

## **Technische Bestimmungen für Straßensport 2026**

Stand: 30.12.2025 – Änderungen sind *kursiv* abgedruckt

In den einzelnen Prädikats- oder Wettbewerbsbestimmungen können unterschiedliche Festlegungen gelten.

### **INHALT**

01.05	MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN
01.11	MESSEN DES HUBRAUMES
01.17	AUFLADUNG
01.18	TELEMETRIE (ELEKTRONISCHE DATENÜBERTRAGUNG)
01.21	MARKENBEZEICHNUNG
01.25	ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN
01.27	START-VORRICHTUNGEN
01.29	SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE
01.31	AUSPUFFROHRE/SCHALLDÄMPFER
01.33	LENKER
01.35	BEDIENUNGSHEBEL
01.37	GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER
01.38	KRAFTSTOFFPUMPEN
01.39	FUSSRASTEN
01.41	BREMSEN
01.43	RADABDECKUNGEN
01.45	VERKLEIDUNG
01.49	REIFEN FÜR SOLOMOTORRÄDER (EINSCHLIESSLICH BERGRENNEN)
01.51	REIFEN FÜR GESPANNE
01.55	STARTNUMMERNSCHILD
01.56	KRAFTSTOFF - UND ÖLTANKS (AUSSER DRAG-BIKES)
01.63	KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH
01.64	KÜHLMITTEL
01.65	AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG
01.67	TRAGEN VON SCHUTZHELMEN
01.69	HINWEISE FÜR DIE TECHNISCHE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN
01.70	ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME
01.71	AUGENSCHUTZ
01.77	KONTROLLE
01.79	GERÄUSCHKONTROLLE (AUSGENOMMEN DRAG-BIKES)

## **01.05 MOTORRAD-KATEGORIEN UND -GRUPPEN**

Die Motorräder sind in Kategorien eingeteilt, die für alle Veranstaltungen und für Weltrekordversuche eingehalten werden müssen. Im Prinzip ist es untersagt, in einem Rennen verschiedene Kategorien, Gruppen und Klassen zusammen fahren zu lassen, sofern in der Ausschreibung nicht etwas anderes festgelegt ist.

### **Kategorie I**

Motorräder, angetrieben durch die Wirkung eines Rades auf dem Boden;

### **Kategorie II**

Spezialfahrzeuge, angetrieben durch die Wirkung eines Rades oder mehrerer Räder auf dem Boden, die die Bedingungen der Kategorie I nicht erfüllen;

#### **Gruppe A1 – Solomotorräder**

Zweirädrige Fahrzeuge, einspurig.

#### **Gruppe A2 – Motorroller**

Motorräder spezieller Bauweise. Ein Motorroller ist ein motorisiertes Zweiradfahrzeug, das vor dem Fahrersitz Platz für die Beine des Fahrers bietet. Nachstehende Anforderungen sind zu erfüllen:

Der Roller muss einen mindestens 400 mm breiten Beinschild aufweisen. Dieser Beinschutz muss unterhalb des Lenkers beginnen und sich nach unten, dann zu beiden Seiten des Sitzes, nach hinten fortsetzen und eine Plattform von mindestens 250 mm Länge bilden, ausreichend, um den Füßen des Fahrers Platz zu bieten.

Der Raum zwischen Sitz und Lenker muss frei von jeglichen Hindernissen sein. In normaler Sitzposition, mit beiden Füßen auf der Plattform, muss der Fahrer seine Knie zusammenführen können.

Unabhängig vom Hubraum des Motorrollers darf der Durchmesser der Radfelgen maximal 400 mm betragen.

Der Motorroller muss mit einem Anlass-System ausgerüstet sein. Elektrische Anlage und Beleuchtung müssen der Int. Konvention für Straßenmotorräder entsprechen.

#### **Gruppe A3 – 50 ccm Automatik**

Motorräder mit einem Hubraum bis 50 ccm und automatischem Getriebe.

Bestimmungen für Roller dieser Kategorie:

Kurbelgehäuse und Schwingarm müssen als starre Einheit konstruiert sein. Die Kraftübertragung muss über ein stufenloses Getriebe erfolgen.

#### **Gruppe B1**

Dreirädrige Fahrzeuge, zweispurig, bestehend aus einem einspurigen Motorrad und einem zur Beförderung eines Beifahrers bestimmten Seitenwagen, der die zweite Spur zieht.

#### **Gruppe B2 – Motorräder mit fest angebautem Seitenwagen**

Dreirädrige Fahrzeuge, die in Geradeausfahrt zwei- oder dreispurig sind und mit einem fest angebauten Seitenwagen eine vollständige und integrale Einheit bilden.

Bei drei Spuren dürfen die Mittellinien der beiden von den Rädern des Motorrades gebildeten Spuren um maximal 75 mm versetzt sein. Eine Spur wird durch die Mittelachse jedes Fahrzeugrades in Geradeausfahrt bestimmt.

#### **Gruppe C – Spezialmotorräder mit zwei Rädern.**

#### **Gruppe D – Spezialmotorräder mit drei Rädern.**

#### **Gruppe E – Schneemobile**

#### **Gruppe F – Dragster-Motorräder.**

#### **Gruppe G – Quads**

### **Kategorie III**

Gruppe J – Elektro-Fahrzeuge

## **01.11 MESSEN DES HUBRAUMES**

### **11.11 Hubkolben-Motor – „Otto“-Motor**

Der Hubraum jedes Zylinders wird nach der geometrischen Formel berechnet, die das Volumen eines Zylinders angibt. Der Durchmesser ist gegeben durch die Bohrung und die Höhe durch die Strecke, die der Kolben von seinem höchsten zu seinem tiefsten Punkt zurücklegt:

$$\text{Hubraum} = \frac{D \times D \times 3,1416 \times C}{4}$$

D = Bohrung, C = Hub (in cm)

Ist eine Zylinderbohrung nicht kreisförmig, so muss die Fläche des Querschnitts mit einer geeigneten geometrischen Formel berechnet und dann, zur Bestimmung des Hubraums, mit dem Kolbenhub multipliziert werden.

Die Bohrung wird mit einer Toleranz von 1/10 mm gemessen. Wenn mit dieser Toleranz die Hubraumgrenze der Klasse überschritten wird, ist ein zweiter Messvorgang bei kaltem Motor (örtliche Umgebungstemperatur) erforderlich, wobei die Toleranz 1/100 mm beträgt (Anm.: Toleranz = Messgenauigkeit).

## **01.17 AUFLADUNG**

Bei allen Veranstaltungen ist, außer bei Rekordversuchen und bei Drag-Bike-Rennen jegliche Aufladung verboten. Die direkte Kraftstoffeinspritzung gilt nicht als Aufladung.

## **01.18 TELEMETRIE (elektronische Datenübertragung)**

Von bzw. zu einem sich bewegenden Motorrad dürfen keinerlei Informationen, auf welche Art auch immer, übertragen werden.

Die Anbringung eines offiziellen Impulsgebers am Motorrad kann verlangt werden.

Einrichtungen zur automatischen Rundenzeitmessung werden nicht als Telemetrie angesehen, diese dürfen jedoch offizielle Zeitnahme-Methoden bzw. -ausrüstung nicht beeinträchtigen.

## **01.21 MARKENBEZEICHNUNG**

Wenn zwei Konstrukteure am Bau eines Motorrades beteiligt sind, müssen deren Namen auf dem Motorrad in folgender Reihenfolge erscheinen:

1. Name des Fahrgestell-Konstrukteurs;
2. Name des Motor-Konstrukteurs.

Dies gilt dann, wenn keine kommerziellen Interessen berührt werden.

## **01.25 ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN**

Die nachstehenden Bestimmungen gelten für alle Motorräder der vorgenannten Gruppen und für alle Wettbewerbe, sofern in dem entsprechenden Anhang des FIM-Sportgesetzes nichts anderes festgelegt ist.

Sie sollten ebenfalls für alle nationalen Wettbewerbe Anwendung finden, sofern die FMNR (veranstaltende Nationale Föderation) nicht anders entschieden hat.

Für einzelne Wettbewerbe können weitergehende Festlegungen notwendig sein; diese werden im Einzelnen entweder in dem jeweiligen Anhang des FIM-Sportgesetzes oder in den Austragungsbedingungen für den betreffenden Wettbewerb aufgeführt.

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

#### **25.01**

Bei allen Motorrädern ist die Verwendung von Titan für Rahmenkonstruktion, Vorderradgabel, Lenker, Schwinge, Schwingen- und Radachsen verboten.  
Für Radachsen ist die Verwendung von Leichtmetall ebenfalls nicht gestattet. Die Verwendung von Schrauben und Muttern aus Titan ist erlaubt.

#### **25.06**

Die Zahl der Zylinder eines Motors ist die Zahl der Verbrennungsräume gleichzusetzen.

### **01.27 START-VORRICHTUNGEN**

Ein Anlass-System ist nur für Stocksport-, Supersport- und Langstrecken-Rennen vorgeschrieben.

### **01.29 SCHUTZVORRICHTUNGEN FÜR OFFENLIEGENDE ANTRIEBSTEILE**

Bei allen Motorradarten, einschließlich der Sprint-Motorräder, muss der Primärtrieb, falls er offen liegt, aus Sicherheitsgründen durch einen Schutz abgedeckt sein. Dieser Schutz muss so beschaffen sein, dass Fahrer oder Beifahrer unter keinen Umständen versehentlich mit den Antriebsteilen in Berührung kommen können. Er muss auch so gestaltet sein, dass Verletzungen der Finger verhindert werden.  
Für Gespanne ist eine Abdeckung erforderlich, wenn der Sekundärtrieb nicht durch die Verkleidung abgedeckt wird.

Bei Sprint-Motorrädern muss das Getriebeabtriebsritzel mit einem Schutz abgedeckt sein.

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

### **01.31 AUSPUFFROHRE / SCHALLDÄMPFER**

Auspuffrohre und Schalldämpfer müssen, den im Hinblick auf die Geräuschkontrolle erlassenen Vorschriften entsprechen. (siehe Art. 01.79)

#### **31.01**

Das Ende des Auspuffrohres muss über eine Mindestlänge von 30 mm horizontal und parallel zur Mittellängsachse des Solomotorrades (mit einer Toleranz von  $\pm 10^\circ$ ) verlaufen.

#### **31.02**

Auspuffgase müssen nach hinten abgeleitet werden, jedoch so, dass sie keinen Staub aufwirbeln, Reifen und Bremsen nicht verschmutzen und den Beifahrer, soweit vorhanden, sowie auch andere Fahrer in keiner Weise stören oder belästigen.

#### **31.03**

Das Auspuffende darf bei einem Solomotorrad nicht über die am hinteren Rand des Hinterrades angelegte senkrechte Tangente (siehe Abbildungen A, B, C) hinausragen-

#### **31.04**

Bei einem Gespann müssen die Auspuffgase horizontal nach hinten in einem Winkel von max.  $30^\circ$  zur Mittellängsachse des Motorrades abgeleitet werden.

## **01.33 LENKER**

### **33.02**

Für alle anderen Hubraumklassen (einschließlich Seitenwagen) mindestens 450 mm.

### **33.04**

Die Griffe müssen so angebracht sein, dass zwischen ihren äußersten Enden zumindest die für Lenker vorgeschriebene Mindestbreite erreicht wird.

### **33.05**

Ungeschützte Enden des Lenkers müssen mit einem festen Material verstopft oder mit Gummi überzogen sein.

### **33.06**

Der Einschlagwinkel des Lenkers nach jeder Seite, bezogen auf die Mittellängsachse bzw. die Geradeausstellung, muss für Solomotorräder mindestens 15°, für Gespanne mindestens 20° betragen.

### **33.07**

Das Vorderrad darf in keiner Position des Lenkers eine evtl. vorhandene Verkleidung berühren.

### **33.08**

Die Anbringung von festen (massiven) Lenkanschlägen (Lenkungsdämpfer sind nicht als Anschläge anzusehen) ist vorgeschrieben, um bei vollem Lenkereinschlag einen Mindestabstand von 20 mm zwischen dem Lenker mit den Handhebeln und dem Kraftstofftank zu gewährleisten, damit der Fahrer sich die Finger nicht einklemmen kann (s. Abb. A, B, C).

### **33.09**

Lenkerschellen müssen sehr sorgfältig abgerundet und so beschaffen sein, dass Bruchstellen am Lenker nicht auftreten können.

### **33.11**

Reparaturschweißungen an Leichtmetall-Lenkern sind verboten.

### **33.12**

Lenker, die aus Carbon bzw. Carbon/Kevlar oder anderen Materialien gefertigt sind, werden nicht zugelassen.

## **01.35 BEDIENUNGSHEBEL**

### **35.01**

Alle Handhebel (Kupplung, Bremse, etc.) müssen im Prinzip in einer Kugel enden (Minstdurchmesser dieser Kugel: 16 mm), die auch abgeflacht sein kann, jedoch müssen die Ränder in jedem Fall abgerundet sein (Mindeststärke dieses abgeflachten Teils: 14 mm). Diese Enden müssen fest angebracht sein und mit dem Hebel eine integrale Einheit bilden.

### **35.03**

Jeder Bedienungshebel (Hand- und Fußhebel) muss auf einem eigenen Zapfen montiert sein. Sturzbügel für Brems- und Kupplungshebel können montiert werden.

### **35.04**

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

## **01.37 GASSCHIEBER – ZÜNDUNTERBRECHER**

### **37.01**

Gasschieber müssen automatisch schließen, wenn der Fahrer den Griff loslässt.

### **37.02**

Bei Gespannen sowie bei dreirädrigen Spezialmotorrädern muss ein Zündunterbrecher vorhanden 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 Lenkermittel 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.

### **37.03 Zündunterbrecher**

Alle Solomotorräder müssen mit einem links oder rechts am Lenker angebrachten, in Reichweite der an den Handgriffen liegenden Hand befindlichen Zündunterbrecherschalter oder -knopf ausgerüstet sein, der in der Lage ist, den laufenden Motor abzustellen.

## **01.38 KRAFTSTOFFPUMPEN**

Elektrische Kraftstoffpumpen müssen an einen Stromkreisunterbrecher angeschlossen sein, der bei einem Unfall aktiviert wird.

Bei elektrisch betriebenen Kraftstoffpumpen muss eine Testvorrichtung für Überprüfungen bei der Techn. Abnahme vorhanden sein.

## **01.39 FUSSRASTEN**

### **39.01**

Fußrasten können mit einem Klapp-Mechanismus versehen sein, müssen dann aber über eine Vorrichtung verfügen, die sie automatisch wieder in ihre Normalstellung zurückbringt. Die Fußrasten-Enden müssen mit einem sphärischen Radius (Vollmaterial) von mindestens 8 mm abgerundet sein (s. Abb. C).

### **39.02**

Sind Fußrasten aus Stahl nicht umklappbar, müssen sie ein Ende (Stopfen) aufweisen, das fest angebracht ist und aus Plastik, Teflon oder einem gleichwertigen Material besteht (Durchmesser mindestens 16 mm).

## **01.41 BREMSSEN**

### **41.01**

Alle Motorräder der Gruppe A müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgestattet sein (eine an jedem Rad), die unabhängig voneinander betätigt werden und konzentrisch auf das Rad wirken. Die Verzweigung der vorderen Bremsleitung für die beiden vorderen Bremssättel muss oberhalb der unteren Gabelbrücke erfolgen.

### **41.02**

Motorräder der Gruppe B sowie Sprint-Motorräder müssen mit mindestens zwei wirksamen Bremsen ausgerüstet sein, die auf mindestens zwei der Räder konzentrisch wirken und unabhängig voneinander betätigt werden.

### **41.03**

Bei Gespannen muss das Seitenwagenrad mit einer Bremse ausgerüstet sein.

#### **41.03.1**

Alle Motorräder der Gruppe B2 müssen über folgendes Bremssystem verfügen: ein Hauptbremssystem mit mindestens zwei getrennt arbeitenden Bremskreisen. Einer der Bremskreise muss auf mind. 2 der 3 Räder wirken.

Wenn ein System ausfällt, muss das andere noch wirksam funktionieren.

## **01.43 RADABDECKUNGEN**

Radabdeckungen müssen nachstehende Anforderungen erfüllen:

### **43.01**

Sie müssen auf beiden Seiten über den Reifen hinausreichen.

### **43.02**

Die vordere Radabdeckung muss mind. 100° des Radumfanges bedecken. In diesem Bereich kann das Rad, unter Beachtung der nachstehenden Winkel, abgedeckt sein. Der Winkel zwischen einer vom vorderen Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogenen Linie einerseits und einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie andererseits muss zwischen 45° und 60° betragen. Der Winkel zwischen einer vom hinteren Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogenen Linie sowie einer durch die Radmitte verlaufenden horizontalen Linie darf 20° nicht überschreiten (s. Abb. A).

### **43.03**

Die hintere Radabdeckung muss mindestens 120° des Radumfanges bedecken. Der Winkel zwischen zwei Linien, von denen eine vom hinteren Rand der Radabdeckung zur Radmitte gezogen wird und die andere horizontal durch die Radmitte verläuft, darf 20° nicht überschreiten (s. Abb. A).

### **43.04**

Radabdeckungen sind nicht vorgeschrieben, wenn eine Verkleidung vorhanden ist. Ist dies jedoch nicht der Fall, müssen Radabdeckungen montiert sein. Reicht die Verkleidung des Sattels bis zur vertikalen, an der Außenkante des Hinterreifens angelegten Tangente (mit einer Toleranz von -50 mm), ist eine hintere Radabdeckung nicht erforderlich.

## **01.45 VERKLEIDUNG**

Die Verkleidung von Solomotorrädern muss folgenden Bestimmungen entsprechen:

### **45.01**

Das Vorderrad, mit Ausnahme des Reifens und der von der Radabdeckung verdeckten Teils, muss von beiden Seiten vollständig sichtbar sein.

### **45.02**

Kein Teil der Verkleidung darf nach vorn über eine senkrechte Linie hinausragen, die am äußersten Punkt des Vorderrades angelegt ist. Radabdeckungen werden nicht als Verkleidung angesehen.

### **45.03**

Kein Teil der Verkleidung darf nach hinten über eine senkrecht durch die Hinterradachse verlaufende Linie hinausragen. Die Hinterradfelge muss auf dem hinter dieser Linie liegenden 180°-Kreisabschnitt vollkommen sichtbar sein. Kein Teil des Motorrads darf nach hinten über die senkrechte, an der Außenkante des Hinterrades angelegte Tangente hinausragen.

### **45.04**

Spoiler dürfen nur montiert sein, wenn sie ein integraler Bestandteil der Verkleidung oder des Sitzes sind. Sie dürfen über die Breite der Verkleidung und die Höhe des Lenkers nicht hinausragen, es sei denn, sie sind original wie vom Hersteller ausgeliefert. Scharfe Kanten müssen mit einem Radius von mindestens 8 mm abgerundet sein.

### **45.05**

Die Ränder von Windschutzscheiben und aller anderen exponierten Teile der Verkleidung müssen abgerundet sein.

### **45.06**

Der Fahrer muss in seiner normalen Fahrposition von beiden Seiten, von hinten und von oben komplett sichtbar sein, mit Ausnahme der Unterarme (und der Beine, wenn es sich um ein Gespann handelt). Der Mindestabstand zwischen dem Gesicht bzw. dem Helm des Fahrers und der Verkleidung (Windschutzscheibe eingeschlossen) beträgt 100 mm. Die Verwendung von transparentem Material zur Umgehung dieser Regel ist verboten.

### **45.07**

Die Höhe des hinteren Teils des Fahrersitzes/ Höckers darf maximal 150 mm betragen, gemessen vom tiefsten Punkt der starren Sattelbasis bis zur Oberkante dieses Verkleidungsteils.

### **45.08**

In jeder nur möglichen Position des Lenkers muss ein Mindestabstand von 20 mm zwischen der Verkleidung und den Enden des Lenkers bzw. des Lenksystems, einschließlich aller daran befestigten Teile, gewährleistet sein.



#### **45.11**

Die Breite des Sitzes bzw. aller Teile, die sich dahinter befinden, ausgenommen Auspuffsysteme, darf 450 mm nicht überschreiten.

#### **45.12**

Der Tankdeckel muss so angebracht sein, dass er nicht über die Tankoberfläche hinausragt und bei einem Unfall nicht abgerissen werden kann.

#### **45.13**

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

Das Innere dieses Verkleidungsteils kann ausgelegt sein mit einem ölabsorbierenden und feuerverzögernden Material.

Geringfügige Änderungen hinsichtlich des Original-Profiles der unteren Verkleidung sind gestattet, um diese Vorgaben zu erfüllen.

Dieses Teil muss bis zu zwei Öffnungen von je mindestens 25 mm aufweisen. Diese Öffnung(en) muss/müssen bei trockenen Witterungsverhältnissen verschlossen bleiben und dürfen nur bei nassen Streckenbedingungen geöffnet werden.

Mit Ausnahme o.g. Änderungen ist es verboten, bei Sportproduktionsmotorrädern den Originalverkleidungen irgendetwas hinzuzufügen (s. Abb. C).

Diese Vorschrift gilt für alle 4-Takter (inkl. Gespanne). Bei Motorrädern ohne Verkleidung muss es sich um eine unter dem Motor angebrachte, rahmenfeste Wanne handeln, die die o.g. Bedingungen erfüllt.

#### **45.14**

Bei Solo- und Seitenwagen-Motorrädern für Rekordversuche besteht hinsichtlich der Verkleidung keine Beschränkung.

### **01.49 REIFEN FÜR SOLOMOTORRÄDER (einschließlich Bergrennen)**

#### **49.01**

Die Breite, der in den verschiedenen Klassen verwendeten Reifen, darf die in Tabelle 1 aufgeführten Werte nicht unterschreiten.

#### **49.02**

Mit Ausnahme von Slicks sowie Reifen, die mit dem Hinweis „nicht für den öffentlichen Straßenverkehr“ gekennzeichnet sind, muss der Hersteller die Reifen wie folgt markieren:

- Das DOT-Zeichen und/oder das E-Zeichen (verwendet für homologierte Reifen bzw. Reifen „Nur für den öffentlichen Straßenverkehr“)
- Markenname des Herstellers
- Jahr der Herstellung (Codebezeichnung)
- Reifengröße
- Geschwindigkeitskategorie (erlaubte Höchstgeschwindigkeit) – V
- Alle anderen für die korrekte Benutzung des Reifens wichtigen Merkmale.

#### **49.03**

Der Durchmesser der Felge muss mindestens 400 mm betragen.

#### **49.04 Innenmaß der Reifen (Montage auf Felgen)**

Der Reifen muss auf einer entsprechenden Felge aufgezogen sein. Die lichte Weite der für die einzelnen Reifengrößen zu verwendenden Felgen ist aus Tabelle 1 (s. Blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen) ersichtlich. Die Innenseite der Felge darf nicht deformiert oder beschädigt sein.

#### **49.05 Erlaubte Höchstgeschwindigkeit**

Die für die einzelnen Klassen gültigen Geschwindigkeitskategorien sind in Tabelle 1 aufgeführt. Diese gelten nicht für Slick-Reifen.

#### **49.06 Oberflächenprofil des Reifens**

##### **49.06.1**

Die Reifenoberfläche kann glatt (d. h. ohne Profilrillen) oder profiliert sein.

##### **49.06.2**

Das Profilmuster ist nicht vorgeschrieben.

##### **49.06.3**

Der Reifen muss bereits bei seiner Produktion vom Hersteller mit dem Profilmuster versehen worden sein.

##### **49.06.4**

Zusätzliche Profilrillen, Kerben etc. sind nur erlaubt, sofern diese mit Hilfe eines Spezialwerkzeuges vom Reifenhersteller selbst oder von einer von diesem entsprechend autorisierten Person eingeschnitten worden sind.

##### **49.06.5**

Daher müssen nachträglich geänderte Reifen mit einer Markierung oder einem Stempel des Herstellers gekennzeichnet sein. Diese Markierung muss sich in der Nähe des Hersteller-Zeichens befinden.

##### **49.06.6**

Die Wahl eines bestimmten Profilmusters bleibt dem Fahrer überlassen.

##### **49.06.7**

Ebenso steht es dem Fahrer frei, Slick-Reifen (Anm.: ausgenommen Soloklassen bei Bergrennen) zu verwenden.

##### **49.06.8**

Aus Sicherheitsgründen muss die Profiltiefe des Reifens bei der Techn. Abnahme über die gesamte Laufflächen-Breite mindestens 2,5 mm betragen. Lediglich bei den Reifen der 80 ccm-Klasse genügt eine Mindestdtiefe von 1,5 mm.

##### **49.06.9**

Reifen, die bei der Technischen Abnahme eine Profiltiefe von weniger als 1,5 mm aufweisen, werden als nicht-profilierter Reifen angesehen. Für diese Reifen gelten folglich die Bestimmungen für Slick-Reifen.

##### **49.06.10**

Die Oberfläche eines Slick-Reifens muss mindestens drei Vertiefungen in Abständen von maximal 120° 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.

#### **49.07**

Der Mindestabstand zwischen der Reifenoberfläche (an ihrem breitesten Punkt) und allen fest montierten Teilen des Motorrades ist aus Tabelle 1 ersichtlich.

#### **49.08 Bearbeitung der Reifenoberfläche**

Um eine optimale Reifenhaftung zu erzielen, kann die Oberfläche neuer, unbenutzter Reifen aufgeraut werden. Hierbei müssen jedoch die im Hinblick auf die Profilrillen und Vertiefungen sowie deren Tiefe getroffenen Festlegungen beachtet werden (s. Art. 49.06.8 u. 49.06.10). Slick-Reifen sind bei Bergrennen für alle Solo-Klassen verboten.

### **01.51 REIFEN FÜR GESPANNE**

Die o.a. Bestimmungen für Solomotorräder gelten ebenfalls für Seitenwagen. Bei Bergrennen ist jedoch der Gebrauch von Slick-Reifen nur für die Seitenwagen-Klasse gestattet.

#### **51.01**

Die maximale Breite der Lauffläche des Vorderreifens, gemessen von dem Punkt, an dem die Reifenwand endet und das Laufflächen-Profil beginnt, bis zu der Stelle, an der das Laufflächen-Profil auf der anderen Seite endet und die Reifenwand beginnt (gemessen wird nur der Abschnitt des Laufflächen-Profils, der normalerweise Bodenkontakt hat), darf 215 mm bei F 1 Gespannen und 180 mm und bei F 2 Gespannen nicht überschreiten.

#### **51.02**

Die Lauffläche des Hinterreifens darf, bei gleicher Messmethode, eine Breite von 254 mm nicht überschreiten.

#### **51.03**

Eine Radfreiheit von mindestens 15 mm zu jedem fest montierten Teil muss auch dann bestehen, wenn die Federn bis zu ihrem Maximum belastet sind.

#### **51.04**

Der Durchmesser eines aufgepumpten Reifens muss mindestens 400 mm betragen.

#### **51.05**

Reifenwärmer sind nicht erlaubt.

### **01.55 STARTNUMMERNSCHILDER**

Startnummernschilder müssen den folgenden Bestimmungen entsprechen:

#### **55.03**

Sie müssen rechteckig und aus steifem, solidem Material hergestellt sein. Mindestabmessungen: Breite 285 mm x Höhe 235 mm (s. Abb. O).

#### **55.04**

Sie dürfen – im Verhältnis zu einer Ebene – nicht mehr als 50 mm gewölbt und auch sonst nicht gekrümmt oder verdeckt sein.

#### **55.05**

Eines der drei Startnummernschilder ist vorn am Motorrad anzubringen. Es darf im Verhältnis zur Senkrechten um höchstens 30° nach hinten geneigt sein.

Die beiden anderen müssen an jeder Seite des Motorrades befestigt werden. Sie müssen so montiert sein, dass sie gut sichtbar sind und von keinem Teil des Motorrades bzw. nicht von dem in Fahrposition auf dem Motorrad sitzenden Fahrer verdeckt werden.

Das Front-Startnummernschild darf zwischen den Ziffern Löcher aufweisen, jedoch dürfen die Ziffern selbst keinesfalls perforiert sein.

#### **55.06**

Anstelle von abnehmbaren Startnummernschildern können auf der Karosserie oder der Verkleidung auch Flächen von gleicher Größe in matter Farbe aufgemalt oder angebracht werden.

#### **55.07**

Die Ziffern müssen gut leserlich und wie der Grund in einer matten Farbe gehalten sein, um die Reflexion von Sonnenstrahlen zu vermeiden. Mindestabmessungen der Ziffern:

Höhe: 140 mm

Breite jeder Ziffer: 80 mm

Strichstärke: 25 mm

Zwischenraum zwischen 2 Ziffern: 15 mm

#### **55.08**

Für die Ziffern muss eine der in Abb. O dargestellten Typen verwendet werden.

#### **55.09**

Alle sonstigen Nummernschilder oder Aufschriften an den Motorrädern, die zur Verwechslung mit einer Startnummer führen können, müssen vor dem Start eines Wettbewerbes entfernt werden.

#### **55.10**

Um die Startnummernschilder herum muss ein Freiraum von mindestens 5 cm bleiben, auf dem keine Reklame angebracht werden darf.

Motorräder mit Startnummernschildern, die dieser Bestimmung nicht entsprechen, werden vom Technischen Kommissar nicht zum Rennen zugelassen.

#### **55.12 Farbe der Startnummernschilder**

Die Farbe des Untergrundes und der Ziffern variiert je nach Klasse und Wettbewerbsart. Diesbezügliche Einzelheiten werden in den Ausschreibungen der Veranstaltungen angegeben.

Nachstehende Farben sind zu verwenden; dabei muss es sich um matte Farben gemäß der RAL-Farbskala handeln, d. h.:

Schwarz: 9005

Grün: 6002

Blau: 5010

Weiß: 9010

Gelb: 1003

Orange: 2007  
Rot: 3020

### **55.13**

Bei Unstimmigkeit hinsichtlich der Lesbarkeit der Startnummern ist die Entscheidung des Technischen Kommissars bindend.

## **01.56 KRAFTSTOFF- UND ÖLTANKS (außer Drag-Bikes)**

### **56.01**

Das Fassungsvermögen der Kraftstofftanks darf bei Prototypen maximal 24 Liter betragen

#### **56.01.2**

Der Kraftstoff muss sich in einem einzigen Tank befinden, der sicher am Motorrad befestigt ist. Sitz- und Zusatztanks sind verboten.

Der Gebrauch eines schnell austauschbaren Tanks als Ersatz für das Auftanken ist für alle Wettbewerbsarten strengstens untersagt.

#### **56.01.3**

Darüber hinaus ist auch der zeitweilige Einsatz von Füllmaterial zur Reduzierung der Tankkapazität verboten.

#### **56.01.4**

Alle Tanks aus nichtmetallischem Material, müssen mit Tankschaum (vorzugsweise „Explosafe®“) vollständig gefüllt sein.

Diese Festlegung gilt nicht für Roller, historische Motorräder sowie Pocket-Bikes und [Mini-/Midi-Bikes](#)).

### **56.02 Ölauffangbehälter**

Sofern ein Ölentlüftungsschlauch vorhanden ist, muss dessen Ende in einen Ölsammelbehälter münden, der an einer gut zugänglichen Stelle angebracht ist und der vor dem Start eines Rennens geleert werden muss.

Für den Ölsammelbehälter sind folgende Mindestvolumen vorgeschrieben: 250 ccm für die Getriebe-Entlüftung, 500 ccm für die Motor-Entlüftung. Im DMSB-Bereich der IDM gelten für einzelne Disziplinen unterschiedliche Festlegungen hinsichtlich der Bestimmung des Fassungsvermögens der Sammelbehälter.

Alle 4-Takt-Motorräder müssen über ein geschlossenes Entlüftungssystem verfügen. Der Entlüftungsschlauch muss in die Airbox münden und mit dieser verbunden sein. Eine direkte Emission in die Atmosphäre ist nicht gestattet (s. Blauer Teil, Abbildungen zu den Technischen Bestimmungen: Abb.C).

Gegen eventuellen Ölverlust müssen alle nur möglichen Maßnahmen getroffen werden, um nachfolgende Fahrer nicht zu gefährden.

### **56.03 Ölablass-Schrauben / Ölleitungen**

Alle Ablass-/Einlass-Schrauben müssen fest angezogen, durchbohrt und mit Draht gesichert sein. Ölleitungen müssen korrekt und sicher befestigt sein. Außenliegende Ölfiler sowie Schrauben und Bolzen, die im Bereich des Ölstromes liegen, müssen mit Draht zuverlässig gesichert sein.

#### **56.04 Kraftstofftank / Entlüftungsstutzen**

Die Entlüftungsleitungen der Kraftstofftanks müssen mit rücklaufsicheren Ventilen versehen sein. Sie müssen in einen Auffangtank münden, der ein Mindestvolumen von 250 ccm hat und aus geeignetem Material besteht.

### **56.05 Kraftstoff- und Öltankverschlüsse**

Kraftstoff- und Öltankverschlüsse müssen in geschlossenem Zustand auslaufsicher sein. Sie müssen außerdem mit einer Sicherung versehen sein, die ein versehentliches Öffnen jederzeit verhindert.

### **01.63 KRAFTSTOFF, KRAFTSTOFF-ÖL-GEMISCH**

Es gelten die Kraftstoff-Bestimmungen der FIM (s. Blauer Teil).

### **01.64 KÜHLMITTEL**

Als Motorkühlflüssigkeit muss reines Wasser verwendet werden.

### **01.65 AUSRÜSTUNG UND SCHUTZKLEIDUNG**

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer Kleidung und Schuhwerk tragen, die den nachfolgenden Bestimmungen entsprechen:

#### **65.01 Straßenrennen und Sprintrennen**

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen einen kompletten, einteiligen Lederanzug tragen (d. h., verboten sind zweiteilige Anzüge und solche, bei denen Ober- und Unterteil durch Reißverschluss miteinander verbunden sind, ausgenommen bei Drag-Bike-Rennen), der in allen Bereichen eine Stärke von mindestens 1,2 mm aufweist (Für Clubsport-Straßenrennen, Roller-Rennen und Veteranen-Veranstaltungen sind ebenfalls zweiteilige Kombis gemäß o. e. Definition zugelassen). Nichtledernes Material (Anm.: z. B. Kevlar) kann verwendet werden, wenn es den von der FIM in Artikel 65.07 festgelegten Anforderungen entspricht.

Folgende Bereiche des Anzuges müssen zumindest mit einer doppelten Lage Leder oder einer mind. 8 mm dicken Schaumgummischicht gepolstert sein:

- Schultern
- Ellbogen
- Rücken
- Knie
- beide Seiten des Rumpfes und der Hüften.

#### **65.02**

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen, wenn sie Anzüge tragen, die nicht gefüttert sind, vollständige Unterkleidung tragen, die entweder aus Nomex, Seide oder Baumwolle besteht. Synthetisches Material, das bei einem Unfall schmelzen und die Haut des Fahrers verletzen kann, ist weder als Unterkleidung noch als Futter für die Kombination zugelassen.

#### **65.03**

Die Stiefel des Fahrers müssen aus Leder oder einem zugelassenen Ersatzmaterial bestehen und mindestens 200 mm hoch sein, um zusammen mit der Kombination einen kompletten Schutz zu gewährleisten.

#### **65.04**

Sowohl Fahrer als auch Beifahrer müssen lederne Schutzhandschuhe tragen.

## **65.05**

Alle Kleidungs- und Futterstoffe müssen von einem offiziellen wissenschaftlichen Institut insbesondere auf Feuer- und Abnutzungsresistenz aller Teile der Kleidung, die direkt mit der Haut in Berührung kommen, geprüft und zugelassen worden sein. Das Material darf nicht entflammbar sein und kann der Homologation durch die FMN (Nationale Motorrad-Föderation) unterliegen.

## **65.07 Leder-Ersatzmaterial**

Das Material muss im Hinblick auf folgende Eigenschaften 1,5 mm dickem Rindsleder (kein Spaltleder!) mindestens entsprechen:

### **65.07.1**

Feuerabweisend

### **65.07.2**

Widerstandsfähig gegen Abrieb

### **65.07.3**

Reibungskoeffizient (auf allen Arten von Straßenbelag)

### **65.07.4**

Schweißaufsaugend

### **65.07.5**

Medizinische Prüfung (ungiftig, darf keine Allergie auslösen)

### **65.07.6**

Nichtschmelzend.

### **65.07.7**

Leder-Ersatzmaterialien müssen einen Aufnäher oder ein Label tragen, das den Einklang mit den FIM-Regularien bestätigt. Diese Label müssen an der Kleidung fest und dauerhaft vernäht oder angeklebt sein.

## **65.08**

FMNs, die Schutzkleidung genehmigen, müssen Zertifikate von Prüfinstituten für die Unterlagen der FIM einreichen. Sie muss mit einem FMN-Genehmigungszeichen versehen sein, sofern dies von der betr. FMN verlangt wird.

## **01.67 TRAGEN VON SCHUTZHELMEN**

Beim Training und während des Rennens müssen Fahrer und Beifahrer einen Schutzhelm tragen, der gut sitzt, in gutem Zustand ist und dessen Trageeinrichtung korrekt geschlossen ist. Er muss ein Kinnriemen-Verschluss-System aufweisen. Schutzhelme, deren Außenschale aus mehr als einem Stück besteht, sind gestattet, sofern sie im Notfall schnell und einfach, d. h. durch Lösen oder Durchtrennen lediglich des Kinnriemens, vom Kopf des Fahrers abgenommen werden können.

Alle Schutzhelme müssen das Prüfzeichen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Prüfnormen tragen.

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften wird mit Ausschluss bestraft.

Schutzhelme, die von FMNs homologiert werden, müssen einer der in Art. 01.70 aufgeführten Normen entsprechen.

## **01.69 HINWEISE FÜR DIE TECHNISCHE ABNAHME VON SCHUTZHELMEN**

Es gelten die DMSB-Schutzhelm-Bestimmungen (s. Blauer Teil).

#### **69.01**

Die Technischen Kommissare müssen vor dem Training und vor den Rennen unter Aufsicht des Obmannes der Technischen Abnahme überprüfen, ob alle Schutzhelme den technischen Anforderungen genügen.

#### **69.02**

Entspricht ein Schutzhelm diesen Anforderungen nicht und ist schadhaft, muss der Technische Kommissar den Helm bis zum Ende der Veranstaltung einbehalten. Weiterhin werden bei Helmen, die einen Schaden aufweisen, der auf eine Beschädigung der Außenschale hindeutet, die auf dem Label angebrachten Genehmigungsnummern mittels Farbstift unkenntlich gemacht.

In diesem Fall muss der betr. Fahrer einen anderen Schutzhelm vorführen.

Nach einem Aufschlag infolge eines Unfalles muss der Helm dem Obmann der Techn. Abnahme zur Überprüfung vorgelegt werden (s. auch Art. 77.02.14).

#### **69.03**

Alle Schutzhelme müssen intakt sein und dürfen in ihrer Konstruktion nicht modifiziert worden sein. Das Anbringen von Helmkameras ist generell nicht erlaubt.

#### **69.04**

Der Obmann der Technischen Abnahme und/ oder ein Technischer Kommissar können vor Zulassung eines Fahrers zum Training prüfen:

##### **69.04.1**

dass der Helm auf dem Kopf des Fahrers einen guten Sitz aufweist;

##### **69.04.2**

dass es nicht möglich ist, die Trageeinrichtung in geschlossenem Zustand über das Kinn des Fahrers zu streifen;

##### **69.04.3**

dass es nicht möglich ist, den Schutzhelm über den Hinterkopf des Fahrers zu ziehen (s. Abb. U).

### **01.70 ANERKANNTE INTERNATIONALE PRÜFNORMEN FÜR SCHUTZHELME**

Europa: ECE 22-06 Typ P

Japan: JIS T 8133:2015 Typ 2 (Integralhelme)

USA: SNELL M2015 oder SNELL M2020D oder SNELL M2020R oder SNELL M2025R oder SNELL M2025D

FIM: FRHPhe-01 (*bis zum 31.12.2027*) oder FRHPhe-02

### **01.71 AUGENSCHUTZ**

Das Tragen von Brillen, Schutzbrillen sowie von Visieren und max. 3 Abreiß-Visiere („Tear offs“) aus nichtsplitterndem Material ist zulässig, jedoch dürfen Visiere unter keinen Umständen integraler Bestandteil des Schutzhelmes sein. Augenschutz, der die Sicht beeinträchtigt (z. B. durch Kratzer), darf nicht benutzt werden.



## **01.77 KONTROLLE**

### **77.01 Abnahme**

Der Fahrer ist zu jedem Zeitpunkt für seine Maschine verantwortlich.

#### **Allgemeines**

##### **77.01.4**

Die Technische Abnahme erfolgt nur, wenn das technische Datenblatt des Motorrads vom Veranstalter (Dokumentenabnahme) vorgelegt wurde.

##### **77.01.5**

Die Fahrer oder ihre Mechaniker müssen mit dem Motorrad innerhalb des in der Ausschreibung festgelegten Zeitraumes zur Technischen Abnahme erscheinen. Bei Technischen Kontrollen dürfen nur der jeweilige Fahrer sowie zwei weitere Personen anwesend sein. Bei Mannschaftswettbewerben ist zusätzlich auch der Team-Manager zugelassen.

##### **77.01.7**

Der Obmann der Techn. Abnahme kann zu jeder Zeit, jegliche Teile des Motorrads untersuchen.

### **77.02**

Ein Fahrer, der nicht, wie unten beschrieben, zur Abnahme erscheint, kann von der Veranstaltung ausgeschlossen werden. Der Rennleiter kann jeder Person, die nicht die Bestimmungen erfüllt oder jedem Fahrer, der eine Gefahr für andere Teilnehmer oder die Zuschauer darstellt, verbieten, am Training oder am Rennen teilzunehmen.

##### **77.02.1**

Die Techn. Abnahme findet in Übereinstimmung mit den in der Ausschreibung getroffenen Festlegungen und Zeiten statt. Bei der Technischen Abnahme muss der Fahrer plus zwei weitere Personen (z. B. Mechaniker) anwesend sein.

Wenn Transponder erforderlich sind, müssen sie nach der erfolgreich durchgeführten Technischen Kontrolle an dem Motorrad befestigt werden.

##### **77.02.2**

Die Fahrer oder die Mechaniker müssen ein sauberes Motorrad vorführen, das den DMSB-Bestimmungen entspricht, sowie das korrekt ausgefüllte und abgezeichnete technische Datenblatt vorlegen; der Kraftstofftank muss leer sein.

##### **77.02.3**

Der Fahrer muss die Ausrüstung vorführen; der Helm muss markiert werden.

##### **77.02.4**

Der Fahrer darf ggfls. mehrere Motorräder zur Technischen Abnahme vorführen.

##### **77.02.5**

Zunächst wird die Geräuschkontrolle durchgeführt und die Geräuschwerte in das technische Datenblatt eingetragen. Der Schalldämpfer wird mit Farbe markiert.

##### **77.02.6**

Das Motorrad wird gewogen, das ermittelte Gewicht in das technische Datenblatt eingetragen.

##### **77.02.7**

Es wird eine Gesamtkontrolle des Motorrads in Übereinstimmung mit den DMSB-Bestimmungen durchgeführt. Die akzeptierten Motorräder werden mit Farbe oder einem Aufkleber markiert.

##### **77.02.8**

Der Fahrer darf eines der akzeptierten Motorräder nach Wahl benutzen.

#### **77.02.10**

Nur akzeptierte Motorräder dürfen im Training und im Rennen benutzt werden. Ein Motorradwechsel ist nur in Übereinstimmung mit den Wettbewerbsbestimmungen / technischen Bestimmungen in den einzelnen Disziplinen für Straßenrennen erlaubt.

#### **77.02.12**

Nach Ende des Rennens werden für den Fall eventueller Proteste oder weiterer notwendiger Kontrollen von jeder Rennklasse jeweils die ersten drei Motorräder und ein nach dem Zufallsprinzip ausgewähltes Motorrad, bzw., in den Sportproduktionsklassen, jeweils alle platzierten Motorräder für 30 Minuten in den Parc Fermé gebracht.

Die Teilnehmer müssen ihr Motorrad innerhalb von 30 Minuten nach Aufhebung des Parc Fermé abholen, ausgenommen die Motorräder, die für eine Überprüfung ausgesucht wurden. Nach dieser Frist sind die Offiziellen des Parc Fermé nicht länger verantwortlich für die Motorräder.

#### **77.02.14**

Wurde ein Motorrad in einen Unfall verwickelt, muss es vom Techn. Kommissar überprüft werden, um sicherzustellen, dass kein gravierender Defekt eingetreten ist. Der Fahrer ist dafür verantwortlich, sein Motorrad zusammen mit Schutzhelm und Kleidung zu dieser erneuten Überprüfung vorzuführen.

Ist der Schutzhelm eindeutig beschädigt, muss ihn der Obmann der Technischen Abnahme einbehalten.

#### **77.05 Gefährliche Motorräder**

Wenn ein Technischer Kommissar im Verlauf des Trainings oder des Rennens zu der Überzeugung kommt, dass ein Motorrad defekt ist und dadurch eine Gefahr für andere Fahrer darstellen könnte, muss er sofort den Rennleiter oder dessen Stellvertreter unterrichten. Deren Pflicht ist es, dieses Motorrad von der weiteren Teilnahme am Training oder am Rennen selbst auszuschließen.

### **01.79 GERÄUSCHKONTROLLE (ausgenommen Drag-Bikes)**

Das Geräuschlimit darf die in Art. 79.11 aufgeführten Werte nicht überschreiten.

#### **79.01**

Die Messung erfolgt bei einem Abstand des Mikrophons von 0,5 m vom Auspuffende unter einem Winkel von 45° zur Längsachse des Auspuffendes und in Höhe des Auspuffrohres, mindestens jedoch 20 cm über dem Boden. Ist dies nicht möglich, so kann die Messung auch unter einem Winkel von 45° nach oben durchgeführt werden.

#### **79.02**

Für die Geräuschkontrolle müssen Motorräder, die nicht mit einem Leerlaufgetriebe ausgestattet sind, auf einen Ständer gestellt werden.

#### **79.03**

Die Schalldämpfer werden bei der Abnahme markiert und dürfen danach nicht mehr ausgewechselt werden. Es ist lediglich erlaubt, einen ebenfalls abgenommenen und markierten Ersatzschalldämpfer zu montieren.

#### **79.04**

Der Fahrer lässt den Motor im Leerlauf drehen, bis die vorgeschriebene Drehzahl (U/min) erreicht ist. Die Messung muss in diesem Augenblick erfolgen.

## **79.06 Geräuschkontrolle – Drehzahlen**

### **79.06.1**

Aufgrund der Ähnlichkeit des Kolbenhubes der einzelnen Motorentypen in den verschiedenen Hubraumklassen wird die Geräuschemessung bei den nachstehenden, festen Drehzahlen (U/min) vorgenommen.

#### **4-Takter**

Klasse	1-Zyl.	2-Zyl.	3-Zyl.	4-Zyl.
250 ccm	5.500	8.500	-	-
400 ccm	5.000	6.500	7.000	8.000
600 ccm	5.000	5.500	6.500	7.000
750 ccm	5.000	5.500	6.000	7.000
über 750 ccm	4.500	5.000	5.000	5.500

#### **2-Takter**

Klasse	1-Zyl.	2-Zyl.	3-Zyl.	4-Zyl.
125 ccm	7.000	-	-	-
250 ccm	-	7.000	-	-
500 ccm	-	5.500	7.000	7.000

## **79.07**

Bei Motorrädern mit mehr als einem Zylinder wird der Geräuschpegel an jedem Auspuffende gemessen.

## **79.08**

Ein Motorrad, das die vorgeschriebenen Geräuschwerte überschreitet, darf mehrmals bei der Abnahme vorgeführt werden.

## **79.11**

Gültige Geräuschlimits (ausgenommen bei Drag-Bike-Rennen):  
Maximal 105 dB(A)  
Siehe hierzu Art.79.06.1

## **79.12**

Während der Kontrolle darf das Umgebungsgeräusch den Wert von 90 dB(A) innerhalb eines Radius von 5 m um die Geräuschquelle nicht übersteigen.

## **79.13**

Die verwendeten Geräuschemessgeräte müssen der Europa-Normen IEC 651; 60551 oder 61672, Stufe 1 oder 2, entsprechen.

Das Messgerät muss mit einer Eich-Schallquelle (Kalibrator) für die Kontrolle und Justierung des Gerätes während der Nutzungsdauer ausgerüstet sein.

**79.14**

Der Schnell-/Langsam-Schalter des Messgerätes muss auf der Position „Langsam“ stehen.

**79.15**

Im Hinblick auf die Tatsache, dass die jeweils herrschende Temperatur das Ergebnis von Geräuschemessungen beeinflusst, sind die Messwerte bei + 20° C als korrekt anzusehen. Bei Temperaturen unter 10° C wird eine Toleranz von + 1 dB(A) und bei Temperaturen unter 0° C eine Toleranz von + 2 dB(A) gewährt.

**79.16 Geräuschkontrolle nach einer Veranstaltung**

Ist bei einem Wettbewerb eine Technische Schlussabnahme vor der Veröffentlichung der Ergebnisse vorgeschrieben, so muss diese Prüfung eine Geräuschkontrolle zumindest der drei erst-platzierten Motorräder der Endwertung einschließen. Bei dieser Schlussabnahme wird für Straßenrennen eine Toleranz von + 3 dB(A) gewährt.

**79.17 Geräuschkontrolle während einer Veranstaltung**

Bei Wettbewerben, die Geräuschkontrollen während der Veranstaltung vorschreiben, müssen die Motorräder den Geräuschvorschriften ohne Gewährung der in Art. 79.16 aufgeführten Toleranz entsprechen.