit einem Seil, vorgeschrieben, welches sowohl am Kameragehäuse als auch am Motorrad befestigt ist. Die Kamera muss bereits bei der Technischen Abnahme am Motorrad befestigt sein. Ob die Kamera ausreichend sicher befestigt ist, obliegt der Beurteilung des Technischen Kommissars.