

# **MOFACUP**



## **Reglement**



### **Fahrer-Reglement**

**2021**

## Inhalt

Art. 1	Fahrer-Reglement .....	3
Art. 1.1	Organisation SAM-Mofacup.....	3
Art. 1.2	Ziel und Zweck .....	3
Art. 1.3	Teilnehmer .....	3
Art. 1.4	Allgemeine Bestimmungen .....	3
Art. 1.5	Lizenz, Anmeldung .....	3
Art. 1.6	Versicherung .....	4
Art. 1.7	Kontrollen .....	5
Art. 1.8	Sicherheit .....	5
Art. 1.9	Wettbewerb .....	6
Art. 1.10	Disziplin.....	7
Art. 2	Technisches-Reglement .....	9
Art. 2.1	Rahmen.....	9
Art. 2.2	Motor .....	9
Art. 2.3	Bilder .....	11
Art. 3	Kategorien .....	13
Art. 3.1	ROOKIES E-50 CUP .....	13
Art. 3.2	SUPERSTOCK70.....	14
Art. 3.3	PUCH CUP.....	15
Art. 3.4	SUPERSTOCK80.....	16
Art. 3.5	OPEN 100 .....	17

## Art. 1 Fahrer-Reglement

### Art. 1.1 Organisation SAM-Mofacup

Sportpräsidentin	Spartenpräsident Onroad	Sportkommissar	Technik	Administration
Gisela Hilfiker	Andy Heierli	Stefano Ruesch	Yves Bertschi	SAM-Sport
Bachstrasse 11	Kirchenstrasse 8	Irchelstrasse 1b	Seetalstrasse 35	Firststrasse 15
5623 Boswil	9411 Reute	8180Bülach	5503 Schafisheim	8835 Feusisberg
079 679 48 52	079 462 22 25	079 399 26 37	079 391 93 33	044 787 61 30
g.hilfiker@s-a-m.ch	a.heierli@s-a-m.ch	s.ruesch@s-a-m.ch	y.bertschi@s-a-m.ch	sport@s-a-m.ch

### Art. 1.2 Ziel und Zweck

Gefahren wird mit Mofas aus der Schweizer Homologation. Das Haupttriebwerk muss ein Mofamotorblock mit max. 2 Gängen aus der CH Mofa-Homologation sein. Geregelt nach den in diesem Reglement bestimmten Kategorien. (In den Kategorien mit einem frei wählbaren Motorengehäuse muss mindestens der Motorblock ein Mofamotorblock sein, gemäss vorgenannter Zulassung.)

### Art. 1.3 Teilnehmer

Um an der offiziellen SAM-Mofacup-Meisterschaft teilnehmen zu können, muss jeder Rennfahrer in Besitz einer vom SAM (Schweizerischer Automobil- und Motorradfahrer-Verband) ausgestellten Lizenz für Mofa sein. Lizenzen werden nur an SAM-Sektionsmitglieder (nicht Zentralmitglieder) abgegeben. Das Verzeichnis der Sektionen ist zu finden unter: [www.s-a-m.ch/Verband/Sektionen/Sektionsverzeichnis](http://www.s-a-m.ch/Verband/Sektionen/Sektionsverzeichnis). Minderjährige Gesuchsteller (jünger als 18 Jahre) brauchen das Einverständnis der Eltern. Die Lizenz ist persönlich und kann nicht übertragen werden. Das Mindestalter beträgt 12 Jahre.

### Art. 1.4 Allgemeine Bestimmungen

Die Veranstalter behalten sich das Recht vor, eine Veranstaltung infolge höherer Gewalt usw. nach Absprache mit der SAM-SpoKo teilweise oder ganz abzusagen oder zu verschieben. Ein genereller Anspruch auf Rückzahlung des bereits bezahlten Startgeldes besteht nicht. Der lizenzierte Fahrer erlaubt dem SAM die Weitergabe seiner auf dem Lizenzge such gemachten persönlichen Angaben (zwecks branchenbezogener Werbung, Informationen usw.) an Dritte. Mit seiner Unterschrift auf dem Notfallblatt anerkennt jeder Fahrer dieses Reglement und verpflichtet sich, dieses und die Anweisungen der Sport-Funktionäre strikte zu befolgen. Fahrern, die gegen dieses Reglement verstossen, kann die SAM-SpoKo Bussgelder bis zu CHF 200.00 auferlegen. Bei Widerhandlungen gegen das Reglement oder unsportlichem Verhalten kann ein Fahrer für einzelne Läufe oder Rennen gesperrt werden. Es kann ihm aber auch die SAM-Lizenz ganz entzogen werden, womit er auch aus der SAM-Meisterschaft ausscheidet.

Die Sportkommission behält sich Änderungen dieses Reglements vor und entscheidet bei allfälligen Auslegungs-Differenzen.

Einsprachen gegen Verfügungen der SAM-SpoKo können beim SAM-Schiedsgericht eingereicht werden. Dieses Gremium entscheidet endgültig über allfällige Unstimmigkeiten. Einsprachen erwirken keinen Aufschub der gefällten Entschiede.

Mit der vollständig ausgefüllten und unterschriebenen Anmeldung für die jeweilige Veranstaltung erklärt sich der Teilnehmer bzw. das Team mit dem aktuellen Reglement einverstanden.

#### Art. 1.4.1 Reglements Änderungen

Das Saisonreglement bleibt aktuell bis Änderungen vorgenommen werden müssen. Änderungen erfolgen in der Regel nach Abschluss einer Jahreswertung. Im Falle von Änderungen aufgrund sicherheitstechnischer Anforderungen wird jedem Teilnehmer eine Ergänzung oder Neufassung zugestellt. Die aktuelle gültige Version des Reglements ist auf [www.s-a-m.ch](http://www.s-a-m.ch) zu finden.

Änderungen im Reglement werden mit **rotem Schriftzug** gekennzeichnet.

### Art. 1.5 Lizenz, Anmeldung

Bedingungen für den Erhalt einer SAM-Mofacup Lizenz: Neben den Erfüllungen nachstehender Bedingungen kann jede Lizenzabgabe von der SAM-Sportkommission einem individuellen Gutachten unterzogen werden. Ein Rechtsanspruch auf eine Lizenz besteht nicht. Jeder Rennfahrer muss in Besitz einer vom SAM (Schweizerischer Auto- und Motorradfahrer-Verband) ausgestellten Lizenz sein. Lizenzberechtigt sind alle ab 12-jährig. Der Sektionsbeitritt bei einer Sektion muss vorab erfolgt und die Mitgliedschaft bezahlt sein. Lizenzen werden nur an SAM-Sektionsmitglieder abgegeben, deren Sektionsbeitrag beglichen ist und sind jeweils vom Ausstellungsdatum an bis Ende des Jahres gültig. Vorrang auf

eine SAM-Lizenz haben jene Fahrer, die im Vorjahr bereits eine solche besessen haben und an den Veranstaltungen auch teilgenommen haben. Danach werden die Gesuchsteller mit Wohnsitz in der Schweiz, dann alle Übrigen berücksichtigt. Die jeweils gültige SAM-Mofacup-Lizenz gilt für Fahrer als Eintrittsticket zu allen SAM-Mofacup-Veranstaltungen. Für bestellte und nicht abgeholte oder annullierte Lizenzen wird eine Bearbeitungsgebühr von CHF 30.00 verrechnet.

**Die Lizenz muss bei jeder Veranstaltung bei der technischen Kontrolle vorgezeigt werden!**

### **Art. 1.5.1 Doppel Lizenz**

Eine Doppel-Lizenz wird nur nach Absprache mit der SpoKo bewilligt! Lizenzierte SAM-Fahrer, die im Besitze einer anderen SAM-Lizenz sind (Supermoto, Motocross, Trial), erhalten die Mofacup-Lizenz zu einem reduzierten Preis. Preis siehe Lizenzgebühren.

### **Art. 1.5.2 Tageslizenzen**

Das Gesuch für eine Tageslizenz ist online unter [www.s-a-m.ch](http://www.s-a-m.ch) herunterzuladen. Tageslizenzen können an allen Rennen abgegeben werden, sofern genügend Startplätze in den entsprechenden Kategorien frei sind. Interessenten müssen sich eine Woche vor dem Veranstaltungstag beim Sportkommissar Mofacup anmelden. Die Tageslizenzgebühr ist an der technischen Kontrolle der jeweiligen Veranstaltung in bar zu begleichen. Es muss ein Nachweis für eine gültige Unfallversicherung und ein ausgefülltes Notfallblatt abgegeben werden! Sind diese Punkte erfüllt, ist der tageslizenzierte Fahrer startberechtigt, ansonsten wird er nicht zum Start zugelassen. Startnummern für tageslizenzierte Fahrer werden an der technischen Kontrolle abgegeben (laminiertes Schild).

### **Art. 1.5.3 Notfall-Blatt Sparte Mofa**

Jeder Fahrer bestätigt mit seiner Unterschrift auf dem Notfallblatt, alle Punkte gelesen und verstanden zu haben sowie auch dieses SAM-Mofacup-Reglement gelesen und verstanden zu haben.

### **Art. 1.5.4 Haftungsausschluss**

Das entsprechende Formular muss für das Fahren im Race-Inn Roggwil BE unterschrieben werden. Dieses gilt für Trainings- und Cupfahrten im RACE-INN Roggwil.

### **Art. 1.5.5 Anmeldung**

Das Anmeldeformular für die jeweilige Veranstaltung wird jeweils mit genügend Vorlaufzeit an die lizenzierten Fahrer per E-Mail oder Briefpost zugestellt. Die Anmeldung ist fristgerecht an den Sportkommissar Mofacup einzusenden. Das Startgeld wird jeweils bei der technischen Kontrolle/Einschreiben vor der Veranstaltung bezahlt. Bei nicht fristgerechter Anmeldung muss eine Gebühr von zusätzlich CHF 30.00 beim Einschreiben entrichtet werden.

**Anmelden auf dem Rennplatz ist nicht möglich!**

### **Art. 1.5.6 Lizenzgebühren und Startgelder<sup>2021</sup>**

Die Höhe der Gebühren wird jedes Jahr neu von der SAM-Sportkommission (SAM-SpoKo) in Zusammenarbeit mit den Veranstaltern und dem Verband festgelegt. Die SpoKo kann je nach Veranstaltung und Teilnehmerzahl die Startgelder anpassen.

Verbands- /Sektionsmitgliedschaft:	<b>CHF 75.00 bis CHF 125.00 (je nach Sektion)</b>
Lizenzgebühr:	<b>CHF 80.00</b>
SAM-Zweitlizenz:	<b>CHF 20.00</b>
Tageslizenz:	<b>CHF 30.00</b>
Startgeld:	<b>max. CHF 100.00 + CHF 10.00 für sonstige Unkosten Veranstalter</b>

**Es werden keine weiteren Kosten seitens Veranstalter akzeptiert.**

### **Art. 1.5.7 Startnummer**

Die gewünschte Startnummer kann beim Lizenz-Antragsformular angegeben werden. Die Nummer eines Fahrers bleibt für die nächste Saison bis Ende Januar reserviert. Die eingehenden Anträge werden nach dem Einsenddatum berücksichtigt. Startnummern für tageslizenzierte Fahrer werden an der technischen Kontrolle durch die SAM-Funktionäre zugeteilt bzw. abgegeben (laminiertes Schild).

## **Art. 1.6 Versicherung**

Versicherung ist Sache des Teilnehmers. Der Veranstalter übernimmt keine Haftung gegenüber Drittpersonen.

In der Lizenzgebühr ist eine Invaliditätsdeckung bis CHF 50'000 (fix, nicht progressiv) und eine Todesfalldeckung von CHF 10'000 enthalten. Eine Taggeld-Zusatzversicherung zur Abdeckung des Lohnausfalles bei Kürzungen durch Wag-

nis ist nicht enthalten. Diese kann aber von SAM-Lizenzinhabern über die Allianz abgeschlossen werden. Entsprechende Formulare werden mit den Lizenzunterlagen verschickt.

Mit seiner Unterschrift bestätigt der Teilnehmer, dass er ausreichend gegen Unfall versichert ist. Er verzichtet ausdrücklich darauf, im Falle eines Unfalles und/oder Schadenfalles den Veranstalter beziehungsweise seine Kommission (Mofacup-Wertungsverantwortliche / Funktionäre) für allfällige Ansprüche haftbar zu machen. Der Teilnehmer nimmt zur Kenntnis, dass es ihm selber obliegt, sich für alle möglichen Schadenfälle privat abzusichern (versichern) oder das Risiko vollumfänglich selber zu tragen.

Die Teilnehmer an SAM-Mofacup-Veranstaltungen müssen selbst für Unfälle versichert sein. Ereignisse bei Veranstaltungen sind Nichtbetriebsunfälle oder Unfälle im Privatbereich. Arbeitnehmer sind dagegen bei ihrem Arbeitgeber versichert. Die Heilungs- und Lohnausfallkosten sind diesbezüglich gedeckt. Jeder Teilnehmer ist selbst verantwortlich und haftet auch selbst bei Unfällen und Schaden. Bei Personen, welche nicht durch einen Arbeitgeber für Nichtbetriebsunfälle versichert sind, bieten die öffentlichen Unfallversicherungskassen oder die Krankenkassen Unfallversicherungen an.

#### **Art. 1.6.1 Eigenverantwortung Teilnehmer**

Durch seine online heruntergeladenen/ausgedruckten Formulare (Einschreibung / Anmeldung / Reglement) bestätigt der Teilnehmer, die Rennsport- und Umbauteile nur an der oben genannten Veranstaltung einzusetzen. Er hat das Mofacup-Reglement eingehend gelesen und ist mit allen dort aufgeführten Punkten einverstanden. Für jeglichen Missbrauch der Mofas ausserhalb der Veranstaltung kann der Veranstalter, Ausschreiber der SAM-Mofacup-Wertung, noch der Anmeldungs-Entgegennahmer haftbar oder verantwortlich gemacht werden.

### **Art. 1.7 Kontrollen**

Vor jeder Mofacup-Veranstaltung werden technische Kontrollen durchgeführt. Kontrolliert werden hauptsächlich sicherheitsrelevante Punkte an den Fahrzeugen. Der Fahrer hat persönlich an der Kontrolle teilzunehmen. Leichte Verstösse werden durch den technischen Kontrolleur auf einer Liste vermerkt und bei der nächsten Kontrolle nachkontrolliert. Zurückgewiesene Fahrzeuge mit gravierenden Mängeln dürfen nachbearbeitet und erneut an der technischen Kontrolle vorgeführt werden. Bei Nichteinhalten der Anweisungen kann der Fahrer von der Veranstaltung ausgeschlossen werden.

#### **Art. 1.7.1 Stichproben Kontrolle**

Bei Verdacht einer Widerhandlung können Stichprobenkontrollen durchgeführt werden. Die ausgesuchten Mofas können durch die Verantwortlichen der Mofacup-Organisation im Beisein der Fahrer jederzeit auf Reglementsverstösse überprüft werden.

### **Art. 1.8 Sicherheit**

Die untenstehenden Bedingungen können jederzeit von der Mofacup-Leitung überprüft werden. Bei Nichteinhalten der Sicherheitsbedingungen ist die Pistenbenützung untersagt und die Teilnehmer werden von der Veranstaltung ausgeschlossen.

Das Verlassen der Piste (Einfahrt in die Box) auf dem Mofa oder bei sonstigen Problemen beim Fahrer oder dessen Maschine, **muss mit erhobener linker Hand deutlich und frühzeitig angezeigt werden!**

#### **Art. 1.8.1 Schutzkleidung**

Alle Fahrer sind verpflichtet Motorradbekleidung zu tragen: 1-teiliges oder 2-teiliges Lederkombi (von Vorteil mit Hartkunststoff Protektoren) plus Rückenschutz, Integral- oder Motocross Helm mit ECE Norm, abriebfeste Handschuhe und Stiefel (mindestens knöchelhohes Schuhwerk). Turnschuhe sind verboten. Der Rückenschutz ist obligatorisch und muss unter dem Kombi getragen werden. Motocross-Schutzpanzer dürfen über der Schutzbekleidung getragen werden. Bei Schuhen mit Schnürsenkeln müssen diese mit Racetape/Klebeband abgedeckt werden. Die Schutzbekleidung oder der Stiefel des Fahrers muss den Bereich des Fussknöchels und der Waden bedecken.

#### **Art. 1.8.2 Fahrzeugsicherheit**

Rückspiegel und Lampen müssen demontiert, lose Ständer fixiert werden. Sämtliche Kabel und Teile am Mofa müssen so verlegt sein, dass sie weder den Fahrer noch das Fahren beeinträchtigen bzw. für keinen anderen Fahrer eine Gefahr darstellen. Abgebrochene Brems- & Kupplungsgriffe (müssen einen kugelförmigen Abschluss aufweisen) mit scharfen Endkanten oder exponierte Ausrüstungsteile mit Schnittkanten, sind nicht zulässig. Der Gasgriff muss sofort in die Nullstellung zurückkehren, sobald der Fahrer den Griff loslässt. Lenkerenden müssen abgedeckt sein (z.B. Vibrationsdämpfer, Kunststoffzapfen, Griffüberzug). **Rotierende Teile wie Schwungräder, Ritzel, Variomaten und Kupplungen müssen gemäss dem technischen Reglement abgedeckt sein!**

#### **Art. 1.8.3 Startvorgang**

Der Start muss mit laufendem Motor erfolgen. Das Starten durch Anschieben ist verboten. Bei Zuwiderhandlung gilt der Ausschluss vom Rennen.

## Art. 1.9 Wettbewerb

Startberechtigt zu den Wertungsläufen sind jene Fahrer, die alle Punkte des Reglements erfüllt und die technische Kontrolle absolviert haben.

### Art. 1.9.1 Starterfelder

Der Organisation steht es frei, bei nicht genügend Fahrern in einer Startklasse, diese mit einer anderen Klasse zu einem Startfeld zu vereinen, dennoch aber separat zu werten. Doppelstarter können unter diesen Umständen allenfalls nicht berücksichtigt werden und müssen sich auf eine Kategorie beschränken.

### Art. 1.9.2 Startaufstellung

Diese ist abhängig vom Veranstaltungsort bzw. dem Veranstalter.

### Art. 1.9.3 Wertungslauf

Ab Startfreigabe (Ampel oder Fahne) durch den Rennleiter, bis Laufende mit Zielflagge. Wer sich nicht pünktlich am Vorstart einfindet, oder während der Aufwärmrunde einen Defekt hat, muss aus der Boxengasse starten. Die Aufwärmrunde gilt nicht als Wertungslauf. Hat sich der Fahrer auf die Aufwärmrunde mit nachfolgendem Wertungslauf begeben, darf das Fahrzeug nicht mehr ausgetauscht werden.

### Art. 1.9.4 Klassierung

Fahrzeuge, die während eines Wertungslaufes dem Fahrer die Weiterfahrt verunmöglichen (z.B. durch Sturz, Plattfuss oder technischen Defekt), dürfen nicht ausgetauscht werden. Reparaturen dürfen ausschliesslich in der Box durchgeführt werden. **Der Fahrzeugwechsel während eines Wertungslaufes zur Beendigung eines Rennens ist verboten!** Bei einem Sturz oder technischem Defekt unmittelbar vor der Zielkurvenpassage und auf der Zielgeraden, darf die Ziellinie auf dem Mofa sitzend, schiebend überquert werden und wird so noch gewertet. Ausserhalb dieses Bereichs muss das Mofa sofort aus der Gefahrenzone hinter die Streckenbegrenzung gestellt werden, sofern eine Weiterfahrt aus eigener Kraft nicht mehr möglich ist. Das Mofa darf erst nach Rennende zurück in die Box gebracht werden! Gegebenenfalls erhält der Fahrer noch Punkte und wird trotzdem noch gewertet. Das Überholen bei gelber Fahne hat im ausgetragenen Wertungslauf eine Rangklassierung um 5 Plätze nach hinten zur Folge.

### Art. 1.9.5 Abbruch eines Rennlaufes

Je nach Veranstalter und Veranstaltungsort kann ein abgebrochener Wertungslauf neu gestartet werden. Erfolgt der Rennabbruch nach 1/2 Rennrundendistanz, liegt der Entscheid beim Sportkommissar in Absprache mit dem Veranstaltungsleiter, ob der Lauf neu zu starten oder zu werten ist. Sind 2/3 des Rennlaufes absolviert, erfolgt kein Neustart. Nach einer gefahrenen Zeit von über 50 % wird der Lauf gewertet. Gewertet wird die Runde vor dem Rennabbruch.

### Art. 1.9.6 Tagesrang

Die tageslizenzierten Fahrer behalten ihre realisierten Punkte für die Tageswertung. Für die Tageswertung werden die Punkte aus allen Läufen zusammengezählt. Bei Punktegleichheit entscheidet der bessere Rang des letzten Laufes über die Platzierung im Tagesklassement. Für die Jahresmeisterschaft gehen die Punkte der tageslizenzierten Fahrer an die lizenzierten SAM-Fahrer über.

### Art. 1.9.7 Punkte

Bei den Wertungsläufen werden für die ersten 20 Fahrer von jedem Rennen jeder Kategorie, die mindestens 70% der Renndistanz gefahren sind, Punkte für die Endwertung verteilt.

Rang	Punkte	Rang	Punkte	Rang	Punkte	Rang	Punkte
1	25	6	15	11	10	16	5
2	22	7	14	12	9	17	4
3	20	8	13	13	8	18	3
4	18	9	12	14	7	19	2
5	16	10	11	15	6	20	1

### Art. 1.9.8 Jahresmeisterschaft

In jeder Kategorie in der fünf oder mehr lizenzierte Fahrer (mit Stichtag des ersten Saisonrennens) angemeldet sind, wird eine Jahresmeisterschaft ausgetragen. Für die Rangliste werden alle zählenden Punkte aus den Wertungsläufen addiert. Aufgrund dieser Rangliste wird der SAM-Mofacup-Klassensieger erkoren. Der Fahrer mit der höchsten Punktzahl im Klassement hat gewonnen. **Es gibt kein Streichresultat.** Bei Punktegleichheit entscheidet die bessere Rangierung der Einzelnen Rennen über dessen Jahresendrang.

### Art. 1.9.9 Transponder/Zeitmesser

Jedem Fahrer bzw. jedem Team wird ein Rundenzeitmesser (Transponder) abgegeben. Bei Verlust oder Beschädigung dieses Senders haftet der Fahrer bzw. das Team für die Entschädigung an den Zeitmessungsverantwortlichen. **Jeder Fahrer ist selber verantwortlich, dass der Transponder funktioniert.**

### Art. 1.9.10 Flaggenkunde



1. Schwarz-Weiss karierte Flagge

Das Rennen ist zu Ende - in der nächsten Runde in die Box fahren.



2. Schweizerfahne/Ampelsignal

Signal zum Start des Wertungslaufes.



3. Gelbe Flagge

Gefahr auf der Strecke - Überholen verboten, vorsichtig und langsam fahren!



4. Rot-Gelb gestreifte Flagge

Öl, Schmutz, Fahrzeugteile oder einsetzender Regen. Signalisiert dreckige bzw. rutschige Fahrbahn.



5. Rote Flagge

Signal zum sofortigen Anhalten und verlassen der Piste. **Gilt für alle Konkurrenten!**



6. Blaue Flagge

Signalisiert dem Fahrer, den Hintermann überholen bzw. überrunden zu lassen.



7. Schwarze Flagge **mit Startnummer**

Disqualifikation. Fahrer muss wegen technischem Defekt oder Fehlverhalten unmittelbar an die Box fahren und das Rennen beenden.

### Art. 1.10 Disziplin

Bei den Veranstaltungen haben alle Fahrer die Weisungen des Veranstalters zu befolgen (z.B. die Motoren abzustellen oder sich zu versammeln etc.). Die Fahrer sind für ihre Mechaniker, Verwandten und Besucher verantwortlich. Verstöße werden von der Organisation geahndet.

**ACHTUNG!!** Es ist **streng verboten** auf öffentlichen Strassen und Plätzen (z.B. Race-Inn Areal) mit dem nach diesem Reglement geänderten Mofa zu fahren! Bei Nichtbeachten kann der Teilnehmer bzw. das Team von der betreffenden Veranstaltung oder von der Wertung ausgeschlossen werden und/oder es erfolgt die Streichung der eingefahrenen Punkte! Es gibt keine Ausnahmen.

Die Veranstalter des SAM-Mofacups können bei Verletzungen gegen die Vorschriften des Strassenverkehrsgesetzes nicht haftbar gemacht werden.

#### Art. 1.10.1 Proteste

Proteste gegen Laufranglisten sind innert 30 Minuten nach dem Rennlauf an den SAM-Sportkommissar, im Beisein des Rennleiters und des Verantwortlichen der Zeitmessung zu richten. Proteste gegen Gesamtranglisten sind unmittelbar nach Verkündung an den SAM-Sportkommissar, im Beisein des Rennleiters und des Verantwortlichen der Zeitmessung zu richten. Proteste anderer Art, z.B. wegen unsportlichem Verhalten, sind vom Fahrer schriftlich, spätestens 30 Minuten nach Beendigung des Laufes, mit einer Gebühr von CHF 100.00 (technische Proteste CHF 150.00) an den SAM-Sportkommissar und Rennleiter auf dem Rennplatz einzureichen. Bei Feststellen eines Vergehens können sämtliche anfallende Kosten dem «schuldigen» Fahrer in Rechnung gestellt werden. Wird ein Protest anerkannt, wird die Protestgebühr zurückerstattet.

**Art. 1.10.2 Unsportliches Verhalten**

Gegen Fahrer, die im Rennen die Strecke abkürzen, an einer Unfallstelle überholen, die Geschwindigkeit unter gelber Flagge nicht anpassen oder andere Fahrer mit absichtlichem Kontakt behindern, werden durch den Rennleiter nach Rücksprache mit dem SAM-Sportkommissar Sanktionen ausgesprochen.

**Art. 1.10.3 Sanktionen**

Fahrern, die gegen dieses Reglement verstossen, kann der SAM-Sportkommissar Bussgelder bis zu CHF 200.00 auferlegen. Ein Fahrer kann für einzelne Läufe oder Rennen gesperrt werden. Es kann ihm auch die SAM-Lizenz ganz entzogen werden, womit er auch aus der SAM- Meisterschaft ausscheidet. Die Sanktionen richten sich nach der Schwere der Unsportlichkeit oder Nichteinhalten des Reglements, die in folgender Tabelle festgehalten sind. Die Härte der Sanktion wird durch den Rennleiter nach Rücksprache mit dem SAM-Sportkommissar festgelegt.

<b>Sanktionen</b>		<b>Beispiele</b>
Stufe 1	Im aktuellen Wertungslauf 5 Plätze nach hinten versetzt. Bei Trainings oder Zeittrainings wird der Fahrer für den nächsten Lauf 5 Startplätze nach hinten versetzt.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei gelber Flagge überholen.</li> <li>- Rücksichtslose Überholmanöver</li> </ul>
Stufe 2a	Disqualifikation des betroffenen Wertungslaufes.  Findet ein Verstoss während des Trainings oder Zeittrainings statt, muss der betroffene Fahrer im nächsten Wertungslauf von hinterster Position starten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Während eines Wertungslaufes das Fahrzeug wechseln.</li> <li>- Weiterfahrt nach technischem Defekt bei schwarzer Flagge.</li> </ul>
Stufe 2b	Disqualifikation des betroffenen Wertungslaufes inkl. Verwarnung.  Findet ein Verstoss während des Trainings oder Zeittrainings statt, muss der betroffene Fahrer im nächsten Wertungslauf von hinterster Position starten.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einen anderen Fahrer aktiv abdrängen oder mit Hand und Fuss bei der Fahrt stark behindern.</li> </ul>
Stufe 3	Disqualifikation von der Veranstaltung inkl. Lizenzentzug. Der Fahrer verliert die laufenden Punkte der Saison.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wiederholte Unsportlichkeit oder extrem grobfahrlässiges Verhalten.</li> </ul>

**Art. 1.10.4 Versuchsfahrten**

Gefahren werden darf nur in der jeweilig angemeldeten Kategorie auf der Piste. Zwischenzeitliche Versuchsfahrten oder fahren in einer anderen Kategorie als angemeldet, ist nicht gestattet. Versuchsfahrten ausserhalb der Piste inkl. Boxengasse sind ausgeschlossen. Ausnahmen können nur im Training vom Veranstaltungsleiter gewährt werden.

**Art. 1.10.5 Rauchverbot**

Gilt in der gesamten Box. Teilnehmer und Besucher, die sich nicht daran halten, werden von den Verantwortlichen aus der Box verwiesen.



## Art. 2 Technisches-Reglement

### Art. 2.1 Rahmen

Es dürfen nur Mofas mit Rahmen aus der CH-Homologation gefahren werden. Der homologierte Rahmen muss vom Steuerrohr bis Sattelaufnahme tragend verbaut sein. Die Motoraufnahme darf ersetzt werden, sodass z.B. auf ein Sachs-Rahmen ein Puch-Motor montiert werden kann. Die Position des Motors sowie die Erscheinung des Gesamtbildes muss dem homologierten Original möglichst ähnlich sein. Modifikationen am Rahmensteuerrohr und der Sattelaufnahme sind erlaubt. Hinten gefederte Mofa-Rahmen dürfen nach Typenschein, wenn in der entsprechenden Kategorie erlaubt, starr gemacht werden. Das bestehende Federelement (Federbein) darf entfernt werden. Eine verschweisste oder verschraubte Konstruktion ist erlaubt. **Sonderbestimmungen der jeweiligen Kategorie beachten.**

#### Art. 2.1.1 Schweißarbeiten

Jegliche Schweißarbeiten an tragenden Konstruktionen, Rahmen etc. müssen fachgerecht ausgeführt werden. Nicht fachgerecht ausgeführte Schweißarbeiten können bei der technischen Kontrolle beanstandet werden, was zum Ausschluss von der Veranstaltung führen kann.

#### Art. 2.1.2 Bremsen

Zwei voneinander unabhängig wirkende Bremskreise sind vorgeschrieben. Es dürfen nur Trommel- und Einscheibenbremssysteme verwendet werden. Fussbremsen dürfen nur auf das Hinterrad wirken. Eigenbau Bremsnippl an Bowdenzügen sind verboten (z.B. durchbohrte Schrauben etc.). Bremszangen-Befestigungsschrauben vorne und hinten sind mit Draht zu sichern. → Siehe [Fig. 6](#).

#### Art. 2.1.3 Brems- und Kupplungsarmaturen

Brems- und Kupplungshebel müssen am Hebelende einen festen Abschluss in Kugelform haben. Werden Zweifinger-Bremshebelarmaturen aus dem Velo-Bike-Sektor, hydraulisch oder mechanisch, als Bremshebel oder Kupplungshebel eingesetzt, dürfen diese im käuflich erworbenen Zustand belassen werden. Kein nachträglicher Kugelabschluss nötig. Es dürfen aber nur Bremshebel mit vorgezogener Kontur verwendet werden. Abgebrochene oder spitzverlaufende Velo-Bike-Hebel müssen zwingend gewechselt werden.

#### Art. 2.1.4 Abstellknopf

Jedes Mofa muss an der linken Lenkerseite einen gut bedienbaren funktionstüchtigen Abstellknopf aufweisen, damit beim Hängenbleiben des Gasschiebers etc. die Zündung unterbrochen werden kann. → Siehe [Fig. 1](#).

#### Art. 2.1.5 Reifen/Räder

Es dürfen nur aus dem Handel käufliche, ab Werk profilierte Reifen mit Strassenzulassung gefahren werden. Slicks und Reifenwärmer sind verboten. Für das verwendete Mofa sind nur die typenüblichen Felgendimensionen erlaubt. Umbau auf andere Durchmesser oder breitere Felgen ist nicht gestattet. Bei gleichbleibender Dimension dürfen Felgen anderer Fabrikate eingesetzt werden.

#### Art. 2.1.6 Lenkeranschlag

Der originale Lenkeranschlag muss verstärkt werden. Lenkeranschlag Supermofa mit Schaumstoffrohr an der Gabel ist erlaubt.

#### Art. 2.1.7 Fussrasten

Es dürfen nur klappbare Fussrasten, die seitlich nach oben oder schräg nach hinten einklappen, montiert sein. Bei einem Sturz müssen sie sofort einklappen. → Siehe [Fig. 5](#).

#### Art. 2.1.8 Nummerntafel

An jedem Mofa muss vorne an der Gabel im Bereich der Lampe eine Nummerntafel angebracht sein. Die Tafel muss auf einer Fläche von rund 20 cm auf 20 cm eine gut lesbare Startnummer aufweisen.

### Art. 2.2 Motor

Erlaubt sind nur CH-homologierte Mofamotoren mit maximal 2-Gängen. Mofamotoren, die nicht einer Schweizer Typenprüfung unterliegen, dürfen nicht mehr als 2-Gänge haben (2-fach geschaltetes Getriebe) und es muss nachgewiesen werden können, dass der Motor im Ursprungsland ein homologierter Mofamotor ist. Es darf lediglich ein (Stück) Mofamotor verbaut werden. Mehrzylinder- oder Mehrmotor-Umbauten sind in keiner Kategorie gestattet. **Sonderbestimmungen der jeweiligen Kategorien sind zu beachten.**

#### Art. 2.2.1 Renngehäuse

Sogenannte Renngehäuse, wie sie für Peugeot, Piaggio und andere Mofas im freien Handel erhältlich sind, sind gestattet, sofern sie das gleiche Stehbolzen- und Befestigungslochbild wie das originale, homologierte Gehäuse aufweisen und in einer Serie von >500 Stk. hergestellt wurden. **Sonderbestimmungen der jeweiligen Kategorien sind zu beachten.**

### Art. 2.2.2 Gaswechsel

Das Mofamotorkurbelgehäuse (Kurbelgehäusepumpe des eingesetzten Motors) muss für die Gemischansaugung benutzt werden. Die Gemischaufbereitung = Benzin/Luftgemisch, muss im Vergaser erfolgen. Fremdgasprinzipie und andere Medien sind nicht gestattet. Nur ASPEN respektive Benzin und Umgebungsluft (kein Sauerstoff). Einspritzanlagen und Lader-Systeme jeglicher Art. (ausgenommen sind Resonanz-Auspuffanlagen) sind verboten. Auslass- und Auspuffsteuerung sind verboten. Die Gaswechsel-, Ansaug-, Einlass-, Überström- und Auspuff-Steuerzeiten, das Kurbelkammervolumen sowie Form, Volumen und Länge des Ansaug- und Auspuff-Trakts, dürfen nicht während der Fahrt verändert werden. Ansaugexpansionsgefässe sind zugelassen.

### Art. 2.2.3 Vergaser

Das in jeder Kategorie vorgegebene max. Mass versteht sich als kleinster kreisrunder Durchmesser der im Mischrohr des Vergasers gemessen wird. Das Mischrohr kann auch oval sein, jedoch darf die Fläche des Querschnittes die des entsprechend erlaubten kreisrunden Durchmessers nicht überschreiten. Die Toleranz bei allfälligen Kontrollen beträgt 0.5%.

### Art. 2.2.4 Auspuff

Sämtliche Auspuffe müssen eine intakte und funktionsfähige Schalldämpfung haben. Die Auspuffanlage muss so verlegt werden, dass sie auch bei komprimierten Federelementen maximale Schräglagefreiheit gewährleistet. Im Weiteren darf die Auspuffanlage die Stiefel auf den Fussrasten in keiner Weise beeinträchtigen. Sonderbestimmungen der jeweiligen Kategorien sind zu beachten. Die maximale Lärmbelastung der jeweiligen Rennstrecken ist zu beachten.

Kartbahn Roggwil: max. 108 dB bei Vorbeifahrt

Kartbahn Lyss: max. 98 dB bei Vorbeifahrt

Lignières: max. 96 dB bei Vorbeifahrt

### Art. 2.2.5 Variomatik

Variomatik getriebene Motoren müssen um die Kupplungsglocke hinten einen Stahlkäfig von mindestens 1.5 mm Dicke haben. Seitlich muss der Korb nach aussen soweit geschlossen sein, dass beim Lösen der Mutter die Kupplungsglocke nicht ab der Welle rutschen kann. Diese Vorrichtung muss mit dem Rahmen verbunden sein. Stahlband um die Seitenschutzabuchtung ist ungenügend. →Siehe [Fig. 3](#).

### Art. 2.2.6 Schrauben Sicherung

Öl-Ablassschrauben von Motoren und Getrieben sind mit Draht gegen das Lösen zu sichern. Bremszangen Befestigungsschrauben vorne und hinten sind ebenfalls mit Draht zu sichern. →Siehe [Fig. 6](#).

### Art. 2.2.7 Überlaufgefäss

Benzinüberläufe vom Vergaser müssen in einem Überlaufgefäss (min. 50 ml) enden. Die Getriebeentlüftung muss ebenfalls in einem Überlaufgefäss enden, das in der Lage ist, je nach Motorentyp, bei einem Sturz das auslaufende Öl für mindestens 20 Sekunden aufzufangen. Für Vergaser- und Getriebeüberläufe darf, wenn genügend gross, der gleiche Behälter verwendet werden. →Siehe [Fig. 4](#). Sammelbehälter sind nach jedem Training oder Rennen zu entleeren!

### Art. 2.2.8 Sonderbestimmung Tankdeckel

Der Tankdeckel ist so zu wählen/montieren, dass bei einem Sturz ein Auslaufen von Benzin verhindert wird. Beispielsweise mit einem Bajonettverschluss oder einem abschliessbaren Tankdeckel. Bei Stecksystemen muss eine zusätzliche Sicherung, wie z.B. ein Sicherungsband um den Tank, vorgesehen werden. Gibt es Probleme mit der Entlüftung, ist es erlaubt einen Entlüftungsnippel zu montieren. Dieser muss aber gewährleisten, dass nur Luft in den Tank reingezogen wird, aber bei Sturz kein Benzin durch den Nippel ausläuft. **Eine Entlüftung in ein Gefäss wie beim Vergaser ist nicht erlaubt.**

### Art. 2.2.9 Abdeckung

Freilaufende Schwungräder, Zündrotoren, Keilriemenscheiben, Kupplungen und Variatoren müssen abgedeckt sein. Die Abdeckung darf zur besseren Kühlung mit Luftschlitzen modifiziert werden. Die Befestigungsmutter muss abgedeckt sein. →Siehe [Fig. 2/3](#).

### Art. 2.2.10 Benzin

Es dürfen nur handelsübliches bleifreies Benzin mit 95-100 Oktan plus Mischöl verwendet werden. Oktanbooster und sonstige Zusätze sind verboten.

### Art. 2.2.11 Benzin im Race-Inn Roggwil

Alle Mofas erscheinen zur technischen Kontrolle mit leerem Tank. Es darf nur mit ASPEN-Benzin gefahren werden. Der Verkauf erfolgt als Fertiggemisch direkt im Race-Inn Roggwil gegen Bezahlung. Fahrer die gleichentags trainieren, müssen auch mit leerem Tank zur technischen Kontrolle. Rest-ASPEN darf nur an den Trainings ausserhalb der Veranstaltung verbraucht werden. Kanister und fremde Benzinmischöle sind in der Box verboten! Nichteinhalten dieser Regelung wird durch die SAM-SpoKo sanktioniert.

## Art. 2.3 Bilder

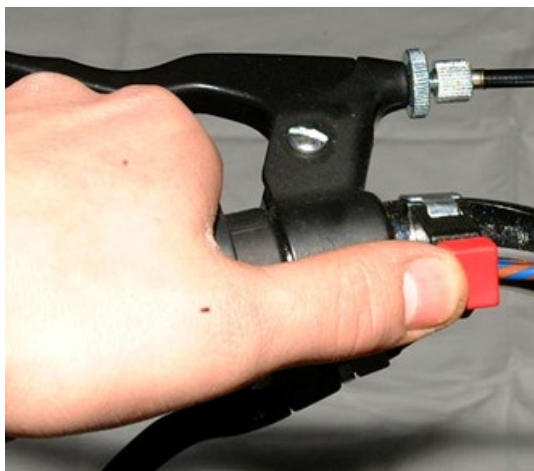


Fig. 1: Abstellknopf



Fig. 4: Überlaufgefäß

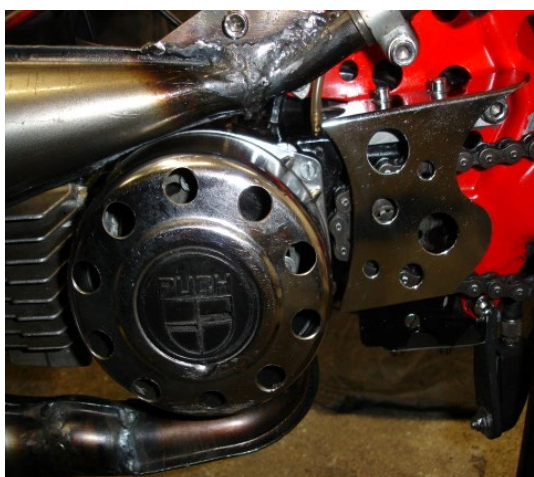


Fig. 2: Schwungrad- und Ritze- Abdeckung



Fig. 5: Klappbare Fussraster

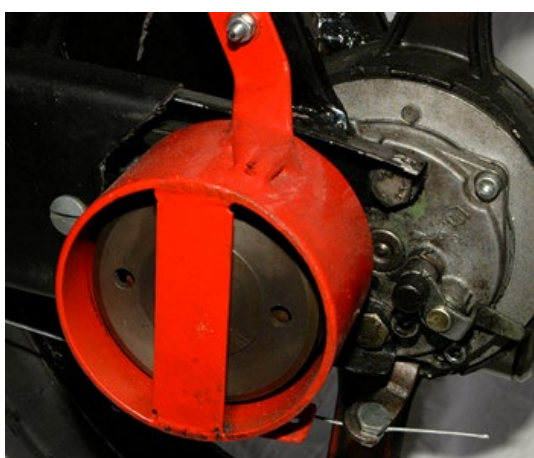


Fig. 3: Variomatik Abdeckung

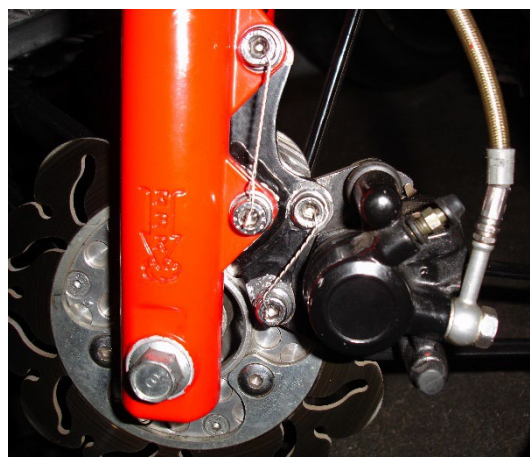


Fig. 6: Gesicherte Bremszange



Fig. 7: Proma (Technigas) Circuit für Rookie Cup

## Art. 3 Kategorien

### Art. 3.1 ROOKIES E-50 CUP

#### Art. 3.1.1 Ziel und Zweck

Der „Rookies E-50 CUP“ bietet den bestmöglichen Einstieg in den Mofacup. Mit den reglementierten Beschränkungen, soll erreicht werden, dass auch jüngere Fahrer sich den Sport leisten können und dass der sportliche Aspekt im Vordergrund steht.

#### Art. 3.1.2 Teilnehmer

Als teilnahmeberechtigt gilt, wer das nötige Mindestalter erreicht hat und in den letzten fünf Jahren keinen Meistertitel (alle Kategorien) herausgefahren hat.

#### Art. 3.1.3 Motor

Zylinder:	Erlaubt sind luftgekühlte, kolbengesteuerte Zylinder und Zylinderköpfe, dessen dem homologierten Puch E-50 Motoren originalen Befestigungsloch-Abstandsbild passend ab Werk sind. Drehschieber- und Membransteuerung ist nicht gestattet. Die maximal erlaubte Zylinderbohrung beträgt 45 mm.
Motor:	Erlaubt sind ausschliesslich CH-homologierte Puch E-50 Motorengehäuse, egal ob Kat. 3-Lagergehäuse oder normales 4-Lagergehäuse. Das Getriebe muss nach Original E50 Prinzip aufgebaut sein, darf jedoch geradeverzahnt sein.
Kurbelwelle:	Erlaubt sind ausschliesslich die im Handel erhältlichen Kurbelwellen, die für den E-Motor in Serie hergestellt werden. Der Hub muss dem homologierten Motorenoriginal von 43mm entsprechen.
Zündung:	Erlaubt sind ausschliesslich analoge, nicht programmierbare Zündungen.
Kupplung:	Die originale Kupplung muss verwendet werden, darf aber modifiziert werden. Der originale Kupplungskorb muss zur Kraftübertragung genutzt werden, darf jedoch verstärkt werden. Die im Aufbau ähnliche HK-Kupplung *Art.Nr.: SCT112, darf verwendet werden.
Vergaser:	Max.19 mm mitgeltende Bestimmungen siehe <a href="#">„Art. 2.2.3 Vergaser“</a> .
Auspuff:	Erlaubt ist ausschliesslich der im Handel erhältliche „Proma Circuit“ *Art.Nr.: 19020. Der Auspuff darf im Bereich, wo der Krümmer an den Resonanzkörper anschliesst, getrennt und auf einen seitlichen Verlauf umgeschweisst werden. Das kurze Zwischenstück zwischen Krümmer und Resonanzkörper darf entfernt werden. →Siehe <a href="#">Fig. 7</a> . Durchmesser von Krümmer sowie Endrohr darf <u>nicht</u> geändert werden. Endrohr darf gekürzt werden und der Schalldämpfer ist frei wählbar gemäss <a href="#">„Art. 2.2.4 Auspuff“</a> .

#### Art. 3.1.4 Fahrwerk

Rahmen:	Puch-Mofas aus der Schweizer Homologation. Mitgeltende Bestimmungen siehe <a href="#">„Art. 2.1 Rahmen“</a> .
Vorderradaufhängung:	Die verwendete Vorderradfedergabel darf nicht mit einer hydraulischen Dämpfung ausgerüstet sein. Eine Ausnahme bilden die im Handel erhältlichen EBR Gabeln *Art. Nr. 020015, 020016. Die zusätzliche Dämpfung der Vorderradfedergabel mittels Lenkungsdämpfer ist erlaubt.
Hinterradaufhängung:	Hinten gefederte Rahmen dürfen starr gemacht werden oder mittels des originalen Prinzips, mit den originalen Befestigungspunkten, gefedert sein. Umbau auf Mono-Federbein ist verboten.

## Art. 3.2 SUPERSTOCK70

### Art. 3.2.1 Ziel und Zweck

Die Kategorie SUPERSTOCK70 bedeutet eingeschränkter Hubraum auf Basis vom originalen Mofa-Motor. Stehbolzenabstände, Kühlprinzip und Hub sind dem homologierten Motor gleichbleibend.

### Art. 3.2.2 Motor

- Zylinder: Erlaubt sind Zylinder mit maximal 70 ccm. Zylinder und Zylinderköpfe, müssen auf die originalen Stehbolzen des eingesetzten homologierten Mofamotors passen (Befestigungsloch, Abstandsbild). Versetzen der Stehbolzenbohrungen ist nicht erlaubt.
- Kühlung: Es sind nur Luftgekühlte Zylinder und Zylinderköpfe erlaubt. Wasserkühlung Verboten!
- Motorengehäuse: Das CH-homologierte Mofamotorengehäuse muss die ab Werk gemachten Motor- Befestigungen (Aufnahmedistanzen) aufweisen. Der Stehbolzenabstand am Gehäuse darf nicht verändert werden.
- Renngehäuse: Erlaubt gemäss [„Art. 2.2.1 Renngehäuse“](#).
- Kurbelwellenhub: Der Hub muss dem homologierten Motorenoriginal entsprechen.
- Vergaser: **Max.21 mm** gemäss [„Art. 2.2.3 Vergaser“](#).
- Auspuff: Frei**
- Einlasssteuerung: Kolben-, Drehschieber- und Membransteuerung ist erlaubt.
- Zündung: Erlaubt sind ausschliesslich analoge, nicht programmierbare Zündungen.
- Mitgeltende Bestimmungen siehe [„Art. 2.2 Motor“](#).

### Art. 3.2.3 Fahrwerk

- Rahmen: Frei gemäss [„Art. 2.1 Rahmen“](#). Umbau auf Mono-Federbein ist erlaubt.

### Art. 3.2.4 Sonderreglement ByeBike

- Motor: Originalmotor mit Zylinder max. 70 ccm.
- Vergaser: Max. **21mm** gemäss [„Art. 2.2.3 Vergaser“](#).
- Zündung: **Erlaubt sind ausschliesslich analoge, nicht programmierbare Zündungen.**
- Variomatik: **Ein Umbau auf Oversize-Variomatik ist erlaubt.**

## **Art. 3.3 PUCH CUP**

### **Art. 3.3.1 Ziel und Zweck**

Der Puch CUP bietet aufgrund der technischen Einschränkungen einen fairen Charakter und ist die ideale Aufstiegsmöglichkeit für Rookies. Gefahren wird auf Basis vom originalen Puch Mofa-Motor. Stehbolzenabstände, Kühlprinzip und Hub sind dem homologierten Motor gleichbleibend.

### **Art. 3.3.2 Teilnehmer**

Als teilnahmeberechtigt gilt, wer das nötige Mindestalter erreicht hat und in den letzten fünf Jahren keinen Meistertitel (alle Kategorien ausser Rookies) herausgefahren hat. Der Titelträger muss in der kommenden Saison in eine Superstock-Kategorie aufsteigen.

### **Art. 3.3.3 Motor**

Zylinder:	Erlaubt ist ausschliesslich der für Puch E50/Z50/ZA50 motorenerhältliche Italkit Zylinder Artikel-Nr.:18050 mit 47mm Bohrung. Der originale Kolbendarf durch ein anderes Fabrikat ersetzt werden. Das ZME-Prinzip muss beibehalten werden.
Motor:	Erlaubt sind ausschliesslich CH-homologierte Puch Motorengehäuse (E50/Z50/ZA50). Das Getriebe ist frei.
Kurbelwelle:	Erlaubt sind ausschliesslich die im Handel erhältlichen Kurbelwellen, die für den E-50 Motor in Serie hergestellt werden. Der Hub muss dem homologierten Motorenoriginal von 43mm entsprechen.
Zündung:	Erlaubt sind ausschliesslich analoge, nicht programmierbare Zündungen.
Kupplung:	Ausschliesslich erlaubt ist die originale Ölbadkupplung, welche modifiziert werden darf oder Umbau auf KTM SX50 Kupplung. Alle anderen Systeme oder Trockenkupplungen sind verboten.
Vergaser:	Max. 21 mm mitgeltende Bestimmungen siehe <a href="#">„Art. 2.2.3 Vergaser“</a>
Auspuff:	Auspuff frei wählbar gemäss <a href="#">„ Art. 2.2.4 Auspuff“</a> . Der SpoKo behält sich aufgrund der Chancengleichheit das Recht vor, zukünftig Einschränkungen vorzunehmen.

### **Art. 3.3.4 Fahrwerk**

Rahmen: Puch-Mofas aus der Schweizer Homologation.

Mitgeltende Bestimmungen siehe [„Art. 2.1 Rahmen“](#).

## Art. 3.4 SUPERSTOCK80

### Art. 3.4.1 Ziel und Zweck

Die Kategorie SUPERSTOCK 80 bedeutet BigBore auf Basis vom originalen Mofa-Motor. Stehbolzenabstände, Kühlprinzip und Hub sind dem homologierten Motor gleichbleibend.

### Art. 3.4.2 Motor

- Zylinder: Erlaubt sind Zylinder mit maximal 80 ccm. Zylinder und Zylinderköpfe müssen auf die originalen Stehbolzen des eingesetzten, homologierten Mofamotors passen (Befestigungsloch, Abstandsbild). Versetzen der Stehbolzenbohrungen ist nicht erlaubt.
- Kühlung: Es sind nur luftgekühlte Zylinder und Zylinderköpfe erlaubt. Wasserkühlung Verboten!
- Motorengehäuse: Das CH-homologierte Mofamotorengehäuse muss die ab Werk gemachten Motor-Befestigungen (Aufnahmedistanzen) aufweisen. Der Stehbolzenabstand am Gehäuse darf nicht verändert werden.
- Renngehäuse: Erlaubt gemäss [„Art. 2.2.1 Renngehäuse“](#).
- Kurbelwellenhub: Frei.
- Vergaser: Max. 24 mm gemäss [„Art. 2.2.3 Vergaser“](#).
- Einlasssteuerung: Kolben-, Drehschieber- und Membransteuerung ist erlaubt.
- Zündung: Frei.
- Mitgeltende Bestimmungen siehe [„Art. 2.2 Motor“](#).

### Art. 3.4.3 Sonderregelung Motor Piaggio

- Zylinder: Erlaubt sind Zylinder mit maximal 80 ccm Zylinder und Zylinderköpfe müssen auf die originalen Stehbolzen des eingesetzten Motorengehäuse passen (Befestigungsloch, Abstandsbild). Versetzen der Stehbolzenbohrungen ist nicht erlaubt.
- Gehäuse Piaggio: Simonini Motorengehäuse Art.Nr: 10290 und 10230, ist zugelassen.
- Vergaser: Max. 24 mm gemäss [„Art. 2.2.3 Vergaser“](#).
- Zündung: Frei.
- Variomatik: Darf modifiziert werden

### Art. 3.4.4 Fahrwerk

- Rahmen: Frei gemäss [„Art. 2.1 Rahmen“](#). Umbau auf Mono-Federbein ist erlaubt.



## Art. 3.5 OPEN 100

### Art. 3.5.1 Ziel und Zweck

Die OPEN 100 ist die Prototypenklasse des Mofacup. Auf Basis eines homologierten Mofarahmens ist (fast) alles erlaubt.

### Art. 3.5.2 Motor

Zylinder: Zylinder mit maximal 100 ccm sind zugelassen. Befestigungslochabstandsbild und Stehbolzen-Lochabstandsbild am Motor sind freigestellt.

Kühlung: Frei.

Motorengehäuse: Es dürfen Mofamotoren wie auch andere Motorenfabrikate verwendet werden

Schaltmotoren: Motoren mit max. 2 funktionierenden Gängen, Schaltgestänge oder Getriebe darf modifiziert werden.

Getriebe: Frei (Schaltgetriebe max. 2 Gänge) Mono-Antrieb und Variomatik erlaubt

Kurbelwellenhub: Frei.

Vergaser: Frei.

Einlasssteuerung: Kolben-, Drehschieber- und Membransteuerung ist erlaubt.

Auslasssteuerung: Frei.

Zündung: Frei.

### Art. 3.5.3 Fahrwerk

Rahmen: Frei gemäss „[Art. 2.1 Rahmen](#)“. Umbau auf Mono-Federbein ist erlaubt. Die originale Motorenhalterung darf verändert werden.

Schwinge: Obligatorisch, Motorengehäuse dürfen nicht als Schwinge benützt werden (Scooter Motorengehäuse mit Schwinge als ganzes zu verbauen ist verboten)

Bremsen: Scheibenbremssystem vorne obligatorisch

Felgen: 16 bis 17 Zoll, Fabrikat und Breite frei

Reifen: Nur mit Strassenzulassung

Benzin Tank: Es muss ein Mofatank verwendet werden (Ausnahme Mofas vor 2021 aufgebaut)