Offizielles Reglement 2021-V1.2 der European Scooter Challenge IG im DMV e.V.

V1.2

Inhalt

1 Allgemeine Regelungen 4
1.1 Voraussetzungen zur Rennteilnahme 4
1.1.1 Teilnehmer 4
1.1.2 Nennung und Rennunfallversicherung 4
1.1.3 Startnummernvergabe 6
1.1.4 Technische Abnahme 6
1.2 Rennklassen 8
2 Durchführung 11
2.1 Zeitplan 11
2.2 Rennablauf 12
2.2.1 Vor dem Rennen 12
2.2.2 Rennen 12
2.2.3 Nach dem Rennen 13
2.2.4 Protest 14
2.2.5 Weitere Regelungen 14
2.3 Wertung 14
2.3.1 Punktesystem 15
2.3.2 Streicher 14
2.3.3 Wertung Tagessieg: 14
2.3.4 ESC Meisterschaftswertung: 14
3 Technisches Reglement 15
3.1 Klassenübergreifende Regelungen 15
3.1.1 Klassen 15
3.1.2 Allgemeiner technischer Aufbau 15
3.1.3 Treibstoff/Tank 16
3.1.4 Bereifung 16
3.1.5 Bremsen und Stoßdämpfer 16
3.1.6 Rahmen 16
3.1.7 Lenkstange/Gabel 17
3.1.8 Lenker 17
3.1.9 Sitzbank 17
3.1.10 Motorgehäuse 17
3.1.11 Zylinder 17
3.1.12 Getriebe 18
3.1.13 Elektrik 18
3.1.14 Ersatzroller 18
3.1.15 Schutzkleidung 18
3.2 Klassenspezifische Regelungen 19
3.2.1 Klasse 1: Scooter GP Limited 19
3.2.2 Klasse 2 Proto-Open: 21
3.2.3 Klasse 3: Largeframe GT 23
3.2.4 Klasse 4: Smallframe Corse „Trofeo Parmakit Challenger“ 28
3.2.5 Klasse 5: Smallframe GT 31
3.2.6 Klasse 6: Street Racer 35
3.2.7 Klasse 7: Pitbike Klassen 36
3.2.8 Klasse 8: Mopped, Mokick & Mofaklasse 37

Änderungshistorie 2021

Version	Datum	Autor	Änderungen
V1.0		A.Wolf	Hauptänderungen 2021: Klasse 1 Direktgesaugte Zylinder mit einteiligem Auslass 51xmax58mm | Klasse 3 Auspuffanlagen und Ansaugstutzen | Klasse 5 Fahrwerk & Bremsen | Klasse 7 Small & Large Pitbikes | Klasse 8 Mopped |
V1.1		A.Wolf	K1 Package entfernt / MK4 Zylinder hinzugefügt| K4 Preis K4-Kit | Erststarterregelung
V1.2		A.Wolf	Mindestalter 16Jahre | Vorabnennung mind.14Tage vor Renntag|

1 Allgemeine Regelungen

Dieses Reglement gilt für alle Rennen, die im Rahmen der European Scooter Challenge 2021 ausgetragen werden.

1.1 Voraussetzungen zur Rennteilnahme

Die Startnummernvergabe, Registrierung von Fahrzeug und Fahrer, sowie die Nennung erfolgen online auf der ESC Website http://www.eurochallenge.de
WICHTIG: Für eine Teilnahme am Rennen ist es ZWINGEND erforderlich, dass ihr euch vorab eine Startnummer auf eurochallenge.de reserviert. Dies ist problemlos innerhalb weniger Minuten online erledigt.

1.1.1 Teilnehmer

Teilnehmen kann jede Person ab dem 16. Lebensjahr, sofern die Fahrkenntnisse der Person vom Veranstaltungsleiter überprüft und die Person zum Start zugelassen ist.

1.1.2 Nennung und Rennunfallversicherung

Nennung

Um an einem ESC Rennen teilnehmen zu können, muss man sich nennen. Die Nennung für ein Rennen erfolgt im Vorfeld (mindestens 14Tage vor Renntag) online über die ESC Website, die Nenngebühr für eine Rennklasse beträgt 100€.
Für Nachzügler besteht auch die Möglichkeit, eine Nachnennung am Vortag des Rennens direkt an der Rennstrecke vorzunehmen, dann jedoch nicht zu den vergünstigten Konditionen der Online-Nennung. Die Höhe des Nenngeldes für die Nachnennung vor Ort beträgt 120€.
WICHTIG: Auch bei einer Nennung vor Ort ist es ZWINGEND erforderlich, dass ihr euch vorab eine Startnummer auf eurochallenge.de reserviert. Dies ist problemlos innerhalb weniger Minuten online erledigt.

Die Nenngebühr für eine zweite Klasse beträgt 60€. Es darf sich nicht für zwei Klassen genannt werden, die zusammen starten.

Die Online-Nennung ist nur dann gültig und abgeschlossen, wenn der Geldeingang 14 Tage vor dem Renntag der Rennveranstaltung verzeichnet ist (z.B. Renntag Samstag = Geldeingang bis Freitag 14Tage vor Renntag Abend 23:59 Uhr).
Falls der Betrag für die Online-Nennung nicht fristgemäß eingeht, gilt die Online-Nennung als nicht vollzogen. In diesem Fall wird eine Nachnennung vor Ort nötig. Die Nachnennung erfolgt ohne Berücksichtigung des im Rahmen der Online-Nennung zu spät entrichteten Betrags. Dieser wird in diesem Fall nach der Veranstaltung ohne Abzug zurückerstattet.

Die Details zur Zahlung werden euch nach Nennung auf eurochallenge.de per Mail mitgeteilt.

Es erfolgt keine Rückerstattung des Nenngeldes bei Nichtteilnahme.

Transponder

Es benötigt jeder Teilnehmer der regelmäßig an einem Rennen teilnimmt, seinen eigenen Transponder des **Typs: Mylaps X2 Kart Transponder** oder **Mylaps TR2 Racekart Transponder aufladbar.**

Es liegt in der eigenen Verantwortung des Teilnehmers, dass vor Rennbeginn (Qualifying) der Transponder bis nach Ablauf des Renntages auf www.mylaps.com funktionsfähig (z.B. geladen und aktiviert) ist. Die Transpondernummer muss bis spätestens Ablauf der Nennfrist in eurem Profil auf www.eurochallenge.de hinterlegt worden sein.

Neue Fahrer können auf Anfrage auch einen Transponder leihen. Leihgebühr pro Rennveranstaltung sind 35 €. Bei Teilnahme ab 3 Veranstaltungen ist es daher sinnvoll und günstiger, sich seinen eigenen Transponder zu kaufen!

Transponder können **z.B.** bei der Firma Kloft-Timing (http://www.kloft-timing.de) oder direkt bei Mylaps erworben werden.

Aktuelle Preisübersicht (Kloft-Timing) vom 22.12.2020 ohne Gewähr der möglichen Transponder:

Bezeichnung	**Artikel Nr.**	**Preis**	**Link**
Mylaps X2 Racekart direkt Power Transponder + 1 Jahres Lizenz	10R651	130,80 €	Shop
Mylaps X2 Racekart direkt Power Transponder + 2 Jahres Lizenz	10R652	173,08 €	Shop
Mylaps X2 Racekart direkt Power Transponder + 5 Jahres Lizenz	10R655	282,25 €	Shop

Mylaps TR2 Racekart Transponder aufladbar + 1 Jahres Lizenz	10R911	89,50 €	Shop
Mylaps TR2 Racekart Transponder aufladbar + 2 Jahres Lizenz	10R912	125,89 €	Shop
Mylaps TR2 Racekart Transponder aufladbar + 5 Jahres Lizenz	10R915	223,24 €	Shop

Rubbelkarte - 1 Jahres Lizenz zum Aufladen	11R721	53,11 €	Shop
Rubbelkarte - 2 Jahres Lizenz zum Aufladen	11R722	91,28 €	Shop
Rubbelkarte - 5 Jahres Lizenz zum Aufladen	11R725	192,46 €	Shop

Die Laufzeit der Lizenz beginnt ab Freischaltung auf Mylaps, nicht ab Kauf des Transponders.

Lizenzverlängerung, bei einem schon vorhandenen Transpondern kann auch über www.mylaps.com vorgenommen werden. Hierzu mit den persönlichen Zugangsdaten bei www.mylaps.com einloggen und bei Subscriptions „Renew subscription“ auswählen.

Die gewünschte Laufzeit auswählen und den Anweisungen folgen.

Kostenlose Teilnahme für Neueinsteiger K1-K6

Die erstmalige Teilnahme an einem ESC Rennen ist für Neueinsteiger kostenlos. Dies gilt nur, wenn durch diesen Piloten noch nie zuvor ein ESC Rennen bestritten wurde.
In diesem Falle wird eine Nachnennung vor Ort empfohlen, jedoch MUSS die Startnummer bereits im Vorfeld online registriert werden, siehe Startnummernvergabe. Siehe 1.1.3 .
Ausgenommen von dieser Regelung sind die Rennklassen K7 & K8.

Saisontickets
Aufgrund der aktuellen Lage und der damit verbundenen Planungsunsicherheit wird es für 2021 kein Saisonticket geben.

Rennunfallversicherung
Eine Rennunfallversicherung ist für jeden ESC-Teilnehmer Pflicht. Jeder Rennteilnehmer muss vor Ort entweder die DMV-Mitgliedschaft oder den Abschluss einer anderen Rennunfallversicherung nachweisen. Alternativ kann bei jedem Rennen vor Ort eine Tagesversicherung über den DMV abgeschlossen werden.
Bitte tragt auch euren Notfallkontakt in eurem Profil auf eurochallenge.de ein.

Unterschrift vor Ort
Die Fahrzeugabnahme (siehe Technische Abnahme) und die für die Rennteilnahme notwendige Anerkennung der rechtlichen Rahmenbedingungen per Unterschrift erfolgen regelmäßig am Vortag des Rennens vor Ort, nach Abstimmung mit dem Veranstalter ist dies ggf. auch am Renntag möglich.

1.1.3 Startnummernvergabe
Die Startnummern werden basierend auf der Klasse in der man startet vergeben und sind generell dreistellig.

Beispiel: Ein Starter der Klasse 1 „Scooter GP Limited“ benötigt eine Startnummer, die mit 1xx beginnt. Ein Starter der Klasse 6 „Street Racer“ benötigt eine Startnummer, die mit 6xx beginnt.

Die Startnummernvergabe erfolgt ausschließlich über http://www.eurochallenge.de

WICHTIG: Für eine Teilnahme am Rennen ist es ZWINGEND erforderlich, sich vorab eine Startnummer auf www.eurochallenge.de zu reservieren.
Vorgehensweise für die Starnummernreservierung:

1) Anfang des Jahres werden die bereits vergebenen Startnummern für einen gewissen Zeitraum reserviert, damit jeder Fahrer sich seine Startnummer sichern kann. Nach Ablauf dieser Zeit, werden die nicht gesicherten Startnummern wieder freigegeben.
2) Für alle neuen Fahrer:
    - Auf www.eurochallenge.de registrieren
    - Im Bereich „Startnummern“ eine neue Startnummer anlegen

1.1.4 Technische Abnahme
Das Rennfahrzeug muss sich in einem renntauglichen Zustand befinden. Neben der Einhaltung des klassenspezifischen Reglements wird auch auf die Sicherheit der Fahrzeuge geachtet. Dies erfolgt im Rahmen der technischen Abnahme vor Ort.
Änderungsanfragen, Ausnahmegenehmigungen und/oder der Einsatz potentiell nicht reglementkonformer Komponenten sind beim ESC-Gremium rechtzeitig vor der Anmeldung zu einem Rennen zur technischen Prüfung bzw. Freigabe einzureichen.

Sofern gegen eine oder mehrere der in diesem Reglement aufgeführten Vorgaben verstoßen wird, so kann das Fahrzeug nicht zum Rennen zugelassen werden. Wird der Verstoß erst während oder im Nachgang zu einem Rennen bekannt (z.B. durch Parc Fermé, siehe 2.2.3), führt dies zu einer durch das ESC-Gremium und dem Veranstalter bestimmten Strafe (Sperrung der Rennteilnahme, Löschung von Meisterschaftspunkten etc.).
Für die technische Abnahme wird dem Veranstalter seitens der ESC IG eine klassenspezifische Checkliste zur Verfügung gestellt.
Seit der Saison 2017 wurden die Umfänge der technischen Abnahme um eine Bremsbelagskontrolle der vorderen Bremse und um einen Check der Sicherheitsausrüstung (Helm, Rennkombi, Stiefel, Handschuhe und Rückenprotektor) erweitert.

1.2 Rennklassen

- ***Klasse 1: Scooter GP Limited***
  Smallframe Rennsport mit anspruchsvoller Technik und mittlerem bis hohem finanziellem Aufwand.
  Das Reglement erlaubt hier große Freiheit sowohl im Bereich Fahrwerk, Chassis und Motor.
  Technische Details siehe 3.2.1

- ***Klasse 2P: Proto Open***
  Die Klasse 2P Proto open wurde 2020 neu in die ESC integriert. Sie soll großen Endurance Rollern oder Straßenrollern die Möglichkeit eines Wettbewerbs innerhalb der ESC bieten.
  Diese Klasse ist ausschließlich für erfahrene Rennfahrer. In dieser Klasse darf ausschließlich mit der Zustimmung aus dem ESC-Gremium gestartet werden. Mindestens 3Wochen vor dem ersten Rennen durch eine E-Mail an info@eurochallenge.de abklären.
  Technische Details siehe 3.2.2

- ***Klasse 3: Largeframe GT***
  Largeframe Rennsport mit zuverlässiger Technik und niedrigem finanziellem Aufwand. Gut für den Einstieg geeignet.
  Die Verwendung nahezu einheitlichen Materials soll Chancengleichheit gewährleisten und so die Fähigkeiten der Fahrer in den Vordergrund stellen.
  Technische Details siehe 3.2.3

- ***Klasse 4: Smallframe Corse "Trofeo Parmakit Challenger"***
  Smallframe Marken Cup des italienischen Produzenten **PARMAKIT**. Rennsport basierend auf der Verwendung von unter genau definierten Motorkomponenten des oben angeführten Produzenten. Etwas leistungsstärkere Technik als Smallframe GT, aber gleichzeitig noch mit niedrigem finanziellem Aufwand. Die Verwendung von einheitlichem Material soll Chancengleichheit gewährleisten und so die Fähigkeiten der Fahrer in den Vordergrund stellen.
  Von unserem Partner LTH wird für diesen Marken Cup folgendes Cup Kit angeboten:

  Cup Kit K4 Pro: 1200€ /1220€ oder 1245€
  bestehend aus:
  1. Zylinder Parmakit W-Force 58x51 (Art.Nr.57901.00)
  2. Kurbelwelle Parmakit 51x105mm 20/20mm (Art.Nr.57090.14)
  3. Zündung Parmakit Race 20mm (Art.Nr.000004.22)
  4. Auspuff Parmakit ESC Special (LTH Art.Nr. 112148)
  5. ESC Cashback pro ESC Rennveranstaltung

  Optional lässt sich ein gerader Ansaugrüssel „ESC-K4" für 20€ Aufpreis, oder wenn der gerade und gebogene Rüssel im Paket sein sollen, für 45€ Aufpreis kaufen und gefahren werden.

Cup Kit mit gebogenem Ansauger Standard = 1200€
Cup Kit mit geradem Ansauger, anstelle des Gebogenen =1220€
Cup Kit mit beiden Ansaugervarianten =1245€
Für den geraden Ansauger „ESC-K4“ muss der Rahmen zum Vergaserraum angepasst werden.
Alle gelisteten Komponenten lassen sich für Ersatzzwecke auch einzeln beziehen.
Sämtliche im Cup Kit enthaltene Komponenten sind ausschließlich „out of the box“ ohne weitere Veränderung oder Optimierung zu verbauen!

Cashback:
Über ein Cashback System wird einem Cup Kit Käufer nach jeder der X (Anzahl/Jahr) Rennveranstaltungen €50,- zurückerstattet, falls er am Renntag mindestens am Qualifying und/oder an einem Rennlauf teilgenommen hat. Die Auszahlung erfolgt vor Ort am Abend des Renntages.
Die Cashback Option gibt es nur in Verbindung mit Erwerb des o.g. Kits bei LTH. Der Erwerb des Kits unterstützt aktiv die Rennserie!
Technische Details siehe 3.2.4

- ***Klasse 5: Smallframe GT (vormals „Einheitsklasse“)***
  Smallframe Rennsport mit zuverlässiger Technik und verhältnismäßig geringem Technischen Aufwand. Gut für den Einstieg geeignet.
  Die Verwendung nahezu einheitlichen Materials soll Chancengleichheit gewährleisten und so die Fähigkeiten der Fahrer in den Vordergrund stellen.
  Technische Details siehe 3.2.5

- ***Klasse 6: Street Racer***

  Schaltroller Rennsport mit dem Straßenroller, speziell für Einsteiger um Rennstreckenluft zu schnuppern.
  Das Reglement erlaubt hier große Freiheit sowohl im Bereich Fahrwerk, Chassis und Motor, um möglichst vielen Fahrern ein Reinschnuppern in die Welt des Schaltroller Rennsports zu ermöglichen.
  Um die Klasse attraktiv für Einsteiger zu halten, gilt für die Piloten:
  - Fahrer/-innen, die in dieser Klasse starten, dürfen am selben ESC-Wochenende nicht mit einem Roller der gleichen Bauart (SF, LF, Lamy) in einer anderen Klasse an den Start gehen.
  - Fahrer/-innen, die in den vergangenen 5 Jahren in einer ESC Klasse außer dieser (K6) auf dem Meisterschaftspodest waren, dürfen in dieser Klasse nicht antreten.
  - Fahrer/-innen, die in dieser Klasse zwei Jahre hintereinander Meister wurden, dürfen im Anschluss für zwei Jahre nicht mehr mit einem Roller der gleichen Bauart (SF, LF, Lamy) in dieser Klasse an den Start gehen.

  Technische Details siehe 3.2.56

- **Klasse 7: Pitbike**
  In dieser Klasse wird Pitbikes im Rahmen der European Scooter Challenge eine Plattform in zwei unterteilte Leistungsklassen geboten:
  <160ccm 4Takt
  <190ccm 4Takt
  Technische Details siehe 3.2.57

- ***Klasse 8: Mopped, Mokick & Mofaklasse***
  In dieser Klasse wird Moppeds, Mokicks und Mofas im Rahmen der European Scooter Challenge eine Plattform geboten.
  Technische Details siehe 3.2.58

2 Durchführung

2.1 Zeitplan

Folgende Veranstaltungsblöcke sind zwingend durch die Veranstalter einzuhalten, die Uhrzeiten stellen jedoch nur eine Empfehlung dar.
Ziel für die Veranstalter muss sein, den Fahrern möglichst viel Tracktime zu bieten.

Renntag:

Der hier dargestellte Zeitplan ist optional für den Veranstalter als Anhaltspunkt anzusehen. Der Veranstalter entscheidet anhand der Vorabnennungen in den jeweiligen Rennklassen wie der Zeitplan und die Blöcke eingeteilt werden. Es ist auch möglich in 3 Blöcke aufzuteilen.

8:00 Uhr Fahrerbesprechung
8:30 bis 10:00 Uhr freies Training
10:00 bis 10:30 Qualifying Block 1 (Klassen je nach Fahrerfeld)
10:30 bis 11:00 Qualifying Block 2 (Klassen je nach Fahrerfeld)
11:00 bis 11:30 Qualifying Block 3 (Klassen je nach Fahrerfeld)
11:30 bis 12:00 Qualifying Block 4 (Klassen je nach Fahrerfeld)

Mittagspause (nicht länger wie durch den Streckenbetreiber zwingend vorgegeben)

13:00 bis 13:20 Erster Rennlauf Block 1 (Klassen je nach Fahrerfeld)
13:20 bis 13:40 Erster Rennlauf Block 2 (Klassen je nach Fahrerfeld)
13:40 bis 14:00 Erster Rennlauf Block 3 (Klassen je nach Fahrerfeld)
14:00 bis 14:20 Erster Rennlauf Block 4 (Klassen je nach Fahrerfeld)
14:20 bis 14:40 Zweiter Rennlauf Block 1 (Klassen je nach Fahrerfeld)
14:40 bis 15:00 Zweiter Rennlauf Block 2 (Klassen je nach Fahrerfeld)
15:00 bis 15:20 Zweiter Rennlauf Block 3 (Klassen je nach Fahrerfeld)
15:20 bis 15:40 Zweiter Rennlauf Block 4 (Klassen je nach Fahrerfeld)
15:40 bis 16:00 Dritter Rennlauf Block 1 (Klassen je nach Fahrerfeld)
16:00 bis 16:20 Dritter Rennlauf Block 2 (Klassen je nach Fahrerfeld)
16:20 bis 16:40 Dritter Rennlauf Block 3 (Klassen je nach Fahrerfeld)
16:40 bis 17:00 Dritter Rennlauf Block 4 (Klassen je nach Fahrerfeld)

Falls nach dem letzten Rennlauf noch mindestens 15 Minuten Tracktime verfügbar sind, wird von der ESC ein Endurance, Best of All oder sonstiges Rennen bzw. Tracktime für die Teilnehmer vorgeschlagen.

2.2 Rennablauf

2.2.1 Vor dem Rennen

Aufstellung am Vorstart

Die Aufstellung am Vorstart entspricht der Startaufstellung (siehe 2.2.2).

Die Teilnehmer des ersten Rennlaufs der Veranstaltung haben sich rechtzeitig vor Rennstart am Vorstart einzufinden. Für alle weiteren Rennläufe gilt, dass sich die Teilnehmer spätestens vor Rennende der vorhergehenden Klasse am Vorstart einfinden müssen. Verspätete Teilnehmer müssen von hinten starten.
Doppelstarter, deren Läufe direkt hintereinander stattfinden, müssen nach Rennende des ersten Laufs direkt zum Vorstart des folgenden Laufs fahren.

Es wird vorausgesetzt, dass jeder Pilot weiß, wer vor bzw. hinter ihm steht und sich dementsprechend eigenständig in die Vorstart Aufstellung stellt. Eine finale Kontrolle der Aufstellung erfolgt durch die Rennleitung.

Einführungsrunde:

In der Einführungsrunde darf nicht überholt und es darf die Strecke nicht verlassen werden.

Bei trockener Witterung wird eine Einführungsrunde gefahren.
Bei feuchter bis nasser Witterung werden bei Bedarf zwei Einführungsrunden gefahren.

2.2.2 Rennen

Startaufstellung

Nach Vollendung der Einführungsrunde finden sich die Fahrer am Start ein.
Die beste Zeit des gezeiteten Qualifying/Trainings entscheidet über den Startplatz beim ersten Rennlauf.
Der Startplatz für jeden weiteren Rennlauf entspricht dem Zieleinlauf des Rennlaufs davor.
Starten mehrere Klassen in einem Block zusammen, so erfolgt die Aufstellung klassenunabhängig / durchmischt.
Ist die Teilnahme am gezeiteten Qualifying/Training nicht möglich, so muss der Teilnehmer beim ersten Rennlauf von hinten starten. Konnte ein Rennlauf z.B. wegen eines technischen Defekts nicht zu Ende gefahren werden, so muss der Teilnehmer beim folgenden Rennlauf von hinten starten.
Bei Ausfall/Disqualifikation von Piloten wird deren Startplatz nicht aufgefüllt.

Es wird vorausgesetzt, dass jeder Pilot weiß, wer vor bzw. hinter ihm platziert ist und sich dementsprechend eigenständig in die Startaufstellung stellt. Eine finale Kontrolle der Aufstellung erfolgt durch die Rennleitung.
Es wird per roter Flagge vor dem Starterfeld angezeigt, dass die Startaufstellung noch nicht vollzogen ist. Sobald die rote Flagge entfernt wird, steht der Start unmittelbar bevor.
Technische Probleme müssen dem Rennleiter mit deutlichen Handzeichen angezeigt werden. Würde der Start des Rennens durch die Problembehebung deutlich verzögert, muss der Teilnehmer die Rennstrecke verlassen und das Rennen wird ohne ihn gestartet.

Start und Rennablauf
Rennen werden immer per Ampelstart gestartet. Nur falls es technische Probleme mit der Ampelanlage gibt, darf auf einen Flaggenstart ausgewichen werden.
Die Funktion der Ampelanlage ist im Rahmen der Fahrerbesprechung zu erklären.
Es werden drei Wertungsläufe im Modus 10 Minuten + 2 Runden durchgeführt.

Umgang mit Fehlstart:
Frühstartdokumentation durch Marshall (wenn möglich per Videoaufzeichnung), Fokus auf erste Startreihen. Im Falle eines Fehlstarts wird das Rennen abgebrochen und der/die Verursacher des Fehlstarts müssen beim Neustart vom letzten Startplatz ins Rennen gehen (Reihenfolge bei mehreren Fehlstartenden leitet sich von der Reihenfolge der Fehlstarts ab. Ganz hinten steht, wer zuerst fehlgestartet ist). Wer zwei Fehlstarts in einem Rennlauf verursacht, darf an diesem Rennlauf nicht mehr teilnehmen.

Rennabbruch und Fortsetzung des Rennens
Findet der Rennabbruch nach einer Renndauer von mindestens 7 Minuten statt, so gilt das Rennen als abgeschlossen und wird voll gewertet. Zur Wertung wird die Runde vor dem Rennabbruch herangezogen.
Der Fahrer, der den Rennabbruch verursacht hat, wird nicht gewertet.

Findet der Rennabbruch nach einer Renndauer von weniger als 7 Minuten statt, wird das Rennen im Anschluss fortgesetzt.
In diesem Fall wird zur Startaufstellung die Runde vor dem Rennabbruch herangezogen. Sollte das Rennen vor der Vollendung der zweiten Runde abgebrochen werden, so wird entsprechend der Qualifikation gestartet. Zeitrückstände werden nicht berücksichtigt, es sei denn, sie betragen mehr als eine Runde.

Bestrafung bei übertriebener Härte:
Die ESC-Veranstalter werden bei übertriebener Härte und/oder unsportlichem Verhalten auf der Rennstrecke Zeitstrafen oder Versetzungen in der Startaufstellung nach eigenem Ermessen aussprechen. Diese Regel gilt vom ersten freien Training bis zum letzten Rennen eines ESC-Wochenendes.

2.2.3 Nach dem Rennen

Parc Fermé
Nach jedem ESC-Lauf können die jeweiligen ESC-Veranstalter und/oder die technische Kommission der ESC bis zu 5 Fahrzeuge pro Klasse in den Parc Fermé zur Überprüfung entsenden.
Sollte bei der Kontrolle ein Regelverstoß entdeckt werden, wird der betroffene Fahrer aus der Wertung für den jeweiligen Renntag ausgeschlossen und bekommt keine ESC-Meisterschaftspunkte für den jeweiligen Renntag. Sanktionen, die darüber hinausgehen, behält sich die ESC IG vor.
Weiterhin gilt generell: Jeder Teilnehmer eines Rennens im Rahmen der ESC muss dem jeweiligen Veranstalter und der technischen Kommission der ESC auf deren Wunsch jederzeit selbstständig die Regelkonformität seines Rollers unter Beweis stellen.

2.2.4 Protest

Ein Protest wegen unangemessenen Verhaltens auf der Rennstrecke muss direkt nach dem Vorfall bei der Rennleitung gemeldet werden, das weitere Vorgehen wird fallspezifisch untersucht und von der Rennleitung das weitere Vorgehen individuell entschieden.
Ein Protest bezüglich der Nichteinhaltung des Reglements muss beim Veranstalter am Renntag schriftlich eingereicht werden. Hierbei ist zusätzlich ein Protest-Pfand von 50 EUR zu entrichten. Sollte sich der Verdacht bestätigen bekommt der Protestierende das Geld zurück, falls nicht gehen die 50 EUR an die ESC IG.

2.2.5 Weitere Regelungen

Die vom Veranstalter gestellte Rennleitung muss entweder deutsch oder englisch sprechen.

2.3 Wertung

2.3.1 Streicher

Bei **allen** stattgefundenen Rennen gibt es keine Streicher.
Jeder stattgefundene ESC Rennlauf fließt somit in die Meisterschaftswertung ein.

2.3.2 Wertung Tagessieg:

Alle Klassen haben eine Tagessieg -Wertung.
Für die Tageswertung ist bei Punkte-Gleichstand die Platzierung im letzten Rennlauf auschlaggebend.
Es kann pro Rennlauf nur eine Klasse gewertet werden, d.h. man kann nicht für zwei Klassen gleichzeitig Punkte in einem einzigen Lauf bekommen.

2.3.3 ESC Meisterschaftswertung:

Die Klassen 1/3/4/5/6/7 & 8 haben eine Meisterschafts-Wertung.
Die Klasse 2P hat ausschließlich Tageswertungen.
Es wird jeder regulär durchgeführte Rennlauf der Saison gewertet.
Bei Punkte- und Platzierungsgleichstand werden die schnellsten Runden der Läufe verglichen, an denen beide Fahrer teilgenommen haben. Der Fahrer mit der in Summe schnelleren Zeit hat, die bessere Platzierung.
Es kann pro Rennlauf nur eine Klasse gewertet werden, d.h. man kann nicht für zwei Klassen gleichzeitig Punkte in einem einzigen Lauf bekommen.

2.3.4 Punktesystem

Pro Klasse werden drei Wertungsläufe ausgetragen.
Die ersten 15 Fahrer jeder Klasse bekommen pro Lauf Punkte.

1. Platz - 25 Punkte
2. Platz - 20 Punkte
3. Platz - 16 Punkte
4. Platz - 13 Punkte
5. Platz - 11 Punkte
6. Platz - 10 Punkte
7. Platz - 9 Punkte
8. Platz - 8 Punkte
9. Platz - 7 Punkte
10. Platz - 6 Punkte
11. Platz - 5 Punkte
12. Platz - 4 Punkte
13. Platz - 3 Punkte
14. Platz - 2 Punkte
15. Platz - 1 Punkt

Man bekommt Punkte in einem ESC-Lauf, wenn man nicht mehr als 3 Runden Rückstand auf den Sieger des jeweiligen Laufes hat, das Ziel erreicht und nicht von der Rennleitung aus fahrerischen oder technischen Gründen disqualifiziert wurde.

3 Technisches Reglement

Jede hier getroffene Regelung ist für alle Klassen gültig. Zusätzlich gibt es klassenspezifische Regelungen.

3.1 Klassenübergreifende Regelungen

3.1.1 Klassen

- Konforme Fahrzeuge aus Klasse 4 sind automatisch für Klasse 1 zugelassen.
- Konforme Fahrzeuge aus Klasse 5 sind automatisch für Klasse 1 zugelassen.

3.1.2 Allgemeiner technischer Aufbau

Der Roller darf weder Getriebeöl noch Treibstoff verlieren.
Der Wechsel des kompletten Motors während des Renntages ist zulässig, solange dieser die Auflagen der entsprechenden Klasse erfüllt und der Tausch von der jeweiligen Rennleitung abgenommen wurde.
Bearbeitung und Austausch weiterer Motorkomponenten ist gestattet, soweit sie nicht durch anders lautende Regelungen eingeschränkt werden.
Alle Teile des Rollers müssen gut befestigt sein, damit sich im Sturzfall nichts lösen kann.

Der Roller muss im Allgemeinen den Vorschriften der Rennstrecken entsprechen. Die meisten Rennstrecken haben eine Lautstärkebegrenzung welche von den einzelnen Fahrern in Erfahrung gebracht und eingehalten werden muss. (**Meist** liegt die Lautstärkenbegrenzung bei 95dB Fahrgeräusch nach DIN ISO gemessen: 7,5m Abstand 1,2m Höhe)
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regeln für die jeweilige Fahrzeugspezifikation.

3.1.3 Treibstoff/Tank

Zugelassen ist ausschließlich herkömmlicher, **an der Tankstelle zu beziehender Treibstoff**.
Die Verwendung von N2O ist verboten.
Der Tank muss über einen zugängigen Benzinhahn verfügen. Die Position „geschlossen“ muss deutlich mit „zu“ oder „off“ gekennzeichnet sein

3.1.4 Bereifung

Es sind alle kaufbaren Reifen in allen Klassen erlaubt, solange der offizielle Brutto-Verkaufspreis unter 100 EUR liegt.
Die Verwendung von Reifenwärmern ist nicht erlaubt.
Der Felgendurchmesser darf nicht mehr als 10 Zoll betragen.
Es sind alle 10“ Felgen erlaubt, auch aus anderen Materialien, ein- oder zweiteilig.
Für die Klasse 7 gilt maximal 12 Zoll Räder.
Für die Klasse 8 gilt maximal 17 Zoll Räder.

3.1.5 Bremsen und Stoßdämpfer

Der Roller muss über zwei voneinander unabhängig funktionierende Bremsen verfügen. Die Belagsstärke muss für eine sichere Funktion ausreichend sein. Die Komponenten des Bremssystems dürfen nicht beschädigt sein. Bei hydraulischen Bremsen darf keinerlei Undichtigkeit vorliegen und die Bremsflüssigkeit muss frisch genug bzw. für den Einsatz geeignet sein (möglichst hoher Siedepunkt, Trockensiedepunkt von 260° ist möglicherweise bereits zu niedrig!).
Das Fahrzeug muss über zwei intakte Stoßdämpfer verfügen.
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regeln.

3.1.6 Rahmen

Der Rahmen des verwendeten Rollers darf nicht verzogen sein.
Es dürfen keine scharfen Kanten oder Ecken vorhanden sein.
Es muss ein originaler Piaggio/Lambretta oder ein offizieller Lizenzbaurahmen verwendet werden. Ausnahme K2P (Crimaz Indy 1.0).
Der Rahmentunnel sowie das originale Lenkführungsrohr müssen in der ursprünglichen Außenform bestehenbleiben. Zusätzliche Verstärkungen sind erlaubt. Der Radstand des Rollers darf durch Veränderung am Chassis/Rahmen nicht verändert werden.
Umbau zum Flipheck ist generell erlaubt.
Es muss sich um Rahmen von Schaltrollern handeln, keine Automatik (z.B. PK50 Automatika).
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regeln für die jeweilige Fahrzeugspezifikation.

3.1.7 Lenkstange/Gabel

Für Vespa und Lambretta sind alle Piaggio Einarmschwingen 10 Zoll und Innocenti, SIL, Serveta 10 Zoll Gabeln erlaubt.
Die Lenkstange bzw. der Lenker/Chassis muss über einen funktionierenden Lenkanschlag verfügen. Der freie Lenkwinkel sollte den des originalen Lenkanschlags nicht überschreiten.
Für die Klassen 7 und 8 gelten ebenfalls der vorhandene Lenkanschlag, sowie der damit verbundene nicht erweiterte Lenkwinkel.

3.1.8 Lenker

Die Verlegung der Bowdenzüge muss derart gestaltet sein, dass man sich in Falle eines Sturzes nicht darin verheddern kann. Falls ein Schnellgasgriff eingesetzt wird, muss dessen Bowdenzugabgang parallel zum Gasrohr verlaufen.
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regeln für die jeweilige Fahrzeugspezifikation.

3.1.9 Sitzbank

Die Sitzbank ist frei wählbar. Die Sitzbank muss eine Verriegelung besitzen, eine reine Steckverbindung ist nicht zugelassen.
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regeln für die jeweilige Fahrzeugspezifikation.

3.1.10 Motorgehäuse

Das Motorgehäuse muss für die jeweils gefahrene Modellreihe vorgesehen sein, d.h. Smallframegehäuse in Smallframes, Largeframegehäuse in Largeframes usw.
Die originale Motoraufnahme muss ohne Modifikation verwendet werden.
Es muss sich um Schaltmotoren handeln, keine Automatik (z.B. PK50 Automatika).
Die Ölschrauben müssen mittels Verdrahtung so gegeneinander verbunden werden, dass ein selbstständiges Lösen nicht möglich ist.
Für die Klassen 7 und 8 gilt ebenfalls die durch Verdrahtung gesicherte Ölablassschraube, sofern Werksseitig nicht eine ebenbürtige Sicherung existiert und vorhanden ist.

3.1.11 Zylinder

Motor und der Zylinder müssen für die jeweils gefahrene Modellreihe vorgesehen sein, d.h. Smallframezylinder in Smallframes, Largeframezylinder in Largeframes usw.
Jegliche Fremdzylinder sind nicht zugelassen.
Der Zylinder muss für die jeweilige Motorenbaureihe konzipiert und in größerer Stückzahl frei erhältlich sein (mind. 20 Stück).
Der Zylinder muss den original Lochstich der Stehbolzen des Motorblocks zur Befestigung des Zylinders verwenden, Stehbolzen müssen durchgängig sein. Adapterplatten sind somit nicht erlaubt (Ausnahme Klasse 2Proto und Klasse 6).
Es sind generell keine wassergekühlten Motoren erlaubt.
Es ist keine Auslasssteuerung erlaubt.
Es sind keine Zusatzaggregate jedweder Art erlaubt, z.B. Hybridantrieb zusammen mit E-Motor.

Für die Klassen 7 und 8 gelten die Klassenspezifischen Regelungen also auch wassergekühlte Zylinder mit Auslasssteuerung welche -ausschließlich mit reinem Wasser als Kühlmedium (ohne Glysantin oder andere Additive) zu betreiben. .

3.1.12 Getriebe

Das Getriebe darf maximal 4 Gänge haben.
In der Klasse Klasse 2Proto ist das Getriebe freigegeben.
Für die Klassen 7 und 8 gelten die Klassenspezifischen Regelungen.

3.1.13 Elektrik

Alle Gläser müssen abgeklebt oder ausgebaut sein.
Ein Abreiß-Killschalter ist Pflicht, die Anbringungsposition ist freigegeben. Der Killschalter muss mit dem Körper verbunden sein.
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regelungen.

3.1.14 Ersatzroller

Der Roller, welcher technisch abgenommen wurde, ist für alle Rennläufe der jeweiligen Klasse am Renntag einzusetzen, ein Ersatzroller ist nicht zulässig. Pro Fahrer und Klasse wird nur ein Roller zugelassen.
Ein Wechsel des Rollers während der Saison (zwischen zwei Veranstaltungen) ist zulässig.
Für die Klassen 7 und 8 gelten die Klassenspezifischen Regelungen.

3.1.15 Schutzkleidung

Der Fahrer muss über ein Minimum an angemessener Schutzkleidung verfügen, die sich wie folgt definiert:

- Motorrad Lederhose und Motorrad Lederjacke oder Motorrad Lederkombi jeweils mit Protektoren
- Motorrad Textilkombi mit ausreichend Protektoren oder Protektoren-Hemd (Motocross)
- Integralhelm (Offene Helme ohne Kinnschutz, wie z.B. Jet-Helme sind nicht erlaubt)
- Motorrad Stiefel
- Motorrad Handschuhe
- Wirbelsäulenschutz

Es sind keine funkenschlagenden Knieschleifer erlaubt.
Die Schutzkleidung muss sich in funktionsfähigem Zustand befinden.
Für die Klassen 7 und 8 gelten dieselben Regelungen.

3.2 Klassenspezifische Regelungen

3.2.1 Klasse 1: Scooter GP Limited

Generell dürfen alle Komponenten und Bauteile im Rahmen des allgemeinen und klassenspezifischen Reglements frei überarbeitet werden.

Rahmen

Es sind alle Vespa Smallframe Rahmen zugelassen.
Auflagen aus 3.1.6 sind zu beachten.

Lenkstange/Gabel

Die Lenkstange/ Gabel darf frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.7 sind zu beachten.

Lenker

Lenker, Hebel, Griffe, Lenk/Schaltrohre, Armaturen frei wählbar.

Motorgehäuse

Es sind zusätzlich folgende Motorgehäuse zugelassen:

- SIP:
  EAN-Nummer: 4260335253939/ 4260335250228/ 4260335253960/ 4260335253816
  SIP.Nummer: 24311000/ 24321000/ 24301000/ 24302
- Quattrini:
  C1
- Parmakit
- Pinasco
  26482027/ 26482030/ 27483151
- Falc

Zylinder

Maximaler Kolbendurchmesser: 58mm, sowie werkseitig vorgesehene Übermaße (z.B. Malossi 136 mit 58,3mm) Der Auslass muss einteilig ausgeführt sein, es sind keine Stege und „Zähne“ zulässig. Der Zylinderkit darf bearbeitet werden.
Ausschließlich folgende direktgesaugte Zylinder mit einteiligem Auslass dürfen verwendet werden:

- Polini:
  140.0051/L KIT VESPA 125 ET3-PRIM. D.A. D.57 (Grauguss Doppelansauger)
- Pinasco:
  25031798 135ccm Zuera SRV
- Malossi:
  MK1 136Grauguss / MK4 136Grauguss
- Parmakit:
  W-Force 58x51 (Art.Nr.57901.00)
  ECV 57007.00 od. 57036.00

Zylinderdichtungen/-spacer
Fußdichtung: Frei wählbar
Fußspacer: Frei wählbar
Kopfdichtung: Frei wählbar
Kopfspacer: Frei wählbar

Kurbelwelle
Maximaler Hub: 51mm, Pleuel freigestellt.

Kupplung
Die Kupplung darf frei gewählt werden.

Getriebe & Übersetzung
Das Getriebe darf frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.12 sind zu beachten.

Auspuffanlage
Die Auspuffanlage darf frei gewählt werden.

Ansaugstutzen
Der Ansaugstutzen darf frei gewählt werden.

Vergaser
Der Innendurchmesser des Vergasers darf im Schieberbereich 30,3mm nicht überschreiten.

Luftfilter
Art und Ausführung des Luftfilters darf frei gewählt werden. Es darf auch auf einen Luftfilter verzichtet werden.

Zündung & Lüfterrad
Zündung und Lüfterrad dürfen frei gewählt werden.

Stoßdämpfer
Stoßdämpfer dürfen frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Bremsen
Eine vollhydraulische Scheibenbremse vorne ist zwingend zu verbauen.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

3.2.2 Klasse 2: Proto-Open

Diese Klasse ist für die Rennfahrer, welche mit dem Endurance Roller Tracktime suchen und zum Anderen für Diejenigen, welche kein passendes Gefährt für die Klassen 1/3/4 oder 5 zur Verfügung haben, jedoch gerne bei der ESC Spass haben möchten. Es ist zwingend erforderlich, Rennstreckenerfahrung mit einer Vespa vorweisen zu können.
Es wird bei einer Erstteilnahme durch das ESC Gremium über einen Start im Vorfeld entschieden. **Vor einer Registrierung auf der Homepage einen schriftlichen „Antrag" über die Zulassung unter info@eurochallenge.de stellen. (Bestätigung per E-Mail ist ausreichend)**

Generell dürfen alle Komponenten und Bauteile im Rahmen des allgemeinen und klassenspezifischen Reglements frei überarbeitet werden.

Rahmen
Es sind alle Vespa Smallframe, Vespa Largeframe und Lambretta Rahmen zugelassen.
Auflagen aus 3.1.6 sind zu beachten.
Zusätzlich ist es in dieser Klasse 2Proto erlaubt den Rahmen Crimaz Indy 1.0 zu verwenden.

Lenkstange/Gabel
Die Lenkstange/ Gabel darf frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.7 sind zu beachten.

Lenker
Lenker, Hebel, Griffe, Lenk/Schaltrohre, Armaturen frei wählbar.

Motorgehäuse
Es sind alle originalen Piaggio, LML, Bajaj, Innocenti und Serveta Motorgehäuse zugelassen.
Weiterhin sind sämtliche Ersatzmotorgehäuse (Quattrini, GP One, Falc, BSG, SIP, Malossi, Casa Lambretta, Pinasco, Egig, Fabbri etc.) unter folgenden Bedingungen zugelassen:

- Die Achsabstände von Kurbelwelle, Nebenwelle und Hauptwelle müssen dem originalen Motorgehäuse entsprechen
- Der Radstand darf durch das Motorgehäuse nicht verändert werden

Auflagen aus 3.1.10 sind zu beachten.

Zylinder
Zylinder darf frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.11 sind zu beachten.

Spezielle Scooter Endurance-Open Smallframe Regelungen
Der Hubraum muss <=252ccm aufweisen.

Spezielle Scooter Endurance-Open Largeframe Regelungen
Der Hubraum muss <=306ccm aufweisen.

Spezielle Scooter Endurance-Open Lambretta Regelungen
Der Hubraum muss <=351ccm aufweisen.

Zylinderdichtungen/-spacer
Fußdichtung: Frei wählbar
Fußspacer: Frei wählbar
Kopfdichtung: Frei wählbar
Kopfspacer: Frei wählbar

Kurbelwelle
Die Kurbelwelle darf frei gewählt werden, Hubraumbeschränkung ist zu beachten.

Kupplung
Die Kupplung darf frei gewählt werden.

Getriebe & Übersetzung
Das Getriebe darf frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.12 sind zu beachten.

Auspuffanlage
Die Auspuffanlage darf frei gewählt werden.

Ansaugstutzen
Der Ansaugstutzen darf frei gewählt werden.

Vergaser
Der Vergaser darf frei gewählt werden.

Luftfilter
Art und Ausführung des Luftfilters darf frei gewählt werden. Es darf auch auf einen Luftfilter verzichtet werden.

Zündung & Lüfterrad
Zündung und Lüfterrad dürfen frei gewählt werden.

Stossdämpfer
Stoßdämpfer dürfen frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Bremsen
Eine vollhydraulische Scheibenbremse vorne ist zwingend zu verbauen.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Wertung
Diese Rennklasse wird in einzelnen Tageswertungen **ohne** Meisterschaftswertung ausgetragen.

3.2.3 Klasse 3: Largeframe GT

Allgemeine Largeframe GT Regelung:

Grundsätzlich dürfen nur alle originalen Piaggio & LML Largeframe Motorkomponenten der 80-150ccm Modelle und die im allgemeinen Reglement Kapitel 3.1 beschriebenen Komponenten verwendet werden, mit Ausnahme der im weiteren Verlauf genannten explizit zusätzlich erlaubten Komponenten.
Die Artikelnummern wurden den bei der Erstellung des Reglements aktuell gültigen Katalogen der Hersteller entnommen.
Es dürfen außer den ggf. explizit beschriebenen Anpassungen keine weiteren Veränderungen an den Komponenten durchgeführt werden („out of the box“).
Sollten Maßnahmen notwendig sein, deren Regelkonformität angezweifelt werden können oder deren Umfang nicht klar definiert ist, so sind diese im Vorfeld dem Gremium mitzuteilen. Eine Fotodokumentation kann hier sehr hilfreich sein.

Rahmen

Es sind alle Vespa Piaggio Largeframe-Rahmen (PX/T5/Sprint/Rally/Cosa/etc.) und deren Lizenzbauten zugelassen.
Auflagen aus 3.1.6 sind zu beachten.

Lenkstange

Es sind nur Lenkstangen der oben genannten Rahmenmodelle ohne Anpassungen (Kürzen der Lenkstange / Schwingentausch) zugelassen.

Lenker

Beim Lenker muss es sich um einen Piaggio/LML Schaltrollerlenker oder einen entsprechenden Nachbau handeln. Der Lenker muss generell aus Sicherheitsgründen verkleidet sein. Es muss sich dabei nicht um die Originalverkleidung handeln.
Hebel, Griffe, Gas-/Schaltrohre, Armaturen frei wählbar, ein Umbau zum Droplenker ist erlaubt.
Lenkungsdämpfer sind nicht erlaubt.

Motorgehäuse

Es dürfen die originalen Piaggio & LML 2-Takt Largeframe Motorgehäuse (80 - 150 ccm) sowie das entsprechende Pinasco-Motorgehäuse mit Drehschieber-Gehäuseansaugung (Art.Nr. 25482020) oder Membran-Gehäuseansaugung (Art.Nr. 26482022) verwendet werden.

Die Überströmkanäle und der Einlass am Motorblock dürfen bearbeitet werden, der Einlass muss sich jedoch auf einer Hälfte des Motorblocks befinden. Ein Einlass über beide Motorhälften ist nicht zulässig.

Der originale LML-2Takt-Motorblock mit Membraneinlass darf verwendet werden, wenn der serienmäßige Membraneinlass nicht verändert und die serienmäßige 2-Klappen-Membrangrundplatte verbaut wird. Die originalen Membranplättchen dürfen gegen Glasfieber- oder Carbonblättchen ausgetauscht werden.

Bei der Verwendung eines Malossi-Membran-Ansaugstutzens können die originalen LML-2-Klappen-Membrane ausgebaut und die serienmäßige LML Membrangrundplatte auf der dem Ansaugstutzen zugewandten Seite an den Ansaugstutzen angepasst werden.
Der Kurbelwellenbereich darf im Bereich des Einlass bearbeitet werden.
Zu Reparaturzwecken sind Kaltmetallausbesserungen am Zylinderfuß des Motorblocks erlaubt.
Die Kickstarterwelle darf bis zum Motorblock gekürzt werden. Weiterhin ist das „Zuschweißen“ der Kickstarterwellenaufnahme zugelassen.

Zylinder

Zusätzlich erlaubte Zylinder:

Malossi:	139ccm Grauguß (Art.Nr. 3114940) für PX80
	166ccm Grauguß (Art.Nr. 3116244) für PX125-150/Cosa/LML
	177ccm Grauguß (Art.Nr. 3117676) für PX125-150/Cosa/LML
Pinasco:	177ccm Grauguß (Art.Nr. 25030804) für Sprint
	177ccm Grauguß (Art.Nr. 25030805) für PX/Cosa/LML
Polini:	177ccm Grauguß (Art.Nr. 140.0080) für PX125-150/Cosa/LML
VMC:	177ccm Grauguß (Art.Nr. SIP 84140300 und LTH 112627) für PX125-150/Cosa/LML

Es ist lediglich die Entgratung des Zylinders erlaubt. Beispiel: Arbeiten, die die ursprünglichen Abmessungen des Zylinders als Ganzes oder in einzelnen Bereichen (z.B. Anfasen von Öffnungsflächen) verändern, stellen somit einen Regelverstoß dar.
Auflagen aus 3.1.11 sind zu beachten.

Zylinderdichtungen/-spacer

Fußdichtung: Dichtung mit max. 0,25mm
Fußspacer: Nicht zulässig
Kopfdichtung: Nur falls original mitgeliefert
Kopfspacer: Nicht zulässig

Kurbelwelle

Es dürfen nur Wellen verwendet werden, die für den Drehschieberbetrieb geeignet sind – 48mm Hub mit 105mm Pleuellänge bei PX80 und 57mm Hub mit 105mm Pleuellänge bei PX125-180/LML/Cosa-Wellen. Die originale LML-Membranwelle (57mm Hub mit 105mm Pleuellänge) darf verwendet werden.
Eine Bearbeitung der Wellen, außer der Verschweißung des Hub-Zapfens, ist nicht erlaubt.

Tameni/Meceur:	Original-Nachbau für PX125-150/Cosa125
Mazzucchelli:	Art.Nr. AMT154 (Original-Nachbau) für PX 125-150
	Art.Nr. AMT162 (Rennwelle) für PX 125-150
	SIP-Art.Nr. 45001000 (Rennwelle) für PX80
Pinasco:	Art.Nr. 25080887 (Rennwelle) für PX, LML & Cosa
Polini:	Art.Nr. 210.0043 (Rennwelle) für PX
BGM:	Art.Nr. 3330074 (Rennwelle) für PX & Cosa

Kupplung

Die Kupplung darf frei gewählt werden. Hydraulische Kupplungssysteme sind nicht erlaubt.

Getriebe & Übersetzung

Alle originalen Getriebekomponenten von Piaggio und LML sind zugelassen und dürfen kombiniert werden – auch die der 200er-Modellreihen. Die Übersetzung darf frei gewählt werden.

Folgende Artikel dürfen ebenso verwendet werden:

DRT:	Kurzer 4.Gang mit 36 Zähnen (SIP-Art.Nr. 40432910)
	Kupplungs-Zahnrad schräg Z24 Cosa2 (SIP-Art.Nr. 87478000)
	Kupplungs-Zahnrad gerade Z23 Cosa2 (SIP-Art.Nr. 87482300)
	Kupplungs-Zahnrad gerade Z24 Cosa2 (SIP-Art.Nr. 87482400)
	Kupplungs-Zahnrad gerade Z25 Cosa2 (SIP-Art.Nr. 87482500)
Polini:	Primärübersetzung gerade für PX80-150 (Art.Nr. 202.0000)
	Primärübersetzung gerade für PX200 (Art.Nr. 202.0001)
Malossi	Primärübersetzung gerade für PX80-150 (wird nicht mehr hergestellt)
	Primärübersetzung gerade für PX200 (wird nicht mehr hergestellt)

Schaltkreuz darf frei gewählt werden.

Auflagen aus 3.1.12 sind zu beachten.

Auspuffanlage

Zur sichereren Befestigung dürfen zusätzliche Halterungen an die Auspuffanlagen angeschweißt werden, sowie Krümmerflansche mit Dichtring an die Auspuffanlagen angeschweißt werden, die Geometrie der Auspuffanlagen darf jedoch nicht verändert werden.

Simonini:	Art.Nr. 40.301 (schwarz mit Alu-Dämpfer) für PX
	Art.Nr. 40.301.CA (schwarz mit Carbon-Dämpfer) für PX
	Art.Nr. 40.301.CR (chrom mit Alu-Dämpfer) für PX
	Art.Nr. 40.301.CRCA (chrom mit Carbon-Dämpfer) für PX
Malossi:	Art.Nr. 3214088 für PX, LML & Cosa
	Art.Nr. 327791 (Malossi Power Classic)
Polini:	Art.Nr. 200.2019/S für PX
	Art.Nr. 200.2022 (Polini Box)
Pinasco:	Art.Nr. 25560815 (chrom) für PX
	Art.Nr. 25560826 (Touring Classic)
LeoVince:	für PX80-125/Cosa125 (wird nicht mehr hergestellt)
Sito:	Sito-Plus für PX80-125/Cosa125
SIP:	Art.Nr. 24166200 (Road 2.0)
	Road 1.0 für PX80-125/Cosa125 (wird nicht mehr hergestellt)
LTH:	Art.Nr. 108859 (LTH-Box)
BGM:	Art.Nr. BGM1010C (Big Box 1.0)
	Art.Nr. BGM1010TR (Big Box Touring)
	Art.Nr. BGM1010SP (Big Box Sport)

Ansaugstutzen

MRP:	Drehschieber-ASS (Art.Nr. MRP53)
	Membran-ASS lang (Art.Nr. MRP168)
	Membran-ASS kurz (Art.Nr. MRP332)
Polini:	Drehschieber-ASS (Art.Nr. 215.0110)
Pinasco:	Drehschieber-ASS (Art.Nr. 25530309)
Malossi:	Drehschieber-ASS (Art.Nr. 02 2158B)
	neue Membran-ASS Version (Art.Nr. 2015896) für PX80-150
	neue Membran-ASS Version (Art.Nr. 2014913) für PX200
	alte Membran-ASS Version (wird nicht mehr hergestellt)

Vergaser

Dell'Orto/Spaco:	Si 20/20D (Standard PX80-150)
	Si 24.24E (Standard P200E)
	Si 26.26E
Dell'Orto:	PHBH 28
	PHBH 30

Luftfilter

Der Luftfilter darf frei gewählt werden, muss aber nicht verbaut sein. Weiterhin darf statt einem Luftfilter auch ein Netz oder Ansaugtrichter montiert werden.

Zündung & Lüfterrad

Es dürfen nur die originale Zündungskomponenten oder entsprechende Original-Nachbauten verwendet werden, d.h. keine Zündungen mit variablem Zündzeitpunkt, keine Innenrotorzündungen, Zusatzmodule o.Ä.
Es sind alle für die PX/Cosa-Baureihe konzipierten Lüfterräder mit einem Mindestgewicht von 1600 Gramm zugelassen. Das Abdrehen ist erlaubt, sofern das Mindestgewicht nicht unterschritten wird. Der Starterkranz von Elestart-Lüfterrädern darf entfernt werden.
Es ist am Renntag von jedem Fahrer ein passender Polradabzieher vorzuhalten, da das Gewicht der Lüfterräder stichprobenartig geprüft wird.

Stoßdämpfer

Original-Nachbau-Stoßdämpfer sowie Street-Sport-Stoßdämpfer ohne „externen“ Druckausgleichsbehälter von BGM,
Carbone, Fa-Italia, Imca, RMS & Sebac sind zusätzlich zu folgenden Dämpfern erlaubt:

BGM:	Pro SC/F1 Sport – vorne (Art.Nr. BGM7741B)
	Pro SC/R1 Sport – hinten (Art.Nr. BGM7742B)
	Pro SC/R12 – hinten (Art.Nr. BGM7782 / BGM7782B)
Bitubo:	Sport YAV Classic – vorne
	Sport YZB Classic – hinten
	Sport YZV Classic – hinten
Pinasco:	vorne (Art.Nr. 25441003)
	hinten (Art.Nr. 25441002)
SIP:	Performance alt (vorne & hinten)
	Performance 2.0 vorne (Art.Nr. 76000FTB/-FBB/-FSB)
	Performance 2.0 hinten (Art.Nr. 76000RTB/-RBB/-RSB)
	Performance 2.0 RACE hinten (76001RTB/-RBB/-RSB)
YSS:	Mono E-Pro - hinten
	Mono X-Pro - vorne & hinten
Malossi	RS24 vorne (Art.Nr. 4614618)

Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Bremsen

Die Bremssysteme müssen dem ursprünglichen Zustand entsprechen (Bremshebel am Lenker für Vorderradbremse / Bremspedal im Durchstieg für Hinterradbremse).
Das Bremspedal muss original sein und sich an der ursprünglichen Position befinden.
Eine teil- oder vollhydraulische Scheibenbremse vorne ist zwingend zu verbauen.
Bremsleitung, Bremspumpe, Bremszange, Bremsaufnahme frei wählbar.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Black-List

Ausdrücklich **verboten** sind folgende Komponenten:

- HP4-Lüfterrad
- PK-Lüfterräder
- Variable Zündanlagen
- Lippen- & Glockenwellen
- Kurbelwellen für PX200/Cosa200/Rally200
- Zylinderfuß- & Zylinderkopf-Spacer
- T5-Motorblock inkl. Teile (aufgrund Seltenheitswert aus Reglement genommen)

3.2.4 Klasse 4: Smallframe Corse „Trofeo Parmakit Challenger“

Allgemeine Smallframe Corse Regelung:

Grundsätzlich dürfen nur alle V50, PV und PK original Motorkomponenten und die im allgemeinen Reglement Kapitel 3.1 beschriebenen Komponenten verwendet werden, mit Ausnahme der im weiteren Verlauf genannten, explizit vorgeschriebenen oder zusätzlich erlaubten Komponenten.
Die Artikelnummern wurden den bei der Erstellung des Reglements aus derzeit aktuell gültigen Katalogen der Hersteller entnommen.
Es dürfen, neben ggf. beschriebenen Anpassungen, keine weiteren Veränderungen an den Motorkomponenten durchgeführt werden („out of the box“).
Fahrzeuge, die gegen Sinn und Zweck der Einheitlichkeit gravierend verstoßen, können vom Veranstalter aus der Wertung genommen werden, auch wenn sie dem Wortlaut des Reglements entsprechen.
Sollten Maßnahmen notwendig sein, deren Regelkonformität angezweifelt werden können oder deren Umfang nicht klar definiert ist, so sind diese im **Vorfeld** dem Gremium mitzuteilen. Eine Fotodokumentation kann hier sehr hilfreich sein.

Rahmen

Es sind alle Vespa Smallframe Rahmen zugelassen.
Auflagen aus 3.1.6 sind zu beachten.

Lenkstange/Gabel

Die Lenkstange/ Gabel darf frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.7 sind zu beachten.

Lenker

Lenker, Hebel, Griffe, Lenk/Schaltrohre, Armaturen frei wählbar.

Motorgehäuse

Es sind zusätzlich folgende Motorgehäuse zugelassen:

- SIP:
  EAN-Nummer: 4260335253939/ 4260335250228/ 4260335253960/ 4260335253816
  SIP.Nummer: 24311000/ 24321000/ 24301000/ 24302
- Quattrini:
  C1
- Parmakit 57080.50 / 57090.50
- Pinasco
  26482027/ 26482030/ 27483151
- Falc

An den Überströmern am Gehäuse darf Material aufgetragen werden und die Überströmer am Motorblock angepasst werden.
Die Zylinderfußdichtfläche darf plangefräst werden.
Auflagen aus 3.1.10 sind zu beachten.

Zylinder
Es ist ausschließlich der Zylinderkit (Parmakit 57901.00) zugelassen.

Zylinderdichtungen/-spacer
Fußdichtung / Fußspacer: Erlaubt, es muss eine Quetschkante im Zylinder von 1,0-1,3mm eingehalten werden.
Kopfdichtung / Kopfspacer: nicht zulässig

Kurbelwelle
Der Hub muss 51mm betragen, wobei die maximale Pleuellänge 105mm beträgt.
Wahlweise kann die im Kit mitgelieferte Parmakit Kurbelwelle (Parmakit Art.Nr.: 57090.14) oder eine Andere im Zubehörhandel erhältliche Kurbelwelle mit 51mm Hub verwendet werden.

Kupplung
Die Kupplung darf frei gewählt werden.

Getriebe & Übersetzung
Es sind alle frei erhältlichen Getriebekomponenten erlaubt **mit Ausnahme** der von Komplettgetrieben mit 6 Klauen, wie sie beispielsweise von Faio/Benelli ect. angeboten werden.
Auflagen aus 3.1.12 sind zu beachten.

Auspuffanlage
Es ist ausschließlich die im Kit enthaltene unbearbeitete Auspuffanlage „Parmakit ESC Special“ (LTH Art.Nr. 112148) erlaubt.
(Geringe Anpassungen an der Halterung sind zulässig)

Ansaugstutzen
Es ist der im speziellen Kit enthaltene Ansaugstutzen zu verwenden. Ab 2019 ist hier eine neue, gerade „ESC-K4“ Version wahlweise verwendbar. (Für den geraden Ansauger muss der Rahmen angepasst werden)

Vergaser
Der Innendurchmesser des Vergasers darf im Schieberbereich 30,3mm nicht überschreiten.

Luftfilter
Der Luftfilter darf frei gewählt werden, muss aber nicht verbaut sein. Weiterhin darf statt einem Luftfilter auch ein Netz oder Ansaugtrichter montiert werden.

Zündung & Lüfterrad

Es ist die unbearbeitete Zündanlage Parmakit Race (00004.22) erlaubt.
Zudem kann eine **baugleiche** unbearbeitete IDM Zündanlage in Verbindung mit einem gelben (RAL1026-Leuchtgelb) Lüfter verwendet werden.
Originale Zündkomponenten dürfen ebenfalls verwendet werden, sofern das Polrad Gelb (RAL1026-Leuchtgelb) lackiert ist und inkl. Lüfter und Schrauben über 1000gr wiegt und die Grundplatte unbearbeitet ist.
Es dürfen alle originalen RAL1026-Leuchtgelb gelb lackierten Kunststofflüfter von IDM Zündungskits benutzt werden.

Stoßdämpfer

Stoßdämpfer dürfen frei gewählt werden.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Bremsen

Eine vollhydraulische Scheibenbremse vorne ist zwingend zu verbauen.
Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Sticker-Kit „Trofeo Parmakit Challenger“

Das Sticker-Kit besteht aus drei Parmakit Stickern.
Diese sind für folgende Positionen vorgesehen:
Beinschild vorne links, auf Höhe Vespa Schriftzug
Backe links, am unteren Rand in Fahrtrichtung nach hinten
Backe rechts, am unteren Rand in Fahrtrichtung nach hinten
Die Sticker sollen auf eine flache Stelle und nicht um eine Kante/Ecke/Sicke etc. geklebt werden, um eine optimale Repräsentation auf Fotos zu ermöglichen.

Es dürfen auf dem Roller keine Aufkleber von italienischen Zylinderherstellern wie Polini, Malossi, Falc, Quattrini, DR, Pinasco, DEA etc. angebracht sein.

Überziehhemd „Trofeo Parmakit Challenger“
Am Renntag (Quali /Rennen & Siegerehrung) muss in der K4 ein von Parmakit gestelltes Überziehhemd (A: Leiberl) über der Lederkombi getragen werden.

3.2.5 Klasse 5: Smallframe GT

Allgemeine Smallframe GT Regelung:

Sinn und Zweck der Klasse ist Schaltrollerrennsport technisch möglichst einfach zu gestalten. Die Verwendung einheitlichen Materials soll Chancengleichheit gewährleisten und so die Fähigkeiten der Fahrer in den Vordergrund stellen.

Grundsätzlich dürfen nur alle V50, PV und PK original Motorkomponenten und die im allgemeinen Reglement Kapitel 3.1 beschriebenen Komponenten verwendet werden, mit Ausnahme der im weiteren Verlauf genannten explizit zusätzlich erlaubten Komponenten.
Die Artikelnummern wurden den bei der Erstellung des Reglements aktuell gültigen Katalogen der Hersteller entnommen.
Es dürfen außer den ggf. explizit beschriebenen Anpassungen keine weiteren Veränderungen an den Komponenten durchgeführt werden („out of the box“).
Sollten Maßnahmen notwendig sein, deren Regelkonformität angezweifelt werden können oder deren Umfang nicht klar definiert ist, so sind diese im Vorfeld dem Gremium mitzuteilen. Eine Fotodokumentation kann hier sehr hilfreich sein.

Fahrzeuge die gegen Sinn und Zweck der Einheitlichkeit gravierend verstoßen, können vom Veranstalter aus der Wertung genommen werden auch wenn sie dem Wortlaut des Reglements entsprechen.

Rahmen

Es sind alle Vespa Piaggio Smallframe Rahmen und deren Lizenzbauten zugelassen.
Verstrebungen zur Verstärkung des Chassis und Verbesserung der Crashsicherheit sind erlaubt.
Das Beinschild muss mindestens 32cm Breite aufweisen, gemessen 5cm unterhalb der Höhe des oberen Lenklagers, auf Höhe des unteren Lenklagers und auf Höhe des Bremspedals. Zwischen den Außenpunkten muss eine Verbindung bestehen. Die Seitenhauben müssen erkennbar vorhanden sein und das Heck darf maximal 10 cm kürzer als original sein.
GFK Anbauteile wie Beispielsweise ein Flip Heck sind bei fester sachgemäßer Verschraubung und originaler Optik erlaubt.
Das Fahrzeug muss insgesamt als Roller in seiner originalen Optik erkennbar sein.

Auflagen aus 3.1.6 sind zu beachten.

Lenkstange/Gabel

Bei der Gabel muss es sich um ein Piaggio (auch aus dem Automatikbereich)/LML Lenkrohr oder einen entsprechenden Nachbau handeln.
Die Anpassung des Lenkrohrs an die originalen Lagerabstände im Rahmen ist erlaubt.
Anpassung eines Lenkrohrs zur Beseitigung des Spurversatzes unter Beibehaltung der ursprünglichen Abmessungen bei Verwendung einer entsprechenden Bremse ist erlaubt.
Verwendung/Anpassung eines Largeframe Lenkrohrs an PK Abmessungen ist erlaubt.

Lenker

Beim Lenker muss es sich um einen Piaggio/LML Schaltrollerlenker oder einen entsprechenden Nachbau handeln. Der Lenker muss generell aus Sicherheitsgründen verkleidet sein. Es muss sich dabei nicht um die Originalverkleidung handeln.
Hebel, Griffe, Gas-/Schaltrohre, Armaturen frei wählbar, Umbau zum Droplenker ist erlaubt. Lenkungsdämpfer sind nicht erlaubt. Die Lenkerklemmung ist unter Berücksichtigung der Funktion und der originalen Position freigestellt.

Motorgehäuse

Anpassung der Überströmer an den Zylinder erlaubt.
Anpassung des Einlasskanals im Motorblock erlaubt.
Zur Klarstellung: Schweißen/Kaltmetall darf nur am Motorblock verwendet werden, um defekte Stellen zu reparieren. Es darf dabei die originale Kontur nicht verändert oder vergrößert werden.
Auflagen aus 3.1.10 sind zu beachten.

Zylinder

Zusätzlich erlaubte Zylinder:

- Polini 130ccm Zylinder (Art.Nr. 14000500) & Polini Racing Zylinder 130ccm (Art.Nr. 1400050R), kein Doppelansauger
    - Polini 130ccm Kolben und dessen Übermaße alte Version (keine 2011er Versionen Versionen oder neuer)
    - Polini 130ccm Zylinderkopf alte Version
    - Neuer Polini Zylinderkopf, unbearbeitet (Art.Nr. 211.0319)

Es ist lediglich die Entgratung des Zylinders erlaubt. Beispiel: Arbeiten, die die ursprünglichen Abmessungen des Zylinders als Ganzes oder in einzelnen Bereichen (z.B. Anfasen von Öffnungsflächen) verändern, stellen somit einen Regelverstoß dar.

Kolbenringe von Grand Sport (GS) dürfen verwendet werden.
Zündkerze (Wärmewert) frei.

Die Quetschkante muss zwischen 1,2 und 1,6 mm betragen.

Auflagen aus 3.1.11 sind zu beachten.

Zylinderdichtungen/-spacer

Fußdichtung: frei wählbar (<0,51mm)
Fußspacer: Nicht zulässig
Kopfdichtung: Nur falls original mitgeliefert
Kopfspacer: Nicht zulässig

Kurbelwelle

Es dürfen zusätzlich folgende Kurbelwellen verwendet werden:

- Kurbelwelle Original oder frei am Markt erhältliche Rennwellen mit 51mm Hub und 97mm Pleuel. (frei am Markt erhältliche = mindestens 20stk. offiziell für jeden frei zugänglich zu erwerben.)

Die Kurbelwellen dürfen nur unbearbeitet verwendet werden, d.h. die Welle muss so verbaut werden, wie sie direkt vom Hersteller kommt. So sind z.B. zu Lippen- & Glockenwellen überarbeitete Wellen nicht erlaubt.

Kupplung

Es dürfen nur originale V50/ ET3, PK und PK XL2 Kupplungen verwendet werden. Kupplungsfeder(n) frei wählbar, 3 oder 4 Scheiben Kupplung erlaubt, Belagstyp und Reibscheiben frei wählbar.

Getriebe & Übersetzung

Es dürfen nur die originalen 4-Gang Getrieberäder in Verbindung mit der originalen Nebenwelle (jeweils 58:10, 54:14, 50:18 und 46:22 Zähne) verwendet werden.
Primär darf zwischen folgenden gewählt werden: 3,00; 2,86

Zusätzlich erlaubte Getriebekomponenten:

- Ritzel mit 25 Zähnen für Primär mit 72 Zähnen (z.B. DRT Z25 für 3.00er Primär)
- Primärübersetzung darf verstärkt werden (Repkit) -wird empfohlen!
- Schaltklaue/ Feder darf beliebig gewählt werden

Auflagen aus 3.1.12 sind zu beachten.

Auspuffanlage

Zusätzlich erlaubter Auspuff:

- Auspuff Polini links (Banane, nicht Evolution) für PV oder PK125.
  Dieser darf modifiziert werden, um die Montage eines 100/85er oder 3.50er Reifens zu ermöglichen. Dabei muss der Krümmer in Länge und Durchmesser identisch zum originalen Zustand bleiben.

Ansaugstutzen

Es dürfen zusätzlich die folgenden Ansaugstutzen verwendet werden:

- Ansaugstutzen Polini Membran 24mm (dabei muss die Polini Membran unverändert verwendet werden)
- Ansaugstutzen Polini 24mm (Drehschieber)

Die Kante am Ausgang des Ansaugstutzens darf entfernt werden.

Vergaser

Es darf zusätzlich der folgende Vergaser verwendet werden:

- Vergaser Dell'Orto PHB 24mm

Luftfilter

Art und Ausführung des Luftfilters darf frei gewählt werden. Es darf auch auf einen Luftfilter verzichtet werden. Auch Trichter dürfen verwendet werden.

Zündung & Lüfterrad

Es dürfen nur die originale Zündungskomponenten oder entsprechende Original-Nachbauten verwendet werden, d.h. keine Zündungen mit variablem Zündzeitpunkt, keine Innenrotorzündungen, Zusatzmodule o.Ä.
PK/Elestart Polräder ohne Metall-Starterkranz sind erlaubt.
Abgedrehte Polräder mit einem Mindestgewicht von 1600 Gramm sind erlaubt.
In jedem Fall müssen die Lüfterflügel in ihrer originalen Form bestehenbleiben.
HP4-Lüfterräder sind nicht erlaubt. Die Zündung muss inklusive der vorhandenen Lichtspulen (gewickelt) verbaut sein.

Stoßdämpfer

Frei erhältliche Stoßdämpfer sind zugelassen.
(Ausgenommen Sonderanfertigungen und/oder Prototypen)

Höhe des Fahrzeuges darf über Verlängerung oder Verkürzung von Stoßdämpfern angepasst werden.

Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

Bremsen

Zusätzlich dürfen folgende Bremskomponenten verwendet werden:

- Scheibenbremse vorne in teil- oder vollhydraulischer Ausführung
- Bremspumpe und Bremsleitung darf frei gewählt werden
- Bremsscheibe max. 200mm Durchmesser; Hersteller frei wählbar
- Bremssattelaufnahmen sind frei wählbar
- Bremssättel sind frei wählbar
- Bremsbeläge sind frei wählbar

Auflagen aus 3.1.5 sind zu beachten.

3.2.6 Klasse 6: Street Racer

Allgemeine Street Racer Regelung:

Sinn und Zweck dieser Klasse ist es, Straßenfahrzeuge sportlich auf der Rennstrecke bewegen zu können.

Zylinder

Der Hubraum muss 50-311ccm aufweisen.

Weiteres technisches Reglement

Der Roller muss den allgemeinen technischen Bestimmungen aus Kapitel 3.1 entsprechen.

3.2.7 Klasse 7: Pitbike Klassen

In dieser Pitbikeklasse wird zwischen 2 verschiedenen Hubraumklassen unterschieden.

K7 small- <160ccm Pitbike 4-takt bis 160ccm

K7 large- <190ccm Pitbike 4-takt bis 190ccm

Bei allen Pitbikes gelten folgende Regelungen:

Rahmen
Es muss der originale Rahmen des Herstellers verwendet werden, der nicht verändert werden darf.

Bremsen
Vorderradbremse und Hinterradbremse müssen technisch in einwandfreiem Zustand verbaut sein und funktionieren.

Motor
Original oder baugleicher Motor.
Veränderungen dürfen vorgenommen werden.
Nur 4-Takt erlaubt.
Hubraum bis max 160ccm in K7-small, 190ccm in K7-large
(Als Kühlmedium darf Luft oder ausschließlich reines Wasser benutzt werden)

Lautstärke
Es gelten die Angaben der jeweiligen Streckenbetreiber.
Max 95dB Fahrgeräusch gemessen nach DIN/ISO: 1,2m Höhe im Abstand von 7,5m

Reifen
Maximal 12 Zoll.
Restliche Teile sind freigegeben.

Allgemeine Regeln aus Punkt 3.1 sind zu beachten.

3.2.8 Klasse 8: Mopped, Mokick & Mofaklasse

In dieser Klasse können Moppeds, Mokicks und Mofas auf dem Racetrack bewegt werden.

Rahmen
Es müssen zur Leistung ausreichend dimensionierte Rahmen verwendet werden.
Bei Veränderungen oder Selfmaderahmen muss dies im Vorfeld über
www.rules@eurochallenge abgeklärt werden.

Bremsen
Vorderradbremse und Hinterradbremse müssen technisch in einwandfreiem Zustand verbaut sein und funktionieren.

Motor
2Takt Motoren bis maximal 90ccm
4Takt Motoren bis maximal 150ccm
(Als Kühlmedium darf Luft oder ausschließlich reines Wasser benutzt werden)

Lautstärke:
Es gelten die Angaben der jeweiligen Streckenbetreiber.
(meist Max 95dB Fahrgeräusch gemessen nach DIN/ISO: 1,2m Höhe im Abstand von 7,5m)

Reifen
Maximal 17 Zoll Räder.
Reifen sind frei wählbar.
Die Felgen-Reifenkombination muss passend gewählt werden.

Restliche Teile sind freigegeben.
Allgemeine Regeln aus Punkt 3.1 sind zu beachten.