

Classic Endurance Championship 2019

CLASSIX < 1986 & SUPERCLASSIX < 1998

Der Classic Endurance e.V. schreibt in Zusammenarbeit mit ArtMotor die Classic Endurance Championship 2019 für Viertakt-Motorräder - 18 Zoll-Motorräder bis 1986 und 17 Zoll-Motorräder bis 1998 - aus. Zur Classic Endurance Championship zählen folgende Läufe:

| | |
|--------------------------------------|-----|
| 4./5. Mai / Oschersleben / D | 4 h |
| 17. August / Chambley / F | 3 h |
| 21./22. September / Oschersleben / D | 4 h |

Gewertet werden alle Teams mit zwei Fahrern mit einem Motorrad oder zwei Motorrädern, die den allgemeinen technischen Bestimmungen sowie den technischen Bestimmungen ihrer jeweiligen Klasse entsprechen. Die Wertung erfolgt getrennt nach Klassen und Divisionen. Dabei wird die Einstufung des Teams vorgegebenen vom jüngeren Motorrad.

Bei weniger als 3 genannten Teams bis Nennschluss wird die betreffende Division mit der nächsthöheren zusammen gewertet

Bis 1986: 16,18 oder 19 Zoll-Profilbereifung, konventionelle Gabel und Vergaser obligatorisch

ClassiX: 2/3-Zyl. bis 950ccm / 4/6-Zyl. bis 600 ccm bis 1984

Rad-/Reifengrößen 16", 18", 19" nur Profilreifen;
Nicht erlaubt: Upside-Down-Gabeln, Sechskolben-/ Radialbremszangen, Wavebremsscheiben, Flüssigkeitsgekühlte Vier oder Fünfventilmotoren;
Fahrer mit I-Lizenz nicht zulässig.

Big ClassiX: 2/3-Zyl. über 950ccm / 4/6-Zyl. bis 750 ccm bis 1984

Einschränkung 2/3 Zylinder: Luftgekühlte Vier oder Fünfventilmotoren bis 1000ccm;
Rad-/Reifengrößen 16", 18", 19" nur Profilreifen;
Nicht erlaubt: Upside-Down-Gabeln, Sechskolben-/ Radialbremszangen, Wavebremsscheiben, Flüssigkeitsgekühlte Vier oder Fünfventilmotoren

Big ClassiX Open: Zwei- bis Sechszylinder über 750 ccm bis 1986

Rad-/Reifengrößen 16", 18", 19" nur Profilreifen;
Nicht erlaubt: Upside-Down-Gabeln, Sechskolben-/ Radialbremszangen, Wavebremsscheiben, Flüssigkeitsgekühlte Vier oder Fünfventilmotoren
Fahrer gemäß 1.1

Bis 1998: Reifendurchmesser- und Profil sowie Gabel und Vergaser freigestellt

TT Open: 4-Zyl.: über 750 ccm, 2/3-Zyl.: LC über 1.000 ccm

Einspritzung nur 2/3-Zyl., Ölkühler u. Fahrer gemäß 1.1 zulässig

TTF1: 4-Zyl.: bis 750 ccm, 2/3-Zyl.: flüssigkeitsgekühlt bis 1.000 ccm

Einspritzung nur 2/3-Zyl., Ölkühler u. Fahrer gemäß 1.1 zulässig

TTF2: 4-Zyl.: bis 600 ccm, 2/3-Zyl. LC bis 750 ccm, aircooled über 1.000ccm

Einspritzung nur 2/3-Zyl., Ölkühler zulässig

TTF3: 4-Zyl.: bis 490 ccm, 1/3-Zyl.: LC bis 660 ccm, aircooled bis 1.000ccm

Einspritzung nur 1 - 3-Zyl., Ölkühler zulässig

(Ausnahme 2V Guzzi Motoren bis 1064ccm, 2V BMW Motoren bis 1050ccm)

LC = liquid cooled / flüssigkeitsgekühlt

1. Allgemeine Bestimmungen

Der Wettbewerb ist ausschließlich für Motorräder ausgeschrieben, die bis 1986 (ClassiX) bzw 1998 (SuperclassiX) nachweislich auf dem europäischen Markt verfügbar waren, den Klassenbestimmungen und den allgemeinen technischen Bestimmungen entsprechen. Motorräder mit flüssigkeitsgekühlten Vierventilmotoren sind ausschließlich in der BigClassiXOpen bzw SuperclassiX start-und wertungsberechtigt.

Für alle Klassen nicht zugelassen:

- Motorräder mit Aufladung jeder Art (Turbo, Kompressor usw.)
- Carbonbremsscheiben
- Carbonräder

1.1 Teilnehmer

Teams mit mindestens einem Fahrer, der in den letzten 3 Jahren bei internationalen Classic Endurance-Läufen in der Klasse über 1000 ccm mehr als ein Top-3-Ergebnis erzielt hat, starten in der BigClassiXOpen.

Fahrer, die in den letzten drei Jahren in einer internationalen oder nationalen Prädikatsmeisterschaft, ausgetragen auf 17 Zoll-Motorrädern, ein Top 3-Ergebnis erzielt haben, sind nicht zum Start zugelassen.

2. Klasseneinteilung, Wertung

2.1. Verbindlich zur Klasseneinteilung ist das technische Reglement.

Auf Anfrage ist eine Abweichung zur Einstufung in einer der Standard Klassen möglich, um Chancengleichheit zu wahren.

2.2. Teams, die als one bike Team starten, bekommen eine Runde gutgeschrieben

2.3. Bei two bike Teams bestimmt das höher eingestufte Motorrad die Einstufung des Teams ungeachtet des tiefer eingestuftes Motorrades.

2.4. Bei weniger als 4 Motorrädern einer Klasse bis Nennschluss wird die jeweilige Klasse der nächsthöheren Klasse zugerechnet und mit dieser gewertet

2.5. Motorräder, die das maximal zulässige Erscheinungsjahr um ein Jahr überschreiten sind zum Start zugelassen, während der Saison 2018 jedoch nicht im Ergebnis berücksichtigt (adW).

3. Wertung

3.1. Wertung je Rennen

Die Wertung je Rennen erfolgt, unterteilt nach Klassen, nach der Anzahl der pro Team zurückgelegten Runden.

Nur solche Motorräder werden gewertet, die in den letzten 15 Minuten der ausgeschriebenen Wettbewerbsdauer eine Runde in weniger als 200% der schnellsten Runde der ihres Teams zurückgelegt haben.(Sind die Bedingungen dabei nicht vergleichbar, können die Veranstalter einen vergleichbaren Wert ansetzen).

3. 2. Wertung für die Meisterschaft

Zur Ermittlung der Gesamtsieger erhalten die gewerteten Teams und Punkte in Abhängigkeit von der Anzahl der Teams je Klasse beim bezogenen Event. Die erste Dezimalstelle hinter dem Komma ist hierbei identisch mit der Anzahl der Teams je Klasse beim bezogenen Event

- 1 Team: GP-Punktzahl x 1,1
- 2 Teams: GP-Punktzahl x 1,2 usw.
- 9 und mehr Teams GP-Punktzahl x 1,9.

3.3. Meisterschaft

Ermittelt und geehrt werden die besten Teams der Gesamtwertung sowie des Wettbewerbes bis 1986 und des bis 1998, ermittelt und veröffentlicht werden alle Wertungen je Klasse.

4. Regeln des Wettbewerbs

4.1. Fahrzeit: Jeder Fahrer muss zumindest 80 Minuten Fahrzeit und 4 Turns absolvieren (bei 3 h-Rennen 60 Minuten und 3 Turns).

4.2. Boxenstopps: Die Anzahl der Boxenstopps ist freigestellt.

4.3. Fahrerwechsel: Jedes Team muss zumindest 7 Fahrerwechsel absolvieren (bei 3 h-Rennen 5). Ist die vorgeschriebene Zahl von Fahrerwechseln nicht erreicht, verliert das betreffende Team für jeden fehlenden Fahrerwechsel eine Runde. Ein Fahrerwechsel ist nur dann möglich, wenn der jeweils andere Fahrer mit dem Transponder des Teams die Teambox bzw. den Wechselplatz erreicht hat. Sollte es zu einer längeren Rennunterbrechung kommen, kann der Veranstalter die Anzahl der Fahrerwechsel verringern. Dies wird in der Fahrerbesprechung benannt.

4.4. Reservefahrer: Der Einsatz eines Reservefahrers ist nur zulässig, wenn dessen Nennung als 3. Fahrer vor Rennbeginn erfolgte und wenn dieser das Training absolviert hat.

4.5. Tankstops: Das Nachtanken während des Rennens ist nur bei abgestelltem Motor erlaubt. Bei Tankstops mit unmittelbarer Weiterfahrt muss ein Teammitglied mit einsatzbereitem Feuerlöscher bereitstehen.

4.6. Startaufstellung: Die Startaufstellung erfolgt in der Reihenfolge der im Zeittraining (Q1 – Q3, je 20 min pro Fahrer) erzielten schnellsten Rundenzeiten.

4.7. Startfahrer: Der Startfahrer ist spätestens 30 Minuten nach Aushang der Trainingszeiten zu benennen, anderenfalls wird der schnellste Fahrer des jeweiligen Teams unwiderruflich als Startfahrer gesetzt.

4.8. Zulassung zum Rennen: Der Veranstalter behält sich die Zulassung von Fahrern, die nicht am Zeittraining teilgenommen haben sowie von Fahrern, deren beste Rundenzeit 115 % der Durchschnittszeit der schnellsten Fahrer der vier gewerteten Divisionen überschreitet, unter Prüfung des Einzelfalles vor. Hat der zweite Fahrer eines Teams im Zeittraining keine gültige Zeit erzielt, so erhält das jeweilige Team als Penalty (Strafzeit) die Differenz aus der Bestzeit des Startfahrers und dem letztplatzierten Startfahrer seiner Division.

4.9. Rennende: Das Rennen ist beendet, sobald der Fahrer des Teams mit der höchsten Rundenzahl nach Ablauf der ausgeschriebenen Wettbewerbsdauer aus eigener Kraft die Ziellinie überquert hat.

4.10. Unsportliches oder gefährliches Verhalten auf der Rennstrecke kann im Ermessen der Rennleitung geahndet werden.

4.11. Lizenz: Eine Lizenz wird nicht verlangt. Fahrer aus dem Ausland benötigen keine Startfreigabe. Eine Zusatzversicherung für Invalidität und Todesfall wird angeboten.

5. Reifenbestimmungen

5.1. Die Wahl der Reifen ist im Rahmen des Klassenreglements freigestellt.

5.2. Die Verwendung von Regenreifen und Reifenwärmern ist bis auf weiteres zulässig.

6. Sicherheitsbestimmungen für das Nachtanken

Schnelltankanlagen ohne Druckbeaufschlagung sind zulässig, sofern der Benzintank über keine Doppeltankstutzen verfügt. Die Tankvorrichtungen für die Motorräder müssen so beschaffen sein, dass der Benzinfluss jederzeit unterbrochen werden kann und beim Loslassen des Benzinbehälters automatisch unterbrochen wird.

7. Technische Bestimmungen, Sicherheitsbestimmungen

7.1. Kennzeichnung: Alle Motorräder müssen vorne, links und rechts mit gut lesbaren Startnummern ausgestattet sein.

7.2. Ölsicherheit: Alle ölführenden Schraubverbindungen (Ölablassschraube, Öleinfüllöffnung / Verschluss, Ölfilter) müssen fest und zuverlässig mit Draht gesichert sein. Entlüftungsschläuche müssen in getrennte Behälter mit einem ausreichenden Volumen (min. 0,5 l) münden.

7.3. Phonlimit: Die Motorräder dürfen während der Veranstaltung streckenabhängig das vom Betreiber festgelegte Phonlimit nicht überschreiten. Während der Veranstaltung(en) in Oschersleben gilt das von der Motorsportarena festgelegte Phonlimit für das Vorbeifahrgeräusch Ende Start/Ziel von 100 dB(A). Es erfolgt eine stationäre und eine dynamische Messung. Bei Verstößen können Teilnehmer abgemahnt, bei fortgesetztem Verstoß vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

7.4. Splittersicherheit: Scheinwerfer, Leuchten und Spiegel sind abzubauen oder so abzukleben, dass sie nicht splintern können.

7.5. Seitenständer müssen abgebaut oder gegen Ausklappen gesichert werden.

7.6. Soziusfußrasten müssen abgebaut oder gegen Ausklappen gesichert werden.

7.7. Lenkerenden und **Fußrasten** müssen geschlossen sein

7.8. Helme müssen der ECE 05 oder einer vergleichbaren Norm entsprechen.

7.9. Fahrerbekleidung muss aus Leder bestehen. Zweiteilige Kombis sind zulässig, wenn sie fest miteinander verbunden sind. Stiefel müssen den Knöchel bedecken. Das Tragen von Handschuhe ist ebenso Pflicht wie das Tragen eines Rückenprotektors.

8. Sonderregelungen Endurance

8.1. Es wird mit einem Motorrad oder 2 Motorrädern gefahren. Die Zeitnahme erfolgt nur mit einem Transponder - deshalb muss bei two bike Teams beim Fahrerwechsel der Transponder gewechselt werden.

Die Transponder müssen in dem entsprechenden Halter befestigt werden und nicht nur mit Klettband. Transponderverlust = keine Zeit = keine Wertung der ohne Transponder absolvierten Runden.

8.2. Es werden Streckenabhängig 1-2 Aufwärmrunden aus der Boxengasse gefahren. Nach Beendigung der ersten bzw zweiten Runde wird die Startaufstellung auf der Start/Zielgeraden vorgenommen.

8.3. Gestartet wird per Le Mans-Start: Der 2. Fahrer hält das laufende Motorrad im 45 Grad-Winkel an der Boxenmauer fest. Der Startfahrer steht auf der gegenüberliegenden Fahrbahnseite und wartet auf das Startsignal.

8.4. Bei einem Sturz in der ersten Runde kann das Rennen abgebrochen und neu gestartet werden.

8.5. Bei einem Sturz im weiteren Rennverlauf kann die Rennleitung eine Safety-Car-Phase einleiten. Dies wird bei Start/Ziel mit einem Schild „SC“ gekennzeichnet. Das Safety Car sammelt das Feld an der Ausfahrt aus der Boxengasse ein. Hinter dem Safety Car herrscht Überholverbot. Die Beendigung der Safety Car-Phase wird durch Verlöschen der Blinklichter am Safety Car angekündigt. Nachdem das Safety Car die Strecke verlassen hat, gilt das Überholverbot bis zur Start/Ziellinie.

8.6. Die Fahrt von Rettungs- und Bergungsfahrzeugen wird mit der weißen Flagge signalisiert.

8.7. Kommt ein Motorrad zum Sturz, darf dieses Fahrzeug nicht mehr auf die Strecke zurück, sondern muss über die Rettungswege oder durch den Abschleppwagen in die Boxengasse gebracht werden. Nach einer erneuten, bestandenen technischen Abnahme kann das Rennen fortgesetzt werden. Alternativ kann ein two bike Team das Rennen als one bike Team beenden.

8.8. In der Boxengasse und auf den Rettungswegen gelten ein Speedlimit von 50 km/h (je nach Strecke) und ein Überholverbot.

8.9. Classic Endurance und SuperclassiX Endurance werden gemeinsam unter dem Titel Classic Endurance Championship ausgetragen. Die Wertung erfolgt getrennt. Bei einem Wet Race kann die Fahrzeit in Training und Rennen verkürzt und getrennt gefahren werden.