

TECHNISCH REGLEMENT WEGRACE

2011

Hiermee komen alle voorgaande edities te vervallen.

Dit Reglement is gebaseerd op het FIM-Technisch Reglement Wegraces waarbij ook de artikelnummering is gevolgd en is van toepassing op wegrace-evenementen. In geval van Internationale wedstrijden waarbij een dispuut ontstaat over de tekstuele inhoud van dit reglement prefereert de Engelstalige tekst van het FIM-reglement. De ten opzichte van 2010 veranderde items zijn *vet en cursief* afgedrukt

KNMV

Zijpendaalseweg 1

Postbus 650

6800 AR ARNHEM

Tel. KNMV Algemeen: 026 - 3 528 510

Tel. KNMV Sport: 026 - 3 528 515

Fax: 026 - 3 528 522

Internet www.knmv.nl

E-mail Info@knmv.nl

INHOUDSOPGAVE TECHNISCH REGLEMENT

2	ALGEMENE BEPALINGEN	4
2.1.1	Inleiding	4
2.1.3	Vrijheid van constructie	4
2.2	Klassen	4
2.2.1	Volume bepaling	4
2.2.2	Drukvulling	4
2.2.3	Telemetrie	4
2.2.4	Gewicht	4
2.3	Algemene Specificaties	5
2.3.1	Materialen	5
2.3.2	Algemene motorspecificaties	5
2.3.3	Definitie van het frame van een solo motor	6
2.3.4	Startinrichting	6
2.3.5	Open kettingschermen	6
2.3.6	Uitlaatpijpen	6
2.3.7	Sturen	7
2.3.8	Bedieningshendels	7
2.3.9	Gashendel	7
2.3.10	Brandstofpomp	8
2.3.11	Voetsteunen	8
2.3.12	Remmen	8
2.3.13	Spatborden en wielbescherming	8
2.3.14	Stroomlijning	9
2.3.15	Hellingshoek	10
2.3.16	Wielen en velgen	10
2.3.17	Banden voor solomotoren	11
2.3.19.1	Nummer borden	12
2.3.19.2	Benzine en olie tank	14
2.10	Brandstof- olie en koelmiddel	14
2.11	Uitrusting en beschermende kleding en helmen	18
2.12	Keuring	20
2.14	Geluidscontrole	22
2.15	Handleiding voor gebruik geluidsmeters	25
2.25	Richtlijnen vermogens testbank	26
 <i>Specifieke reglementen ONK Klassen</i>		
2.0	125 cc.	27
2.5	Dutch Supersport	27
2.7	Dutch Superbike	38
2.9	Zijspannen	49
 <i>Specifieke reglementen NK. klassen</i>		
2.8	Supermono	57
2.20	Classics	61
 <i>Specifieke reglementen Cup klassen</i>		
2.21	SuperCup 600 en 1000	64
2.22	<i>Moriwaki Cup</i>	65
2.23	<i>Talent Cup 600</i>	65
2.24	3 D-Cup	67
 <i>Specifieke reglementen districts evenementen</i>		
2.25	CRT-C competitie	68
2.26	Clubrace reglement	69

2 Algemene bepalingen

2.1.1 INLEIDING

Het begrip motorfiets omvat alle voertuigen met minder dan 4 wielen die worden aangedreven door een krachtbron en ontworpen zijn voor het vervoer van personen waaronder de bestuurder. De wielen dienen met de grond in aanraking te blijven, behalve in uitzonderlijke omstandigheden.

2.1.3 VRIJHEID VAN CONSTRUCTIE

Voorop gesteld dat motoren voldoen aan de voorwaarden zoals gesteld in dit Technisch Reglement worden er geen beperkingen opgelegd ten aanzien van fabrikaat, constructie en/of het type motorfiets. Alle solomotoren dienen zodanig geconstrueerd te zijn dat ze volledig kunnen worden bediend door de berijder. Motorfietsen met zijspan moeten zijn uitgerust voor het vervoer van een passagier.

2.2 KLASSEN

Groepen worden verdeeld in klassen naar hun cilinderinhoud zoals in het Wegrace Reglement en het daaruit voortvloeiend Technisch Reglement nader zijn aangegeven.

2.2.1 VOLUME BEPALING

Zuigermotor werkend volgens het Otto principe.

Het volume van elke cilinder wordt berekend volgens de formule:

$$\text{volume} = \frac{D^2 \times 3.1416 \times S}{4}$$

D = Boring
S = Slag

Bij niet ronde boringen moet het zuigeroppervlak worden bepaald met behulp van een voor de betreffende motor geschikte methode.

Tijdens het meten van D is een tolerantie van 0.1 mm. toegestaan. Als blijkt dat de maximale cilinderinhoud wordt overschreden moet - bij een normale omgevingstemperatuur - de motor opnieuw gemeten worden, maar nu met een tolerantie van 0.01 mm.

2.2.2 DRUKVULLING

Elke mechanische vorm van drukvulling is verboden. (Behalve voor Record pogingen, Drag race en Sprint)

Directe inspuiting van brandstof wordt niet beschouwd als drukvulling.

Een motor, zowel 2-takt als 4-takt, zal niet worden beschouwd als werkend met drukvulling, als tijdens een krukas omwenteling de totale volumevariatie van de inrichting, waarmee de vulling onder druk wordt gezet, de toelaatbare cilinderinhoud niet te boven gaat.

2.2.3 TELEMETRIE

Informatie mag op geen enkele manier verzonden worden van en naar een rijdende motorfiets, uitgezonderd officiële tijdwaarnemingapparatuur en/of beeldregistratie apparatuur. Automatische rondetijden registratie wordt niet als telemetrie beschouwd. Rondetijdapparatuur mag in geen geval de officiële tijdwaarneming of de apparatuur hiervan beïnvloeden.

2.2.4 GEWICHTEN

Weegschalen moeten minimaal om de 2 jaar gecertificeerd worden en het certificaat moet ter beschikking zijn bij de verantwoordelijk technisch official

Bij weging na afloop van een wedstrijd wordt een tolerantie van 1kg. met betrekking tot het minimum gewicht in acht genomen, **tenzij anders vermeld in de specifieke reglementen**

2.2.4.1 Gewicht zonder brandstof

Voor de minimum gewichten, zie Klasse Specificaties.

Ballast mag worden toegevoegd om aan het minimum gewicht te voldoen.

Ballast moet solide aan het hoofdframe of motorblok gemonteerd zijn, met minimaal 2 stalen bouten. (M8 minimaal)

Ook brandstof in de brandstoftank kan als ballast dienen.

2.3 ALGEMENE SPECIFICATIES

De volgende specificaties zijn van toepassing op alle motoren van de vermelde groepen. Nadere specificaties kunnen bij bepaalde wedstrijden noodzakelijk zijn. Deze zullen worden omschreven in de Aanvullende Reglementen voor de wedstrijd in kwestie.

2.3.1 Materialen

Het gebruik van titanium in de constructie van het frame, de voorvork, de stuurhelften, de achtervork, de achtervork assen en wielassen is niet toegestaan. Het gebruik van lichtmetalen in de wielassen is evenmin toegestaan. Titanium bouten en moeren zijn wel toegestaan.

2.3.1.1

Controle mogelijkheid voor titanium: Met een magneet. (titanium is niet magnetisch)

2.3.1.2

3% nitris acid test. (titanium zal niet reageren, bij staal zal de drup een zwarte vlek achterlaten)

2.3.1.3

Het vaststellen van het soortelijk gewicht van titanium lichtmetalen 4,5-5, of staal 7,5-8,7 kan worden vastgesteld door het gewicht en het meten van het volume in een gekalibreerd glas, gevuld met water. (kleppen, tuimelaars, drijfstangen, enz.)

2.3.1.4

In geval van twijfel zal de test plaats moeten vinden in een metaal test laboratorium.

2.3.1.5

Aluminium lichtmetalen kunnen visueel vastgesteld worden.

2.3.2 Algemene motorfiets specificaties zijn:

125 cc	80 tot 125 cc	max. 1 cil.	max. 6 versnellingen
250 cc	175 tot 250 cc.- 4t.	max. 1 cil.	max. 6 versnellingen
Zijspannen	tot 1000 cc-4t	max. 4 cil.	max. 6 versnellingen
Dutch Supersport	600 cc.-4t.	max. 4 cil.	max. 6 versnellingen
	675 cc.-4t.	max. 3 cil.	max. 6 versnellingen
	750 cc.-4t	max. 2 cil.	max. 6 versnellingen
Dutch Superbike	1000 cc.-4t.	max. 4 cil.	max. 6 versnellingen
	1200 cc.-4t.	max. 2 cil.	max. 6 versnellingen

Voor alle andere klassen, zie klasse specificaties.

2.3.2.1

Het aantal verbrandingskamers bepaald het aantal cilinders, waarbij 1 verbrandingskamer voor 1 cilinder wordt aangemerkt.

2.3.2.2

Wanneer verbrandingskamers met elkaar verbonden worden om zodoende 1 cilinder te verkrijgen, dient er een niet gerestricteerde verbinding - met een minimaal oppervlak van 50% van het aanwezige totaal inlaatpoort oppervlak - aanwezig te zijn tussen de beide verbonden verbrandingskamers.

2.3.3 DEFINITIE VAN HET HOOFDFRAME VAN EEN SOLOMOTOR

De structuur, waaraan bevestigd het stuurmechanisme aan de voorzijde van de motor, het motorblok/versnellingsbakunit en alle delen van de achtervering.

2.3.4 STARTINRICHTING

Een startinrichting is alleen verplicht in de Zijspan klasse en de *Talent Cup*

2.3.5 KETTINGSCHERMEN

2.3.5.1

Bij alle motoren moeten open draaiende delen van de primaire transmissie, de koppeling, ontsteking en aggregaataandrijving op deugdelijke wijze zijn afgeschermd.

De bescherming moet zo zijn uitgevoerd dat onder alle omstandigheden de rijder of passagier niet in aanraking kunnen komen met enig deel van de transmissie delen

2.3.5.2

Bij een zijspanmotor is alleen een afscherming noodzakelijk als de secundaire transmissie niet wordt afgeschermd door de stroomlijn.

2.3.5.4

Een kettingbescherming moet zijn gemonteerd, zodanig dat het niet mogelijk is om met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het achtertandwiel te geraken.

2.3.6 UITLAATPIJPEN

Uitlaatpijpen en -dempers moeten voldoen aan de bepalingen met betrekking tot de geluidsmeting.

2.3.6.1

Het uiteinde van een uitlaatpijp moet over een lengte van tenminste 3 cm. horizontaal lopen, parallel aan de hartlijn van een solomotor, met een tolerantie van 10 graden.

2.3.6.2

Uitlaatgassen moeten op zodanige wijze worden afgevoerd dat het niet mogelijk is banden, remmen, de passagier (indien aanwezig) of andere rijders te bevuilen.

2.3.6.3

Bij solomotoren mag het uiteinde van de uitlaatpijp(en) niet voorbij een verticaal getrokken lijn aan de buitendiameter van de achterband uitsteken.

2.3.6.4

Bij een zijspancombinatie moet de uitlaat horizontaal en achterwaarts gericht uitmonden, met een maximale hoek van 30 graden op de lengteas. De laatste 3 cm. moet van gelijkblijvende diameter zijn.

2.3.7 STUREN

2.3.7.1

Voor alle klassen (incl. zijspannen) mag de stuurbreedte niet minder dan 45 cm. bedragen.

2.3.7.2

De handgrepen (rubbers) moeten dusdanig zijn aangebracht dat tenminste de minimale stuurbreedte, gemeten tussen de uiteinden van de handgrepen wordt bereikt.

2.3.7.3

Open stureinden moeten zijn opgevuld middels een solide materiaal of met een afgesloten rubber handgreep zijn afgedekt.

2.3.7.4

De minimale stuuruitslag vanuit de middenstand van het stuur, gemeten naar beide zijden, moet bedragen: 15 graden voor solomotoren en 20 graden voor zijspannen.

2.3.7.5

Het voorwiel mag in geen enkele stand van het stuur en over de totale lengte van de veerweg, de stroomlijn raken.

2.3.7.6

Er moeten permanente aanslagen, andere dan een stuurdemper, zijn aangebracht om bij een volledige stuuruitslag een minimale ruimte van 3 cm. tussen de handels en de tank of framedelen te behouden. (zie tekening A,B,C)

2.3.7.7

Stuurklemmen moeten zodanig worden gemaakt en afgerond, dat de kans op breuken niet aanwezig is.

2.3.7.8

Het repareren en/of lassen van lichtmetalen stuurhelften is verboden.

2.3.8 BEDIENINGSHENDELS

2.3.8.1

Alle hendels (koppeling en rem enz.) moeten eindigen in een bolvorm met een diameter van tenminste 19 mm. die een geheel vormt met de hendel. De bolvorm mag zij afgeplat met afgeronde randen, maar moet afgeplat een dikte behouden van tenminste 14 mm.

2.3.8.2

Iedere hendel (hand of voet bediend) moet op een afzonderlijk draaipunt zijn gemonteerd.

2.3.8.3

Een voetrem die om de voetsteun scharniert moet onder alle omstandigheden bedienbaar zijn, ook als de voetsteun krom of beschadigd is.

2.3.9 GASHENDEL

2.3.9.1

Het gashendel moet van het zelfsluitende type zijn.

2.3.9.2

Bij een zijspancombinatie moet de ontsteking worden uitgeschakeld zodra de bestuurder de machine verlaat. Hiertoe dient de bestuurder verbonden te zijn met een schakelaar middels een niet elastische draad van maximaal een meter lang. De tweepolige schakelaar moet het primaire circuit van de ontsteking onderbreken en tevens verbonden zijn met de massa hiervan.

2.3.10 BRANDSTOFPOMP

2.3.10.1

Wanneer gemonteerd moet een elektrische brandstofpomp bij een val zichzelf uitschakelen d.m.v. een in het elektrische systeem gemonteerde schakeling.

Een testmogelijkheid ten behoeve van de TC dient in het ontwerp te zijn opgenomen.

2.3.11 VOETSTEUNEN

2.3.11.1

Voetsteunen mogen opklapbaar zijn als zij zijn voorzien van een mechanisme dat er voor zorgt dat de voetsteun(en) automatisch altijd in hun normale stand terug komen.

Voetsteunen moeten aan het uiteinde zijn afgerond met een straal van tenminste $R=8$ mm. (tek. A en C)

2.3.11.2

Niet opklapbare voetsteunen moeten aan het uiteinde zijn voorzien van een "prop" van kunststof welke vast bevestigd is (plastic, teflon of een gelijkwaardig materiaal) (min. 16 mm. rond)

2.3.12 REMMEN

2.3.12.1

Solo motoren moeten zijn voorzien van tenminste 2 goed werkende remmen, op elk wiel 1, deze moeten onafhankelijk van elkaar werken.

Het verdeelstuk van de remleidingen vanaf beide remtangen moet boven de onderste kroonplaat zijn gemonteerd.

Geadviseerd wordt het borgen van remverankering, remtangen en de borgpennen van de remblokken.

2.3.12.2

Zijspan combinaties moeten zijn voorzien van tenminste 2 goed werkende remmen op minimaal 2 wielen. Deze moeten onafhankelijk van elkaar werken.

2.3.12.3

Op zijspanmotoren moet het zijspanwiel geremd zijn.

2.3.12.4

Motoren in groep B2 moeten zijn voorzien van tenminste 2 gescheiden werkende remsystemen. Een van de systemen moet op minimaal 2 van de 3 wielen werken.

2.3.12.5

Als een systeem uitvalt, moet het andere systeem nog goed werken.

2.3.12.6

Alleen ijzerhoudende remschijven zijn toegestaan.

2.3.13 SPATBORDEN EN WIELBESCHERMING

Spatborden moeten aan de volgende eisen voldoen:

2.3.13.1

Spatborden moeten breder zijn dan de band en daar aan weerszijden even ver overheen steken.

2.3.13.2

Het voorspatbord moet over minstens 100 graden de omtrek van het wiel omsluiten. In dit gedeelte mag het wiel bedekt zijn, vooropgesteld dat de onderstaande maten in acht genomen worden. De hoek, gevormd door de lijnen vanuit de wielas, de ene horizontaal en de andere naar de voorste rand van het spatbord, moet gelegen zijn tussen 45 graden en 60 graden.

Een horizontale lijn vanuit de wielas recht naar achteren en een lijn vanuit hetzelfde punt naar de achterste rand van het spatbord getrokken, mag een hoek van 20 graden niet overschrijden.

2.3.13.3

Het achterspatbord moet over minstens 120 graden de omtrek van het wiel omsluiten. Een horizontale lijn vanuit de wielas recht naar achteren en een lijn vanuit hetzelfde punt naar de achterste rand van het spatbord getrokken, mag een hoek van 20 graden niet overschrijden.

(zie tek. A)

2.3.13.4

Het gebruik van een spatbord is niet vereist, indien er een stroomlijn gemonteerd is. Als er geen stroomlijn gemonteerd is, is een voorspatbord verplicht. Indien het complete zitje reikt tot de verticale raaklijn getrokken langs de buiten diameter van de achterband, (met een tolerantie van 50 mm.) is een achterspatbord niet verplicht.

2.3.14 STROOMLIJNING

De stroomlijn van solo motoren moet aan de volgende eisen voldoen.

In verband met de geluidsproblematiek wordt sterk aanbevolen de binnenzijde van de stroomlijnuip te bekleden met een geluidsisolerend materiaal.

2.3.14.1

Het voorwiel, met uitzondering van de band en het gedeelte dat door het spatbord wordt omsloten, moet van beide zijden duidelijk zichtbaar zijn.

2.3.14.2

Geen enkel deel van de stroomlijn mag naar voren verder uitsteken dan voorbij een getrokken verticale lijn aan de voorzijde van de voorband.

Spatborden worden niet beschouwd als stroomlijn omhulling.

2.3.14.3

Geen enkel deel van de stroomlijn mag naar achteren uitsteken voorbij een denkbeeldige verticale lijn getrokken door de achteras. Achter een denkbeeldige verticale lijn getrokken door de achteras moet de velg van het achterwiel over 180 graden duidelijk zichtbaar zijn.

2.3.14.4

Spoilers en /of aërodynamische hulpmiddelen zijn op solomotoren toegestaan mits deze deel uitmaken van stroomlijn of het zitje. Zij mogen de maximale breedte van de stroomlijn en hoogte van de stuurhelften niet overschrijden. Alle hoeken moeten zijn afgerond met een radius van minimaal 8 mm.

Ter voorkoming van schade bij een val mag op beide zijden van het frame een kunststof blok met een minimale diameter van 30 mm worden aangebracht. Deze bescherming mag maximaal 40 mm buiten de kuip steken.

2.3.14.5

De rand van het ruitje en alle andere randen van de stroomlijn moeten zijn afgerond.

2.3.14.6

De rijder, in normale racehouding gezeten moet vanaf beide zijkanten, van boven en van achteren in zijn geheel zichtbaar zijn met uitzondering van de onderarmen (in een zijspancombinatie ook de benen). De minimale afstand van het gezicht of de helm van de rijder tot de stroomlijn(ruit) moet 100 mm. bedragen. Het gebruik van doorzichtig materiaal om deze regel te omzeilen is niet toegestaan.

2.3.14.7

De maximum hoogte van het zitje is 150 mm., gemeten vanuit het laagste punt van de zadelbasis tot het hoogste deel van het zitje wat zich achter de rijder bevindt.

2.3.14.8

Ongeacht de stand van het stuur moet er een ruimte van tenminste 20 mm. voorhanden zijn tussen de stroomlijn en het stuur inclusief de hieraan bevestigde delen.

2.3.14.9

Het voorste gedeelte van de stroomlijn waar de nummerplaat moet zijn aangebracht mag geen grotere hoek hebben dan 30 graden ten opzichte van een denkbeeldige verticale lijn.(zie tek. A)

2.3.14.10

De breedte van de zitplaats of alles wat zich daarachter bevindt mag niet breder zijn dan 450 mm., uitgezonderd het uitlaatsysteem.

2.3.14.11

De vuldop van de brandstoftank moet zo zijn gemonteerd dat deze niet buiten de brandstoftank uitsteekt en dat in geval van een crash de vuldop niet los kan raken.

2.3.14.12

Van alle viertaktmotoren met een stroomlijn moet de onderkuip zo zijn geconstrueerd dat deze in geval van motorschade minimaal de helft van de hoeveelheid olie en koelmiddel moet kunnen bevatten. De onderzijde van eventuele gaten in de stroomlijn mag niet lager zijn geplaatst dan 50 mm. boven de onderzijde van de kuip. In de onderkuip moet een gat aanwezig zijn met een diameter van 25 mm. aan de voorzijde van de onderkuip. Dit gat moet zijn afgedicht, **anders als met tape**, tijdens droge condities en moet open zijn in geval van regen condities Minimale modificaties m.b.t. het model van de kuip zijn toegestaan maar slechts om aan deze regel te voldoen. Anders dan bovenstaande modificatie mag niets veranderd worden aan de stroomlijn van sportproductie motoren.(zie tek. C)

2.3.15 HELLINGSHOEK

Solomotoren in alle klassen moeten onbelast en staande op een horizontaal vlak over 50 graden vanuit de verticale stand kunnen worden gekanteld zonder dat enig deel van deze machine behalve de banden de grond raakt.(zie tek. A en C)

2.3.16 WIELEN EN VELGEN

2.3.16.1

Alle banden moeten worden gemeten gemonteerd op de velg met een spanning van 1 kg./cm². Metingen op een banddeel worden verricht vanaf de grond gemeten onder een hoek van 90 graden.

2.3.16.2

Iedere verandering aan de originele staat van velgen, spaken of gegoten wielen zoals deze door de fabrikant geleverd zijn is verboden.

Het aan brengen van gaten voor schroeven of klemmen ter voorkoming van het draaien van de band ten opzichte van de velg is toegestaan.

Als deze gaten aanwezig zijn dan moeten schroeven en/of klemmen ook daadwerkelijk gemonteerd te zijn.

De maximale velgbreedte van het achterwiel is:

125 cc. :

voor 2.5 inch.

achter 3.5 inch.

De breedte wordt gemeten tussen de velgranden en wel aan de binnenzijde, volgens ETRTO.

2.3.17 BANDEN VOOR SOLOMOTOREN

2.3.17.1

De breedte van banden op solomotoren mag niet minder zijn dan in tabel 1 aangegeven.

2.3.17.2

De minimale velgdiameter is 400 mm.

2.3.17.3

De band moet zijn gemonteerd op een velg van een daarvoor geschikt type en afmeting.

De band- en montagebreedte mag niet minder zijn dan de waarden genoemd in tabel 1

De velg mag niet vervormd of beschadigd zijn

Met uitzondering van slicks en banden met het opschrift 'Not for highway use' moet de fabrikant de band voorzien van de volgende merktekens:

* het E- en/of DOT merkteken

* de merknaam

* het productiejaar (in code)

* de maatvoering

* de snelheidscode

* alle andere kenmerken, nodig voor een juist gebruik van de band.

2.3.17.4 Toegestane maximumsnelheid

De snelheids codering in de betreffende solo klassen moet zijn zoals aangegeven in tabel 1.

Dit geldt niet voor slickbanden.

2.3.17.5 Bandenprofiel

Het oppervlak van de band mag glad (zonder profiel) zijn of met groeven in het oppervlak.

2.3.17.7

De uitvoering van het bandenprofiel is vrij.

2.3.17.8

Het profiel moet door de fabrikant zijn aangebracht tijdens de productie van de band.

2.3.17.9

Toevoeging van groeven en insnijdingen zijn toegestaan, voorop gesteld dat zij zijn aangebracht door of namens de fabrikant en met gebruikmaking van speciaal hiervoor bestemd gereedschap.

2.3.17.10

Banden zoals boven omschreven moeten zijn voorzien van een merkteken van de fabrikant. Dit merkteken moet zo dicht mogelijk bij het merk van de fabrikant zijn aangebracht.

2.3.17.11

De keuze van een bepaald profiel is geheel voor de verantwoording van de rijder.

2.3.17.12

Het gebruik van een slick band is eveneens de verantwoording van de rijder. Mochten de omstandigheden hiertoe aanleiding geven dan moet de rijder rekening houden met het advies van de technisch official en eventueel de vertegenwoordiger van de banden fabrikant.

2.3.17.13

Voor een profielband geldt dat voor aanvang van training of wedstrijd de profieldiepte van de hoofdgroeven tenminste 2,5 mm. moet bedragen.

2.3.17.14

Banden die een profieldiepte hebben van minder dan 1,5 mm. bij de keuring voorafgaande aan een wedstrijd, worden als slickband aangemerkt. De reglementering aangaande slickbanden is dan hierop van toepassing.

2.3.17.15

In het loopvlak van een slickband moeten tenminste 3 gaatjes op een afstand van 120 graden onderling zijn aangebracht zodat de loopvlakslijtage kan worden gemeten. Als er voor een training of wedstrijd 2 of meer van deze gaatjes op verschillende punten van het loopvlak ontbreken, mag de band niet meer worden gebruikt.

2.3.17.16

De minimum ruimte tussen een band - op het hoogste punt - en het vaste deel van de motorfiets wordt weergegeven in tabel 1.

2.3.17.17

Het loopvlak van een nieuwe band mag worden opgeruwd. De regels betreffende profiel diepte blijven van kracht.

2.3.20 NUMMERBORDEN

Nummerplaten moeten als volgt gemonteerd zijn.

2.3.20.1

Zij moeten rechthoekig gevormd zijn en zijn gemaakt van een stevig materiaal. De minimale afmeting is 285 x 235 mm (tek. O)

2.3.20.2

Nummerplaten mogen niet meer dan 50 mm. in een bolling zijn doorgezet.

2.3.20.3

Er moet 1 nummerplaat zijn gemonteerd aan de voorzijde (niet meer hellend dan 30 graden uit het verticaal) en aan weerszijden van de motorfiets. Nummerplaten moeten duidelijk zichtbaar zijn en mogen niet worden afgedekt door delen van de motorfiets of de rijder in een normale rijpositie. Het is toegestaan gaten te boren in de voorste nummerplaat. Onder geen beding mogen er gaten worden geboord in de nummers. Het nummer aan de voorzijde moet in het midden, of naar die zijde zijn gericht waar de tijdwaarneming is

2.3.20.4

In plaats van aparte platen, mogen deze op de stroomlijnkuip of op het zitgedeelte (achter) worden geschilderd, in dezelfde maten en in matte kleuren uitgevoerd. Als alternatief mag ook het nummer geplaatst worden aan de bovenzijde van het zitje met de cijfers vanaf de rijder geplaatst. Deze nummers dienen dezelfde afmetingen te hebben als aan de voorzijde.

2.3.20.5

De cijfers moeten duidelijk leesbaar zijn en net als de achtergrond in matte kleuren zijn uitgevoerd.

De minimale afmetingen aan de voorzijde zijn:

Hoogte	160 mm
Breedte (per cijfer)	80 mm
Lijndikte	25 mm
Tussenruimte	15 mm

achter:

Hoogte	120 mm (voor een zijspancombinatie 160 mm.)
Breedte (per cijfer)	80 mm
Lijndikte	25 mm
Tussenruimte	15 mm

2.3.20.6

De cijfers moeten een van de stijlen hebben zoals aangegeven in tekening O.

2.3.20.7

Alle nummers of tekens op een motorfiets welke tot verwarring met het rijnummer kunnen leiden zijn niet toegestaan.

2.3.20.8

Rond de nummerplaten moet een ruimte van 50 mm. vrij blijven van reclame. Motoren die zijn uitgerust met nummers die niet voldoen aan het reglement, worden niet toegelaten tot de training / wedstrijd

2.3.20.9 Nummerplaat kleuren.

De kleuren van de achtergrond en van de cijfers dienen overeen te komen met de RAL kleurencode en tevens met de inhoudsklasse en het soort wedstrijd waarin gereden wordt. De volgende kleuren moeten in "mat" zijn uitgevoerd.

Zwart	RAL 9005
Blauw	RAL 5010
Geel	RAL 1003
Oranje	RAL 2007
Rood	RAL 3020
Groen	RAL 6002
Wit	RAL 9010

2.3.20.10

Voor de kleuren combinaties, zie de specifieke klasse eisen.

2.3.20.14

In geval van onenigheid wat betreft de legaliteit van de nummers, beslist het Hoofd Technische Dienst op het evenement

2.3.21 BRANDSTOF- EN OLIETANKS

2.3.21.1

De maximale inhoud van een brandstoftank in de soloklassen is:

Wegrace	32 ltr.
Dutch Supersport	als gehomologeerd.
Dutch Superbikes	als gehomologeerd.

2.3.21.2

De brandstof moet worden meegenomen in een enkele tank die deugdelijk is bevestigd op de motorfiets. Snel afneembare wisseltanks zijn verboden. Brandstoftanks als onderdeel van het zitje en/of andere extra tanks zijn verboden.

2.3.21.3

Het gebruik van een opvulmiddel om de inhoud van een tank te reduceren is verboden.

2.3.21.4

Brandstoftanks moeten geheel zijn gevuld met een explosie werend foam (b.v. explosafe).

2.3.21.5 Olie opvangtank en carter ontluchtingssystemen

Indien een olie ontluchtingsslang of -pijp aanwezig is moet het uiteinde in een opvangtank uitkomen welke op een gemakkelijk bereikbare plaats deugdelijk is bevestigd. De olie opvangtank dient voor aanvang van training of wedstrijd leeg te zijn.

De minimale inhoud van de opvangtank bedraagt voor de versnellingsbak 250 cc. en voor het carter 500 cc.

Alle 4-takt motoren moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingssysteem. De olie ontluchtingsslang moet zijn aangesloten op en uitkomen in het luchtfilterhuis (zie tek. C). Alle mogelijke maatregelen moeten worden genomen om het verlies van olie te voorkomen zodat een achteropkomende rijder niet kan worden gehinderd.

2.3.21.6 Olieleidingen en pluggen

Alle olie vul- en aftappluggen, olieleidingen, oliefilters, afdichtingen van oliekanalen en filterdeksels dienen door middel van borgdraad tegen loslopen te zijn geborgd

Indien er van uitwendige olie(druk)leidingen gebruikt wordt gemaakt, dienen hierbij schroef- of perskoppelingen te worden toegepast.

Voor alle 4-takt motoren:

Alle motordeksels waarachter zich olie bevindt en in contact kunnen komen met de grond tijdens een ongeval, moeten worden voorzien van een bescherming gemaakt van staal, aluminium, of een compositie materiaal zoals b.v. carbon of kevlar.

Deze bescherming moet zo zijn geconstrueerd dat het schokbestendig is en dient deugdelijk te worden bevestigd.

2.3.21.7 Brandstoftank ontluchting

Als brandstoftank ontluchting gebeurt anders dan door de vuldop, dient het ontluchtingssysteem te zijn voorzien van een terugslagklep of -ventiel verbonden of gemonteerd tussen een ontluchtingsslang. De ontluchtingsslang moet uitmonden in een reservoir van benzinebestendig materiaal, met een inhoud van minimaal 250 cc.

2.3.21.8 Brandstoftankdop en olievuldop

De vuldop van brandstoftank en/of olietank moet lekvrij zijn. Hij moet zodanig gesloten en gezekerd zijn dat eventueel losraken tijdens het rijden of bij een val wordt voorkomen.

2.10 BRANDSTOF, OLIE en KOELMIDDEL

Alle motoren moeten gebruik maken van loodvrije benzine of bio brandstof.

2.10.1

Fysieke eigenschappen van loodvrije benzine en bio benzine E10

2.10.1.2 Unleaded petrol (incl. E10) will comply with the FIM specification if:

(a) It has the following characteristics:

Property	Units	Min.	Max.	Test Method
RON		95.0	102.0	EN ISO 5164
MON		85.0	90.0	EN ISO 5163
Oxygen	% (m/m)		4.0	EN 13132 or 14517
Nitrogen	% (m/m)		0.2	ASTM D 4629
Benzene	% (V/V)		1.0	EN 238 or EN 14517
Vapour pressure (DVPE)	kPa		95.0	EN 13016-1
Lead	g/L		0.005	EN 237 or ICP-OES
Manganese	g/L		0.005	ICP-OES
Density at 15 °C	kg/m ³	720.0	775.0	EN ISO 12185
Oxidation stability	minutes	360		EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Copper corrosion	rating		class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
E at 70 °C	% (V/V)	22.0	50.0	EN ISO 3405
E at 100 °C	% (V/V)	46.0	71.0	EN ISO 3405
E at 150 °C	% (V/V)	75.0		EN ISO 3405
Final Boiling Point	°C		210	EN ISO 3405
Residue	% (V/V)		2.0	EN ISO 3405
Appearance	Clear and bright			Visual inspection
Ethanol (1)	% (V/V)		10	EN 13132 or 14517
Olefins	% (V/V)		18.0	EN 14517 or 15553
Aromatics	% (V/V)		35.0	EN 14517 or 15553
Total diolefins	% (m/m)		1.0	GCMS/HPLC

Note:

(1) Shall conform to EN 15376

Distillatie:

bij 70 °C	% v/v	22	50,0	ISO 3405
bij 100 °C	% v/v	46,0	71,0	ISO 3405

De test op olefinen en aromaten in tweetakt mix zal door gaschromatografie gebeuren. In geval van twijfel zal de test volgens EN 228:2000 worden uitgevoerd.

b) Het totaal aan individuele koolwaterstoffen aanwezig in concentraties minder dan 5% w/w, moet - bij de gaschromatografietest - tenminste 30% w/w van de brandstof bedragen.

c) De concentraties van naftaline, olefinen en aromaten in elke koolstofgroep mag bij respectievelijk de testen de volgende waarden niet overschrijden:

	C4	C5	C6	C7	C8	C9+
Naftaline:	0	5	10	10	10	10
Olefine:	5	20	20	15	10	10
Aromaten:	-	-	1,2	35	35	30.

Meervoudige naftalinen en meervoudige olefinen zijn niet toegestaan.

Ook hier wordt de gaschromatografietest volgens EN 12177;1998 gebruikt.

d) Slechts de volgende oxigenaten zijn toelaatbaar;
 methanol - ethanol - iso-propyl alcohol - iso-butyl alcohol - methyl tertiary butyl ether
 - ethyl tertiary butyl ether - tertiary amyl methyl ether - di-isopropyl ether - n-propyl
 - alcohol - tertiary-butyl alcohol - n - butyl alcohol en secondary-butyl alcohol.

e) Additieven, gebaseerd op lood, mangaan, ijzer en nikkel zijn niet toegestaan.
 Bovendien mag de brandstof geen stof bevatten die in staat is tot een exothermische reactie zonder zuurstoftoevoer van buitenaf.

Als bewijs dat de brandstof overeenkomstig deze specificaties is mag een fabrikant door een door de FIM geaccepteerd laboratorium een testoverzicht laten opmaken. Bij een brandstofmonster, afgenomen na een race kan dan middels gaschromografie worden vergeleken of dit monster overeenstemt met het afgegeven testoverzicht. Kort gezegd, de concentraties lood, mangaan, ijzer, nikkel, nitrogenen en oxogenen kunnen na de race door gaschromografie worden vastgesteld.

Ook olie voor tweetakt mix moet voldoen aan de FIM-specificaties, waarbij benzine in een verhouding van 1:25 wordt gemixt.

Tijdens de RON/ MON tests volgens ISO 5164/5163 is het toelaatbare verschil tussen benzine MET en ZONDER olie: Laag: -2 ; hoog: +1.

Verskil in dichtheid bij 15o C tussen benzine MET en ZONDER olie: +30 (ASTM D 4052).
 Het distillatiegedrag van de olie volgens ISO/DIS 3924 kan na een race als identificatienorm worden gehanteerd.

Toevoeging van olie mag niet het eerder door de fabrikant opgegeven testoverzicht (zie f.) veranderen.

h) Bij tweetakt mix worden op de benzinetest voor de dichtheidsbepaling bij 15 o C een tolerantie van plus/minus 30 kg/m³ toegepast.

2.10.2.2 Ethanol E85 will comply with the FIM specification if:

(a)It has the following characteristics:

Property	Units	Min.	Max.	Test Method
RON		95.0	110	EN ISO 5164
MON		85.0	100	EN ISO 5163
Vapour pressure (DVPE)	kPa	35.0	95.0	EN 13016-1
Lead	g/L		0.001	ICP-OES
Manganese	g/L		0.001	ICP-OES
Oxidation stability	Minutes	360		EN ISO 7536
Existent gum	mg/100 mL		5.0	EN ISO 6246
Sulphur	mg/kg		10.0	EN ISO 20846 or 20884
Copper corrosion	Rating		Class 1	EN ISO 2160
Distillation:				
Final Boiling Point	°C		210	EN ISO 3405
Residue	% (V/V)		2	EN ISO 3405
Appearance	Clear and bright			Visual inspection
Ethanol + higher alcohols	% (V/V)	75		EN 13132 or 14517
Higher alcohols (C3-C8)	% (V/V)		2.0	EN 13132 or 14517
Methanol	% (V/V)		1.0	EN 13132 or 14517
Ethers (5 or more C atoms)	% (V/V)		5.2	EN 13132 or 14517
Unleaded petrol as specified in 2.10.1.2	% (V/V)	14	25	
Water	% (V/V)		0.3	EN 12937
Inorganic chloride	mg/L		1	EN 15484
Acidity (as acetic acid)	% (m/m) (mg/L)		0.005 (40)	EN 15491

2.10.3 Lucht

Uitsluitend buitenlucht mag als oxidant worden gemengd met de brandstof.

2.10.4 Uitvoering van de eerste tests

2.10.4.1 De FIM mag verlangen dat brandstoffen worden getest vóór of ten tijde van de levering, waar deze brandstof wordt gebruikt.

2.10.4.2 De FIM kan elke persoon of organisatie die een potentiële brandstofleverancier is, vragen een monster te verstrekken teneinde te onderzoeken of deze brandstof voldoet aan de eisen van dit reglement.

2.10.5 (Nationaal) brandstoftests procedures

2.10.5.1 Brandstoftest kunnen worden uitgevoerd op elke willekeurige tijd en plaats gedurende een KNMV evenement.

2.10.5.2 Het Hoofd Technische Dienst kan op een KNMV evenement aanwijzingen geven voor het uitvoeren van brandstoftests. Hij doet dit in overleg met Wedstrijdleider en Juryvoorzitter.

Brandstoftests worden begeleid door een document, dat in alle gevallen door de Technische Commissie voorgeschreven vorm moet hebben.

2.10.5.3 Brandstoftests moeten worden uitgevoerd overeenkomstig de eisen, genoemd in het in voorgaand art. bedoelde document en moeten in overeenstemming zijn met de volgende procedures:

- a. Een hiervoor aangewezen official moet de betreffende brandstofmonsters nemen.
- b. Alle houders voor het bewaren van brandstofmonsters:
 - 1) moeten schoon zijn en vervaardigd uit stevig, niet met brandstof reagerend ondoorlatend materiaal. De KNMV moet op alle evenementen zorgen voor voldoende houders.
 - 2) moeten een verzegelbare sluiting hebben.
 - 3) moeten een voorziening hebben voor identificatie.
- c. Alle monsters moeten worden verdeeld in twee helften van elk niet minder dan 0,5 l die in aparte houders worden gedaan.
- d. Onmiddellijk nadat de monsters in de houder zijn gedaan, moeten de houders worden verzegeld en geïdentificeerd d.m.v. een verwijzing naar de machine waaruit het monster werd genomen.
- e. Beide houders moeten onder het beheer blijven van de Technische Commissie.
- f. Het Hoofd Technische Dienst registreert waar de monsters verblijven en draagt er zorg voor dat één van beide monsters, per rijder, zo spoedig mogelijk na het evenement worden ingeleverd bij een erkend laboratorium waar hun samenstelling zal worden geanalyseerd met gebruikmaking van gestandaardiseerde wetenschappelijke procedures.
- g. De resultaten van deze analyse moeten zo spoedig mogelijk aan de KNMV worden meegedeeld.
- h. De KNMV zal zo spoedig mogelijk na het bekend worden van de testresultaten de rijder, wedstrijdleider, juryvoorzitter en het hoofd Technische Dienst hiervan in kennis stellen.

2.10.5.4

Brandstof kan ook uitsluitend worden getest op de aanwezigheid van lood. Daarvoor heeft de Technische Commissie op het circuit speciale testapparatuur ter beschikking.

De rijder of diens vertegenwoordiger moet bij deze test aanwezig zijn. Het artikel 63.5.4 is in deze niet van toepassing.

2.10.5.8 (nationaal) Kosten van brandstoftests

Brandstofftest zullen aanvankelijk door de KNMV worden betaald. Indien de testresultaten niet conform het reglement zijn zal de rijder de kosten van het onderzoek alsnog moeten dragen.

2.10.6 Benzine verpakking

Benzine mag alleen in metalen vaten worden bewaard.

Een maximum van 60 liter brandstof *per team*, in een afgesloten vat mag in de pitbox worden geplaatst.

In de pitbox dient een brandblusapparaat aanwezig te zijn.

2.10.7 KOELMIDDEL

Voor vloeistofgekoelde motoren is geen ander middel dan water in het koelsysteem toegestaan.

2.11 UITRUSTING EN BESCHERMENDE KLEDING

2.11.1

Rijders en passagiers moeten een compleet, niet (ook niet middels een rits) deelbaar, geheel lederen pak dragen.

Op de volgende plaatsen moet een dubbele laag leer, of andere kunststof, zijn aangebracht: schouders, ellebogen, beide zijden van het lichaam ter hoogte van de heupen, het rugpand en knieën.

2.11.2

Zowel een rijder als een passagier moeten onderkleding dragen als een pak niet is gevoerd. Synthetisch materiaal dat kan smelten en bij een val schadelijk kan zijn voor de huid is niet als de voering of als onderkleding toegestaan.

2.11.3

Rijder en passagier moeten leren laarzen en handschoenen dragen.

Laarzen en handschoenen moeten het leren pak geheel overlappen of andersom.

2.11.4

Andere materialen dan leer mogen worden gebruikt, maar alleen als deze gecontroleerd zijn door het hoofd van de Technische Dienst.

2.11.5

Het gebruik van een rugbeschermer is verplicht.

2.11.6 DRAGEN VAN DE HELM

Gedurende training en wedstrijd moet de deelnemer zodra hij op zijn motor zit om aan de training of wedstrijd deel te nemen een goed bevestigde, beschermende en in goede staat verkerende helm dragen die - voor wat betreft de KNMV-startbewijshouder - is voorzien van een geldige 'KNMV-jaarsticker' voor motorsporthelmen.

De helm moet een goede pasvorm hebben op het hoofd van de deelnemer. De keurmeester zal zich van de pasvorm en bevestiging op het hoofd kunnen overtuigen. Daarbij mag een kinband niet over de kin getrokken kunnen worden en mag de helm, ook niet met enige kracht naar voorwaartse of achterwaartse richting van het hoofd gekanteld kunnen worden.

Alleen helmen met een kinband als retentiesysteem zijn toegestaan.

Bij wegraces en sprint is het gebruik van een volledig gesloten, zogenaamde 'full-face' helm verplicht. Helmen, waarvan de buitenschalen uit meer dan 1 deel bestaan zijn alleen toegestaan als ze in geval van een ongeval snel en eenvoudigweg zijn af te nemen alleen

en slechts door de kinband sluiting te openen of de kinband door te snijden. Andere sluitingen mogen dit niet verhinderen.

2.11.7 HELMINSPECTIE VOOR KNMV STARTBEWIJSHOUDERS

2.11.7.1 Toelatingsmerk

Elke in een KNMV evenement te gebruiken helm moet zijn voorzien van een geldig 'KNMV toelatingsmerk' voor motorsporthelmen.

De KNMV geeft haar toelatingsmerk motorsporthelmen slechts af voor die helmen waarvan de fabrikant of diens - bij een Kamer van Koophandel ingeschreven - vertegenwoordiger op de Nederlandse markt, voor het betreffende merk en type helm bij de KNMV een typetoelating heeft verkregen. Een aanvraag tot toelating moet worden ingediend bij het bondsbureau van de KNMV te Arnhem en moet vergezeld gaan van een duidelijke vermelding van het helmenmerk en typeaanduiding, van een duidelijke kleurenfoto of fabrieksfolder en een omschrijving van de technische specificatie van schaalmaterialen, opbouw en eventuele bijzonderheden. De aanvraag moet tevens het voor deze helm verleende ECE-goedkeuring nummer - tenminste met specificatie ECE 22-05 of hoger vermelden.

2.11.7.2 Typetoelating

Een toelating wordt per helmtype verleend, voor een termijn van vier jaren.

Een toelating ontslaat een fabrikant niet van zijn wettelijke productaansprakelijkheidverplichting.

2.11.7.3 Lijst van toelatingen

De KNMV publiceert op haar website de lijst met verleende en voor dat jaar geldende 'toelatingen motorsporthelmen'.

De lijst zal vermelden, het handelsmerk en typenaam van de helm, het daarbij behorende ECE- goedkeuringnummer en de naam van de aanvragende fabrikant of diens importeur/ vertegenwoordiger.

2.11.7.4 Inspectie van helmen

Een KNMV jaarsticker als bedoeld in artikel 2.11.7.3 wordt door de Technische Commissie van de KNMV op een helm aangebracht nadat bij inspectie is gebleken;

- dat het betreffende merk en type voorkomt op de lijst van toelatingen als bedoeld in artikel 2.11.7.1
- dat de helm is voorzien van het officiële ECE- goedkeuringslabel of een door de FIM erkend goedkeuringslabel welke vast in de helm is bevestigd en goed leesbaar aangeeft, het betreffende goedkeuring- en serienummer;
- dat er sprake is van een winkelnieuwe, dus ongebruikte en in goede staat verkerende helm of - naar het oordeel van de TC - in nieuw staat verkerende helm;
- dat er aan deze helm geen andere dan door/ vanwege de fabrikant aangebrachte veranderingen zijn doorgevoerd, die een inbreuk op de ECE-goedkeuringsnorm betekenen. Immers in dat geval zal dat als een helm zonder goedkeuringslabel worden aangemerkt.

2.11.7.5 Geldigheidsduur

Een KNMV jaarsticker heeft een geldigheid van ten hoogste vier jaren. Hiervoor wordt een sticker met jaartalaanduiding in een wisselende kleur gebruikt. Een helm waarvan de geldigheid van het toelatingsmerk is vervallen kan niet opnieuw worden voorzien van een jaarsticker. Kortom; een helm heeft in de motorsport een maximale 'gebruiksduur' van vier jaren.

Helmen, die naar het oordeel van de TC door een beschadiging - bijvoorbeeld na een val- of anderszins niet meer voldoen aan de voorwaarden in dit Reglement, of waaraan

anderszins een defect wordt waargenomen, verliezen hun toelating. Hiertoe zal de technisch official de KNMV jaarsticker van de helm verwijderen.

2.11.7.6 Verplichting rijder

Het is de plicht van de rijder, zijn helm bij de aanvang van een nieuw motorsportjaar bij de TC ter inspectie aan te bieden. Het is de plicht van een rijder, zijn helm, nadat hij bij een valpartij is betrokken geweest, direct bij de TC ter inspectie aan te bieden. De betreffende nummers van de helm worden vastgelegd en de helm kan voor nader onderzoek in bewaring worden gehouden.

2.11.7.8 OOGBESCHERMING

Het is toegestaan een (optische) bril te dragen, evenals het gebruik van een vizier en vizierbescherming (zgn. 'tear offs'). Het materiaal van glazen of vizieren moet splintervrij zijn. Vizieren moeten een standaard onderdeel van de helm zijn. Een vizier of glazen die ernstig zijn bekrast of beschadigd mogen niet worden gebruikt.

2.11.7.10

Alle vragen betreffende pasvorm of conditie van de rijders kleding en/of helm zullen worden beslist door het Hoofd Technische Dienst. Hij mag hierover eerst de fabrikant van het betreffende product consulteren voordat hij de vraag beantwoordt.

2.12 MACHINEKEURING

De rijder is altijd verantwoordelijk voor de machine.

2.12.1 Het Hoofd van Dienst dient ruim op tijd voordat de keuring begint aanwezig te zijn.

2.12.2 Hij dient er voor te zorgen dat de technisch officials hun taak naar behoren uitvoeren.

2.12.3 Tevens moet er een goede taakverdeling voor de keuring, training, race en nacontrole gemaakt zijn.

2.12.4 Ten behoeve van de technische keuring zal de organisator een keuringskaart verstrekken. Zonder de keuringskaart kan de motorfiets niet gekeurd worden.

2.12.5 De rijder en/of monteur dient zich bij de keuring te melden op het tijdstip zoals aangegeven in het aanvullend reglement.

2.12.6 Het Hoofd van Dienst dient de wedstrijdleider op de hoogte te stellen van de resultaten van de keuring.

2.12.7 Het Hoofd van Dienst heeft het recht om alle onderdelen van elke machine op elk tijdstip te controleren.

2.12.8 Iedere rijder die zich niet aan art. 2.12.9 houdt kan worden gediskwalificeerd. De wedstrijdleider kan ieder team of rijder die niet aan de reglementen voldoet of die een gevaar vormt voor andere rijders of toeschouwers, verbieden deel te nemen aan training(en) of wedstrijd.

2.12.9 De keuring dient uitgevoerd te worden op het tijdstip zoals vermeld in het aanvullend reglement van het evenement. Zie 2.12.5

2.12.10 De technisch official zal iedere machine weigeren die geen juist gemonteerde en gepositioneerde transponderhouder heeft. De transponderhouder dient met minimaal 2 tie-

wraps vastgezet te zijn, maar bij voorkeur met een geschroefde bevestiging . De transponder bevestigingsclip dient ook met een tie-wrap geborgd te zijn. De juiste montageplaats staat vermeld bij de tekeningen in het technisch reglement.

2.12.11 De rijder of zijn helper(s) dient met een volledig ingevulde keuringskaart de motorfiets schoon ter keuring en, **zonder onderkuip (wel meenemen)**, aan te bieden, tevens dient de motorfiets aan de eisen zoals gesteld in het technisch en aanvullend reglement te voldoen.

2.12.12 De motoren worden gekeurd conform de eisen zoals gesteld in het technisch en aanvullend reglement. Alle goedgekeurde motoren worden voorzien van een keuringssticker, welke geplaatst dient te worden op het frame, als dit technisch niet mogelijk is , beslist het hoofd van dienst over de plaats van de keuringssticker. Het Hoofd Technische Dienst neemt de uiteindelijke beslissing in geval van een onenigheid betreffende eventuele delen die niet conform het reglement zijn.

2.12.14 Alvorens tot de baan te worden toegelaten voor training of wedstrijd dienen de motoren te worden gecontroleerd op de aanwezigheid van de goedkeuringssticker.

2.12.15 Alleen goedgekeurde motoren mogen worden gebruikt voor trainingen en wedstrijd. Zie 2.12.14.

2.12.17 Ongeveer 30 minuten na afloop van de keuring dient de wedstrijdleader op de hoogte gebracht te worden van het aantal rijders en motorfietsen in iedere klasse.

2.12.18 Als de motorfiets bij een ongeval betrokken is, moet de motor op evt. gebreken gecontroleerd worden. Het is de verantwoordelijkheid van de rijder en/of team dat de motorfiets ter keuring en evt. ter herkeuring aangeboden wordt. Ook de helm en de kleding dienen te worden gecontroleerd. Als blijkt dat de helm zodanig beschadigd is dat deze niet veilig gedragen kan worden, dan blijft de helm gedurende het evenement ter beschikking van de Technische Commissie.

2.12.19 De rijders moet zijn kleding en helm(en) ter keuring aanbieden. De helm dient te worden voorzien van een goedkeuringsteken.

2.12.20 Iedere rijder mag slechts 1 motorfiets ter keuring aanbieden en gebruiken. Uitsluitend in geval van ter plaatse onherstelbare schade (frame, voorvork, achtersvork, **motorblok**) kan er een andere motorfiets ter keuring aangeboden worden. Dit wordt beoordeeld en beslist door het Hoofd Technische Dienst op de betreffende wedstrijd.

2.12.21 De geluidskeuring maakt deel uit van de keuring. Gedurende het gehele evenement kunnen motoren ter keuring aangeboden worden.

2.12.22 Gewichtscontrole kan tijdens het gehele evenement plaatsvinden. Gedurende het gehele evenement kunnen motoren ter keuring aangeboden worden.

2.12.23 NACONTROLE

Indien de wedstrijdleader bepaalt dat in overeenstemming met art. 140.1 van het Motorsport Reglement en art. 8.16 van het Wegrace Reglement, dat een of meerdere motoren na afloop van een training en/of wedstrijd een technische controle moeten ondergaan, dient deze controle binnen 30 minuten na afloop van de betreffende training en/of wedstrijd te zijn begonnen.

De rijder en/of monteurs zijn verplicht hun actieve medewerking hieraan te verlenen. Indien aangewezen, zorgt de deelnemer er voor dat zijn motor direct naar het parc fermé

wordt gebracht. Voor alle klassen zijn dit steeds de eerste drie aankomenden en tevens de door officials aangewezen motoren.

Alle motoren dienen steeds te voldoen aan de gestelde eisen gesteld in het technisch en aanvullend reglement.

Alle aangewezen motoren kunnen worden gecontroleerd op geluid - gewicht - gebruikte brandstof en indien nodig op alle homologatie punten.

Indien in deze nacontrole een geluidsmeting is voorzien, dient de nacontrole daarmee te beginnen.

Van de aangewezen motoren kunnen er maximaal 3 worden uitgeloot voor een uitgebreide controle. (dwz. cilinderinhoud - cilinderkop - kleppen - nokkenassen - zuigers - krukas - carters - enz.)

Voor deze uitgebreide controle zal het Hoofd Technische Dienst in overleg met de wedstrijdleader, voorafgaande aan de wedstrijd de aan te wijzen plaats(en) en de te controleren punten vaststellen. Het Hoofd Technische Dienst rapporteert zijn bevindingen zo spoedig mogelijk aan de wedstrijdleader.

Bij de balcontrole mogen per motorfiets aanwezig zijn 3 monteurs, team manager en de rijder. Tevens hebben toegang tot de balcontrole, behalve de technisch officials, de wedstrijdleader, jury voorzitter.

Een vermogensmeting kan deel uit maken van deze controle.

Motoren die bij de balcontrole niet voldoen aan de gestelde eisen in het technisch en/of aanvullend reglement wegrace, worden bestraft volgens art. 140.1 uit het motorsport reglement.

Motoren aangewezen door de wedstrijdleader om een balcontrole te ondergaan dienen in het parc-fermee te worden geplaatst en in het parc-fermee te blijven tot dat de wedstrijdleader deze motoren vrij zal geven.

2.14 Geluidscntrole

Het motorgeluid wordt gecontroleerd op de maximum waarde van 103 DbA voor de wegrace klassen en 102 DbA voor de sportproductie klassen, tenzij anders vermeld in de klasse specificaties.

2.14.1 Gemeten wordt met de microfoon van de geluidsmeter op een afstand van 50 cm van het uiteinde van een uitlaatpijp, onder een hoek van 45 graden op de lengtehartlijn van de demper en op dezelfde hoogte, maar tenminste 20 cm boven de grond. Wanneer dit niet mogelijk is kan de meting worden gedaan onder een hoek van 45 graden omhoog.

2.14.2 Als de motor geen vrijloop heeft moet hij gedurende de geluidstest op een standaard zijn geplaatst.

2.14.3 De demper(s) worden als zij zijn goedgekeurd, gemerkt. Het is niet toegestaan de demper na een keuring te verwisselen, behalve met een demper die (op dezelfde dag) ook goedgekeurd en gemerkt is.

2.14.4 De deelnemer moet de motor in de vrijstand laten draaien tot het vereiste toerental is bereikt, waarna de meting wordt gedaan.

2.14.5 Het meettoerental is gebaseerd op de gemiddelde zuigersnelheid in verhouding met de slag van de motor. Dit toerental wordt berekend met de volgende formule: $N = 30.000 \times \text{cm} : L$

Hierin is N= voorgeschreven meettoerental;
cm= gemiddelde zuigersnelheid in m/sec;
L= slag in mm.

2.14.6 De geluidscontrole

Omdat de slag van verschillende motorconfiguraties binnen een inhoudsklasse nagenoeg gelijk is zal gemeten worden met vaste toerentallen (RPM). Klasse Supermono is hierbij uitgezonderd. De gemiddelde zuigersnelheid waarbij de geluidstest wordt uitgevoerd is 13 m/sec. voor tweetakten en 11 m/sec. voor viertaktmotoren.

Sportproductie en hierop gebaseerde motoren:

4-TAKT	1-CILINDER	2-CILINDER	3-CILINDER	4-CILINDER
250 CC	5.500	8.500		
400 CC	5.000	6.500	7.000	8.000
600 cc	5.000	5.500	6.500	7.000
750 cc	5.000	5.500	6.000	7.000
+750 cc	4.500	5.000	5.000	5.500

Wegrace motoren

2-takt	1-cilinder	2-cilinder	3-cilinder	4-cilinder
125 cc	7.000			
250 cc		7.000		
500 cc		5.500	7.000	7.000

2.14.6.1 Voor de Classic en Supermono klasse zal het meettoerental afhangen van de gemiddelde zuigersnelheid die overeenkomt met de slag van de motor

Slag	2-takt	4-takt		Slag	2-takt	4-takt
30	13000	11000		66	5909	5000
31	12500	10645		67	5820	4925
32	12187	10313		68	5735	4853
33	11818	10000		69	5652	4783
34	11470	9706		70	5571	4714
35	11142	9429		71	5492	4648
36	10833	9167		72	5416	4583
37	10540	8919		73	5342	4521
38	10263	8684		74	5270	4459
39	10000	8462		75	5200	4400
40	9750	8250		76	5132	4342
41	9512	8049		77	5065	4286
42	9285	7857		78	5000	4231
43	9069	7674		79	4937	4177

44	8863	7500		80	4875	4125
45	8666	7333		81	4815	4074
46	8478	7174		82	4756	4024
47	8297	7021		83	4699	3976
48	8125	6875		84	4343	3929
49	7959	6735		85	4588	3882
50	7800	6600		86	4535	3827
51	7647	6471		87	4483	3793
52	7500	6346		88	4432	3750
53	7358	6226		89	4382	3708
54	7222	6111		90	4333	3667
55	7090	6000		91	4286	3626
56	6964	5893		92	4239	3587
57	6842	5789		93	4194	3548
58	6724	5690		94	4149	3510
59	6610	5593		95	4105	3474
60	6500	5500		96	4063	3438
61	6393	5410		97	4021	3402
62	6290	5323		98	3980	3367
63	6190	5238		99	3939	3333
64	6093	5156		100	3900	3300
65	6000	5077				

2.14.6.3 Voor wankel motoren wordt het geluid gemeten bij 6000 T./Min

2.14.7 Bij meercilinder motoren wordt het geluid aan elk uitlaateinde gemeten.

2.14.8 Een motor die niet aan deze geluidseisen voldoet kan een meerdere keren worden gemeten.

2.14.9 Het omgevingsgeluid tijdens het meten mag niet meer zijn dan 90 dB/a gemeten op minimaal 5 meter van de geluidsbron.

2.14.10 Apparatuur voor geluidsmeting moet voldoen aan de internationale standaard I.C. 651, type 1 of type 2. De geluidsniveaumeter moet zijn uitgerust met een ijkbron ter controle en afstelling van de meter voor het gebruik. De "Slow response" stand moet worden gebruikt.

2.14.11 Geluidscontrole na de wedstrijd

Wanneer bij een wedstrijd een balcontrole wordt verlangd voordat de resultaten bekend gemaakt kunnen worden moet ook een geluidscontrole worden uitgevoerd van tenminste

de eerste drie motoren die geplaatst waren in de eindrangschikking. Bij deze controle wordt een tolerantie van +3 dBa toegepast.

2.14.12 Geluidscontrole tijdens een wedstrijd

Wanneer tijdens het verloop van een wedstrijd een geluidscontrole wordt verlangd moeten de motoren voldoen aan de waarde, genoemd in art. 2.14 met een tolerantie van +3 dBa

2.15 Handleiding voor het gebruik van geluidsmeters

2.15.1 De geluidsofficial(s) dienen tijdig aanwezig te zijn om na overleg met het hoofd technische dienst hun taak te volbrengen.

2.15.2 De geluidsapparatuur moet zijn voorzien van een calibrator.
De meter dient voorafgaande aan de geluidsmeting gecalibreerd te zijn.
Ook tijdens de metingen moet de apparatuur regelmatig gecontroleerd worden.
Er dient altijd een reserve set aanwezig te zijn in geval van een defecte meter.

2.15.4 In geval van regen en erg dampige condities zal er geen geluidsmeting plaatsvinden.
Motoren die erg veel geluid produceren moeten worden gemeten zodra de omstandigheden het toelaten.

2.15.5 In geval van een harde wind moet er gemeten worden met de microfoon evenwijdig aan de windrichting.

2.15.6 De “slow” stand van de meter moet worden gebruikt.

2.15.8 De afgelezen waarde dient altijd naar beneden afgerond te worden. (bv. 104.9 wordt 104!)

2.15.9 Correcties

Type 1 meter : tolerantie + 1 dB/A
Type 2 meter : tolerantie + 2 dB/A

2.15.10 Buitentemperatuur

Onder 10 graden Celcius : tolerantie + 1 dB/A
Onder 0 graden Celcius : tolerantie + 2 dB/A

2.15.11 (geldt nationaal)

Een wedstrijdmotor dient altijd aan de gestelde geluidsnorm te voldoen.
Indien tijdens een training of een wedstrijd een uitlaat (of een deel daarvan) in het ongereede raakt, waardoor naar het oordeel van de Hoofd Technische Dienst een overmatige geluidsproductie wordt veroorzaakt zal de deelnemer, indien hij dit niet onmiddellijk repareert, door de Wedstrijdleiding uit de wedstrijd of training worden genomen.

2.15.12 Een geluiddempende inrichting moet op deugdelijke wijze aan de uitlaat zijn bevestigd, zulks ter beoordeling van de Hoofd Technische Dienst.

2.15.13 Als dempingmateriaal mag geen gebruik worden gemaakt van los aangebrachte en ondeugdelijke hulpmiddelen teneinde bij de geluidsmeting het uitlaatgeluid te reduceren.
Het gebruik van rubber of kunststof hulpstukken om zo een betere demping te verkrijgen is verboden, tenzij de demper in zijn geheel uit kunststof is vervaardigd.

2.25 Richtlijnen vermogens testbank

Om eenduidigheid te verkrijgen aangaande een vermogensmeting, zijn onderstaande richtlijnen vastgelegd.

Deze richtlijnen dienen te worden gerespecteerd.

In geval van overmacht of onvoorziene omstandigheden beslist het Hoofd Technische Dienst in overleg met de Wedstrijdleider over de dan te volgen gang van zaken m.b.t. de vermogensmeting en de gevolgen daarvan.

Alle tests in dezelfde klasse dienen binnen 30 minuten na aanvang van de eerste test in die klasse te worden uitgevoerd.

Via opwarmen of laten afkoelen de koelwatertemperatuur op nagenoeg dezelfde waarde brengen. (op de temperatuurmeter van de motor)

De testbank op een voor het publiek, rijders en helpers niet toegankelijke plaats installeren.

Bij de tests zijn alleen aanwezig het personeel van de testbank, de official belast met het toezicht en de officials die nodig zijn om de tests uit te voeren.

Tijdens het meten noteert een official het rijnummer, de tijd en de datum van de run.

Na het uitprinten van de resultaten, deze controleren op bovengenoemde items.

Er worden door het personeel van de testbank en/of officials geen uitspraken gedaan over de meetresultaten en machinespecificaties.

Het personeel van de testbank of toezicht houdend official verstrekt de meetresultaten aan het Hoofd Technische Dienst.

De resultaten zijn uitsluitend bestemd voor KNMV.

De resultaten zullen worden beoordeeld middels vergelijking van de gemeten vermogens bij motoren van exact gelijk merk en type of, eventueel, de in het Technisch Reglement gestelde eisen.

Het bedoelde maximum vermogen is de absoluut hoogst gemeten waarde in de bruikbare powerband van de betreffende machine.

Bepalend is de testbank op de wedstrijd aanwezig.

Indien hij dat noodzakelijk vindt kan het Hoofd Technische Dienst een tweede meting doen uitvoeren

Specifieke eisen ONK klassen

2.0 Specificaties 125 cc.

Deelname staat open voor motoren:

Tot 125 cc. maximum 1 cilinder 2-tact maximum 6 versnellingen.

Tot 250 cc. maximum 1 cilinder 4-tact maximum 6 versnellingen.

Alle motoren dienen te voldoen aan de eisen zoals gesteld in het algemeen gedeelte van het technisch reglement wegrace.

Het minimum gewicht voor de 125 cc. 1 cilinder 2-tact is gewogen inclusief rijder in complete race outfit, 136 kg.

Het minimum gewicht voor de 250 cc. 1 cilinder 4-tact is 80 kg. (alleen de motorfiets)

Nummers:

Ondergrond Zwart

Cijfers Wit

Voor de verdere eisen, zie 2.3.20

2.5 SPECIFICATIES DUTCH SUPERSPORT

Deelname staat open voor door de FIM voor deze klasse gehomologeerde motoren in de categorie Superstock/Stocksport.

Alle motoren moeten voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Motor Technisch Reglement Wegraces en voorkomen op de door de FIM uitgegeven homologatielijst.

Het uiterlijk en aanzicht van zowel voor-, zij-, als achterzijde en het profiel van een Supersport machine moet gelijk zijn aan het gehomologeerde model tenzij anders vermeld.

2.5.1 Klasse specificatie

boven 400 tot 600 cc. - 4 cil. - 4-takt

boven 600 tot 675 cc. - 3 cil. - 4-takt

boven 600 tot 750 cc. 2 cil. - 4-takt

De cilinderinhoud moet gelijk blijven aan de gehomologeerde waarde. Het is niet toegestaan door middel van het vergroten van de boring en slag naar de klasse limiet te gaan.

Iedere rijder mag slechts 1 motorfiets ter keuring aanbieden en gebruiken.

Uitsluitend in geval van ter plaatse onherstelbare algehele schade (frame, voorvork, achtervork, *motorblok*), kan er een andere motorfiets ter keuring worden aangeboden en gebruikt

De beslissing hierover wordt genomen door het hoofd technische keuring op de betreffende wedstrijd.

Deze regel is niet van toepassing bij eventuele vrije trainingen die voorafgaande aan het evenement door de organisator worden georganiseerd.

2.5.2 Minimum gewichten

600 cc 4-cilinders 160 kg

675 cc 3-cilinders 166 kg.

750 cc 2-cilinders 167 kg.

Het toevoegen van ballast is toegestaan, mits dit deugdelijk met schroeven wordt bevestigd.

Tijdens de controle na afloop van de race worden de motoren gewogen in de staat waarin zij de race hebben beëindigd.

Er mag dan niets aan de motor worden toegevoegd, zoals bijvoorbeeld water, olie, brandstof of banden.

Tijdens het gehele evenement moet de motor (incl. tank) aan het minimum gewicht voldoen.

2.5.3 Kleuren nummerplaat en cijfers

Ondergrond	Wit
Cijfers	Blauw

Voor de verdere eisen zie art. 2.3.20.

2.5.5 Brandstof

Alle motoren moeten gebruik maken van normale ongelode benzine met een max. loodgehalte van 0.005 g/l en een max. MON van 90. (zie brandstofreglement)

2.5.6 Specificaties

Alle in de volgende artikelnummers niet genoemde delen moeten blijven zoals origineel door de fabrikant gemaakt voor de gehomologeerde motorfiets.

2.5.6.1 Frame

Het frame moet blijven zoals het door de fabrikant voor deze gehomologeerde motor is geproduceerd.

Op de zijkanten van het frame mag een bescherming van composiet materiaal worden aangebracht en, gemaakt in de vorm van het frame.

Er mag niets extra's aan het frame zijn aangebracht of daarvan worden verwijderd.

Alle motoren moeten zijn voorzien van het originele framenummer, ingeslagen op de daarvoor bestemde plaats.

Schetsplaten voor de montage van het motorblok moeten origineel zijn zoals gehomologeerd.

Het subframe mag worden veranderd of vervangen

Steunen om het zitje te positioneren mogen worden toegevoegd, maar er mag niets verwijderd worden.

Delen geschroefd aan het subframe mogen worden verwijderd.

2.5.6.2 Voorvork

De voorvork moet blijven zoals origineel door de fabrikant is geproduceerd voor de gehomologeerde machine.

De standaard inwendige delen van de vork mogen worden veranderd of worden vervangen door niet originele delen

After market demper sets of kleppen mogen worden gemonteerd.

De voorvorkveren mogen worden vervangen.

De vorkkappen mogen veranderd of vervangen, alleen om instelling van buitenaf mogelijk te maken.

De oppervlaktafwerking van vorkpoten/buizen mag worden veranderd, toegevoegde oppervlakte behandelingen zijn toegestaan.

De bovenste en onderste kroonplaat blijven origineel als gehomologeerd.

Een stuurdemper mag worden vervangen door een niet origineel exemplaar of extra worden gemonteerd.

De demper mag niet de stuuruitslag begrenzen.

2.5.6.3 Achtervork

De achtervork moet blijven zoals door de fabrikant voor het gehomologeerde model is geproduceerd. (inclusief de achteras kettingspanner.)

Een kettingbeschermer moet zijn gemonteerd op een zodanige wijze dat het niet mogelijk is om met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het achtertandwiel te geraken.

Als de achtervork dubbel is uitgevoerd, mag de onderste buis de functie van de ketting bescherming overnemen.

De achtervork as moet origineel blijven.

Op de achtervork mag een voorziening zijn gelast of geschroefd om een paddock stand te gebruiken.

Deze delen moeten zijn afgerond en bevestigingsbouten moeten zijn verzonken.

Er mogen veranderingen gemaakt worden t.a.v. de remverankering om de originele remtang in een vaste positie te kunnen bevestigen.

2.5.6.4 Achterveer

Het achterveer element mag worden veranderd of geheel worden vervangen.

De originele bevestiging aan het frame en op de achtervork moet blijven zoals is gehomologeerd.

De veer mag worden vervangen.

Het achterveer kantelsysteem moet blijven zoals gehomologeerd.

2.5.6.5 Wielen

De wielen moeten blijven zoals geproduceerd voor de gehomologeerde machine.

Als het origineel wielontwerp een rubber demper in het achterwiel heeft mag dit niet worden gewijzigd.

De kilometertelleraandrijving mag worden verwijderd en vervangen door een afstandsbus, modificaties om deze afstandsbus op zijn plaats te houden, zijn toegestaan

Voor- en achterwiel assen moeten origineel blijven.

Het is toegestaan om de wielen te polijsten of van een vernis te voorzien.

2.5.6.6 Remmen

Voor- en achterrem schijven mogen worden vervangen maar moeten wel in de gehomologeerde remtang passen.

De buitendiameter en het ventilatiesysteem moeten origineel blijven zoals door de fabrikant geproduceerd op het gehomologeerde model. Een tolerantie van +/- 1.5 mm. is toegestaan.

Een tolerantie van + 1.5 mm. is toegestaan voor de dikte van de remschijf, de minimum dikte blijft daarbij de slijtmaat die vastgesteld is door de fabrikant.

Geventileerde remschijven zijn niet toegestaan als after market onderdeel.

Vervangende schijven moeten zijn gemaakt van een ijzerhoudend materiaal.

De remschijven mogen “zwevend” opgehangen worden .

Voor- en achter remtangen inclusief bevestiging moeten origineel blijven.

Voor- en achter hoofdremcilinders moeten origineel blijven.

De remleidingen mogen worden vervangen.

Het verdeelstuk van de remleidingen naar de voorste remtangen moet boven de onderste kroonplaat zijn gemonteerd.

Voor - en achterremblokken mogen worden vervangen.

De plaats van de hoofdrem cilinder achter mag worden veranderd.

De remvloeistof reservoirs mogen worden vervangen en/of van plaats veranderen.

Snelkoppelingen zijn toegestaan, ook de borgpennen van de remblokken mogen worden vervangen.

Extra opgebouwde koeling delen zijn niet toegestaan.

Een hand bediende achterrem (zgn. duimrem) is toegestaan.

2.5.6.7 Banden

Alleen banden die gemaakt zijn voor gebruik op de openbare weg en die via de normale publiekskanalen op de markt gebracht worden, zijn toegestaan.

Banden moeten minimaal een V, W of Z codering hebben.

De profieldiepte moet ten minste 2,5 mm zijn, (over het gehele loopvlak gemeten), en moet voor aanvang van een training of wedstrijd aanwezig zijn.

De band moet zijn voorzien van een E-merk en/of DOT-goedkeuring waarvan het nummer op de zijkant van de band aanwezig is.

Het is de beslissing van de rijder om met een intermediaire of regenband deel te nemen.

Deze band hoeft niet een E-merk of DOT merk te hebben en moet dan gemerkt zijn met ‘Not for highway use’. Regenbanden moeten een volledig profiel hebben.

Het is niet toegestaan met de hand een profiel aan te passen.

Gedurende de tijdtrainingen en de wedstrijd mogen 6 banden gebruikt worden.

Als er op een evenement 2 races verreden worden, dan is het aantal 8.

Dit totaal zijn zowel voor - als achterbanden

Alle te gebruiken banden dienen op de voorgeschreven wijze te worden gemerkt.

De sticker dient aan de rechterzijde van de band te worden geplaatst.

Regen - en intermediale banden tellen niet mee in het totaal. (met het opschrift Not For Highway Use)

Deze regel is niet van toepassing bij eventueel vrije trainingen die voorafgaande aan het evenement door de organisator worden georganiseerd.

2.5.6.8 Voetsteunen en pedalen

Voetsteunen en pedalen mogen worden verplaatst, echter bevestigingsdelen moeten op het originele frame bevestigingspunten worden gemonteerd.

Schakelpedaal mag worden gemodificeerd om “ omgekeerd ” te kunnen schakelen.

Voetsteunen mogen star bevestigd worden.

Als een opklapbaar type gemonteerd wordt moet deze zijn voorzien van een mechanisme wat er voor zorgt dat de voetsteun altijd in de normale stand terugkomt.

Het uiteinde van de voetsteun moet zijn afgerond door een bolvormig uiteinde met een radius van min. 8 mm.

Niet opklapbare voetsteunen moeten aan het uiteinde zijn voorzien van een vaste prop, gemaakt van kunststof, plastic, teflon of een ander gelijkwaardig materiaal. (Minimum radius 8 mm.)

2.5.6.9 Stuurhelften en bedieningshendels

Stuurhelften, bedieningsdelen en hendels mogen worden vervangen of worden verplaatst. LET OP; dit geldt niet voor de hoofdremcilinder en voor de eventuele hoofd koppelingscilinder.

Rem en koppeling handels mogen worden vervangen door after market exemplaren en mogen ook worden voorzien van een afstel mechanisme.

De motor stop schakelaar moet zijn gemonteerd op de stuurhelften.

2.5.6.10 Stroomlijnen en plaatdelen

a) Stroomlijn, voorspatbord en plaatdelen moeten er uit zien als origineel geproduceerd door de fabrikant overeenkomstig het gehomologeerde model.

b) Stroomlijn mag worden vervangen door exact gelijkende delen (replica's). De materiaalkeuze is vrij. Het gebruik van carbonfiber of kevlar materiaal is toegestaan. De stroomlijn mag aan de voorzijde veranderd worden om een betere luchttoevoer te krijgen voor de radiator.

Tevens mag de stroomlijn dicht gemaakt worden ter hoogte van de dynamo, krukas en versnellingsbak.

- c) De afmetingen moeten gelijk zijn aan de originele delen. Ook aan het originele design mag geen verandering worden aangebracht.
- d) De stroomlijnruit mag alleen worden vervangen door een exemplaar van geheel doorzichtig materiaal, maar moet op de originele bevestigingspunten zijn bevestigd.
- e) De originele gecombineerde instrumentenpaneel/stroomlijn steun en alle andere steunen mogen worden veranderd of vervangen.
- f) De originele kanalen/buizen van de voorzijde stroomlijn tot aan het luchtfilterhuis mogen worden veranderd of vervangen. De luchtinlaten in de stroomlijn moeten standaard blijven, toegevoegde luchtinlaten zijn toegestaan maar het originele uiterlijk mag niet veranderen.
- h) De onderkuip moet zo zijn geconstrueerd dat deze in geval van een motorschade minimaal de helft van de hoeveelheid olie en koelmiddel moet kunnen bevatten (minimaal 5 ltr. l). De onderzijde van eventuele gaten in de stroomlijn mag niet lager geplaatst zijn dan 50 mm. boven de onderzijde van de kuip.
- i) In de onderkuip moet een gat zitten met een diameter van 25 mm. Dit gat, aan de voorzijde van de onderkuip, moet zijn afgedicht, anders als met tape, tijdens droge condities en mogen open zijn in geval van regencondities.
- j) Minimale veranderingen aan de stroomlijn zijn toegestaan om het mogelijk te maken een hefstandaard te gebruiken (voor het wisselen van wielen) en voor het aanbrengen van een kleine kunststof (crash) bescherming aan frame of motorblok.
- k) Het voorspatbord mag worden vervangen door een exacte kopie van het originele door de fabrikant geproduceerde en gehomologeerde model.
- l) Het voorspatbord mag omhoog gebracht worden om speling t.o.v. de band te vergroten.
- m) Het *op de achtervork gemonteerde* achterspatbord mag worden vervangen door een exacte kopie van het originele door de fabrikant geproduceerde en gehomologeerde model.
- n) Een achterspatbord met geïntegreerde kettingbescherming mag worden aangepast om montage van een groter achtertandwiel mogelijk te maken.
- o) Alle scherpe randen dienen te zijn afgerond.

2.5.6.11 Benzinetank

De benzinetank blijft origineel als gehomologeerd.

De benzinekraan moet blijven zoals gehomologeerd.

Het is toegestaan een ontluchttingsinrichting toe te voegen.

Alle benzinetanks moeten zijn gevuld met een explosie werend middel. (bv. Explosafe)

Benzinetanks voorzien van een ontluchtingspijp moeten zijn voorzien van een terugslagklep waarvan de slang uitkomt in een geschikt reservoir van tenminste 250 cc.

De tankdop mag worden veranderd voor het gebruik van een snelvulstelsel.

2.5.6.12 De zit

De complete zit mag worden vervangen door imitatiedelen mits het uiterlijk nagenoeg gelijk blijft aan het gehomologeerde model.

Materiaalkeuze is vrij.

De bovenzijde van de zit mag worden aangepast als solo zit.

Alle buitenranden moeten zijn afgerond.

2.5.6.13 Bedradingbundel

De originele bedradingbundel mag worden veranderd of vervangen.

2.5.6.14 Accu

De maat en het type van de accu mogen worden veranderd en ook de bevestigingsplaats mag anders zijn. Ook mogen er meerdere accu's worden geplaatst.

2.5.6.15 Radiateur en oliekoeler

Er mogen radiatoren en oliekoelers worden toegevoegd evenals de hiervoor benodigde aansluitingen.

De eventueel gemonteerde warmtewisselaar mag worden veranderd, vervangen of verwijderd.

Het toevoegen van een koel ventilator is toegestaan.

Het expansievat van het koelsysteem mag worden veranderd of verwijderd worden.

De vorm van de toegevoegde koeler mag zijn, vierkant, rechthoekig, driehoekig of trapeziumvormig met evenwijdige zijanten.

De totale afmeting (hoogte x breedte x lengte) mag niet meer dan 3500 ccm. zijn.

De koeler mag alleen binnen de stroomlijn gemonteerd zijn.

De waterslangen mogen worden vervangen.

Er mag alleen water, zonder enige toevoeging, in het koelsysteem zitten.

De thermostaat inlaat mag worden verwijderd of veranderd.

2.5.6.16 Luchtfilterhuis

Het luchtfilterhuis moet origineel blijven zoals door de fabrikant geproduceerd voor het gehomologeerde model.

Het luchtfilterelement mag worden veranderd of verwijderd.

Alle viertakt motoren moeten een gesloten ontluchtingsstelsel hebben.

De ontluchtings slang moet aangesloten zijn en uitkomen in het luchtfilterhuis.

Sensoren voor data recording mogen worden toegevoegd.

2.5.6.18 Benzine-injectie

Er zijn geen modificaties toegestaan.

De injectoren moeten de standaard units zijn als gehomologeerd.

De inlaatkelken en inlaatspruitstuk tussen cilinder en gasklephuis mogen worden veranderd of vervangen.

In lengte variabele inlaatkelken zijn niet toegestaan, tenzij standaard gemonteerd op het gehomologeerde model.

Modificaties aan de benzinepomp en drukregelaar zijn toegestaan

Elektrische of mechanische “choke “ onderdelen mogen worden verwijderd.

Het gasklephuis mag niet worden veranderd of vervangen.

2.5.6.19 Benzineleidingen

Benzineleidingen mogen worden vervangen.

Snelkoppelingen of kogelklep koppelingen mogen worden gebruikt.

Er mag een brandstoffilter gemonteerd zijn.

2.5.6.20 Cilinderkop

De cilinderkop moet origineel blijven zoals gehomologeerd.

Er mag geen materiaal worden weggehaald of toegevoegd.

De koppakking mag worden vervangen.

De kleppen, klepzittingen, klep geleiders, klepveren en daaraan gerelateerde delen moeten blijven zoals gehomologeerd.

2.5.6.21 Nokkenas

Er zijn geen modificaties toegestaan.

De nokkenas ketting, spanner systeem en geleiders mogen worden veranderd of vervangen.

Spaninrichting voor distributieriemen zijn vrij.

2.5.6.22 Nokkenas tandwielen

Nokkenas tandwielen mogen worden veranderd of vervangen om verstelling op de nokkenas mogelijk te maken.

2.5.6.23 Krukas

De krukas moet origineel als gehomologeerd blijven.

Polijsten of lichter maken is niet toegestaan.

De krukas mag worden gebalanceerd, maar alleen d.m.v. het noodzakelijk boren van gaten.

Modificaties aan de vliegwielen zijn niet toegestaan.

2.5.6.24 Oliepomp en -leidingen

De oliepomp moet blijven als gehomologeerd.

Olieleidingen mogen worden gemodificeerd of vervangen. Als olieleidingen worden vervangen moet dit gebeuren met een metaal omwikkelde leiding en worden afgemonteerd met geperste of schroefkoppelingen.

2.5.6.25 Drijfstangen

De drijfstangen blijven origineel als gehomologeerd.

Polijsten of lichter maken is niet toegestaan.

2.5.6.26 Zuigers

De zuigers blijven origineel als gehomologeerd.

5.5.27 Zuigerveren

Zuigerveren en borgveren blijven origineel als gehomologeerd.

Modificaties zijn niet toegestaan.

2.5.6.28 Zuiger pen en borgveren.

Zuiger pen en borgveren blijven origineel als gehomologeerd.

Modificaties zijn niet toegestaan.

2.5.6.29 Cilinder

Cilinders blijven origineel als gehomologeerd.

2.5.6.30 Carterhelften en deksels (koppelingsdeksel, ontstekingsdeksel)

Carterhelften blijven origineel als gehomologeerd.

Modificaties zijn niet toegestaan, inclusief polijsten, lichter maken.

Alle motordeksels waarachter zich olie bevindt en in contact kunnen komen met de grond tijdens een ongeval moeten worden voorzien van een bescherming, gemaakt van stalen, aluminium of een compositie materiaal bv. carbon of kevlar.

Het is toegestaan om versterkte zijdeksels te monteren. Zij moeten gemaakt zijn van hetzelfde materiaal en mogen niet lichter zijn dan de originele exemplaren.

Het deksel over het voorste kettingtandwiel mag worden vervangen of veranderd.

Afdekdeksel van een droge koppeling mag worden veranderd voor een betere koeling.

Het bijplaatsen van een carter bescherming is toegestaan.

2.5.6.31 Versnellingsbak en transmissie

Er zijn geen modificaties toegestaan, met uitzondering van de inwendige schakel onderdelen, om het "omgekeerd" schakelen mogelijk te maken.

Elektronische snelschakel systeem (kontakt onderbreker) en schakel indicator is toegestaan.

Voor- en achter kettingwiel, ketting en maatvoering mogen worden veranderd.

2.5.6.32 Koppeling.

Er zijn geen veranderingen toegestaan.

Gevoerde en stalen platen en koppelingsveren mogen worden vervangen, maar het aantal moet blijven als gehomologeerd.

Het koppelingsvloeistof reservoir mag worden veranderd of vervangen.

2.5.6.33 Ontsteking en management systeem

Het ontstekings- of motormanagement systeem (ECU) mag worden vervangen door de “Kit “ ECU van het betreffende merk en model.

Een toegevoegde controle unit (b.v. power commander) om het benzine mengsel of ontstekingsgedeelte te optimaliseren is toegestaan, mits deze gemonteerd wordt op de originele aansluitingen.

Het is toegestaan om een contact onderbreker te gebruiken voor het snelschakel systeem.

Bougies, bougiekabels en bougiekoppen mogen worden vervangen.

De ontsteking rotor en corresponderende sensor (pick-up) mag worden vervangen of gemodificeerd.

2.5.6.34 Dynamo en startinrichting

Er zijn geen modificaties toegestaan.

De elektrische starter (inclusief alle gerelateerde delen en aansluitingen) mag worden verwijderd.

De motor moet gestart kunnen worden (gedurende de trainingen en wedstrijd), zonodig met een externe start inrichting. (of elektrische starter)

Opm. De dynamo moet de accu opladen tijdens het lopen van de motor.

2.5.6.35 Uitlaatsysteem

Uitlaatpijpen en dempers mogen worden gemodificeerd of vervangen.

Positie, aanzicht en profiel van de dempers moeten gelijk zijn aan het gehomologeerde model.

De maximale geluidslimiet is 102 dBa. Met een tolerantie van 3 dBa na afloop van de wedstrijd.

Het aantal dempers moet zijn als gehomologeerd. De plaatsing van de einddemper(s) moet gelijk zijn aan het gehomologeerde model.

Het omwikkelen van de uitlaat met hittebestendig materiaal is niet toegestaan behalve bij de rijdersvoet of een plaats waarbij de uitlaat de stroomlijn kan raken.

Om veiligheidsredenen moeten scherpe randen van het uitlaatsysteem zijn afgerond.

2.5.6.36 Bouten en moeren

De originele bouten en moeren mogen worden vervangen door exemplaren van een ander materiaal en ontwerp.

Aluminium voor bouten en moeren mag alleen worden gebruikt op niet-structurele plaatsen.

Bouten en moeren mogen worden voorzien van een gaatje om borgen mogelijk te maken, alle modificaties om het gewicht te verminderen zijn niet toegestaan.

Titanium bouten en moeren zijn niet toegestaan.

Bouten en moeren voor stroomlijnbevestiging mogen worden vervangen door zogenaamde snelsluiters.

2.5.7 De volgende delen mogen worden veranderd of vervangen.

- Elke soort smeermiddel, rem- of hydraulische vloeistof mag worden gebruikt.
- Alle soorten binnenbanden en ventielen mogen worden gebruikt.
- Wielen mogen worden gebalanceerd.
- Lagers (kogel, rol, enz.) van elk soort of merk mogen worden gebruikt, evenals
- Pakkingen en pakkingmaterialen.
- De lak afwerking/kleurstelling van alle buitenoppervlakken en de bestickering is vrij.
- Het is toegestaan hitte bestendig materiaal te monteren of te verwijderen.

2.5.8 Verwijderd mogen worden:

- Instrumenten als toerenteller en snelheidsmeter en hun steunen en bijbehorende bekabeling
- Toerenteller
- Snelheids meter en gerelateerde afstandsbusen.
- Radiateur fan en bedrading.
- Kettingscherm, als deze niet geïntegreerd is in het achterspatbord.
- Met bouten gemonteerde accessoires op het subframe.
- Emissie sensoren in of rond het luchtfilterhuis.
- Lambda sensor.
- Secundair lucht systeem
- Kontaktslot en bedrading
- Bedieningsmotoren en de bijbehorende bedieningskabels aan het uitlaatsysteem.

2.5.9 Het volgende moet worden veranderd of vervangen

Achteruitkijk spiegels moeten worden verwijderd.

Gashandel moet van het zelfsluitende type zijn.

Claxon

Gereedschap box

Kentekenplaat en houder

Spiegels

Duo voetsteunen

Duo handgrepen

De elektrische benzinepomp moet zijn verbonden met de contactonderbreker.

Valbeugels, middenbok en zijstandaard. (bevestigingspunten moeten blijven zitten)

Alle aftap pluggen moeten met ijzerdraad worden geborgd. Het oliefilter en alle bouten en moeren waarachter olie zit eveneens

Als er ontluchtingslangen of overloop pijpen zijn gemonteerd, moeten deze via de bestaande afvoeropeningen werken

Het originele gesloten ontluchtingssysteem moet gehandhaafd blijven. Directe afvoer naar de buitenlucht is niet toegestaan.

Alle motorfietsen moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingssysteem. De ontluchtingslang moet zijn gemonteerd op en uitkomen in het luchtfilterhuis.

Koplampen, achterlichten, richtingaanwijzers **en reflectoren** moeten worden verwijderd. Het profiel en aanzicht van de motor moet behouden blijven.

De ontstane openingen moeten worden afgedekt met een hiervoor geschikt materiaal.

2.5.11 Bijkomende uitrusting

Bijkomende uitrusting zoals b.v. data-informatie, computers met opnameapparatuur en dergelijke welke niet op het gehomologeerde model aanwezig is, mag worden toegevoegd. Noodzakelijke montage gaatjes mogen worden geboord met max. 6mm.

Alleen elektronische rijhulpmiddelen welke deel uit maken van het gehomologeerde model, of standaard deel uit maken van de race-kit (ontstekings / management systeem) van het gehomologeerde model, zijn toegestaan.

2.7 SPECIFICATIES DUTCH SUPERBIKE

Dutch Superbikes moeten een FIM homologatie hebben in overeenstemming met art. 2.7. in de klasse Superstock / Stocksport in het FIM reglement.

Alle motoren moeten voldoen aan de technische eisen zoals gesteld in het technisch reglement wegrace.

Het uiterlijk en aanzicht van zowel voor-, zij-, als achterkant en het profiel van een Superstock motor moet gelijk zijn aan het gehomologeerde model (tenzij uitdrukkelijk anders in dit reglement vermeld).

2.7.1 DUTCH SUPERBIKE

Boven 600 cc. - 1000 cc 4-takt 4 cilinders maximum

Boven 751 cc. - 1000 cc. 4-tact 3 cilinders maximum

Boven 850cc. - 1200 cc. 4-tact 2 cilinders maximum

De cilinder inhoud mag de gehomologeerde waarde niet overschrijden.

Het is niet toegestaan door middel van het vergroten van de boring tot de maximum klasse inhoud te gaan.

Iedere rijder mag slechts 1 motorfiets ter keuring aan bieden en gebruiken.

Uitsluitend in geval van ter plaatse onherstelbare schade (frame, voorvork, achtere vork, **motorblok**), kan er een andere motorfiets ter keuring worden aangeboden en gebruikt.

Dit wordt beoordeeld en beslist door het hoofd technische keuring op de betreffende wedstrijd.

Deze regel is niet van toepassing bij eventuele vrije trainingen die voorafgaande aan het evenement door de organisator worden georganiseerd.

Het hoofd technische keuring dient te worden geïnformeerd als er een motorwissel tussen de eventuele eerste race en tweede race plaatsvindt.

2.7.2 Minimum gewichten

Het minimum gewicht is vastgesteld op:

4 cil. 168 kg.

2/3 cil. 168 kg.

Er mag gewicht toegevoegd worden, maar dit moet deugdelijk met bouten en moeren zijn bevestigd.

Tijdens de controle na afloop van de race, worden de motoren gewogen in de staat waarin zij de race hebben beëindigd.

Tijdens het gehele evenement kan het gewicht gemeten worden en moet de motor (incl. tank) aan het minimum gewicht voldoen.

2.7.3 Kleuren nummerplaat en cijfers

Ondergrond Wit

Cijfers Zwart

Voor de verdere eisen zie art. 2.3.20

2.7.5 Brandstof

Alle motoren moeten gebruik maken van normale ongelode benzine met een maximum loodgehalte van 0.005 g/l en een maximum MON van 90 (Zie ook het onderdeel brandstof van het technisch reglement).

2.7.6 Motorspecificaties

Alle niet genoemde delen in de volgende artikelnummers moeten blijven zoals origineel door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets gemaakt.

2.7.6.1 Frame en subframe

Het hoofdframe moet geheel origineel blijven zoals geproduceerd door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets.

Er mag niets d.m.v. laswerk toegevoegd worden en er mag ook niets middels gereedschappen machinaal verwijderd worden.

Alle motorfietsen moeten zijn voorzien van het originele framenummer ingeslagen op de daartoe bestemde plaats. (uitgezonderd als er een nieuw frame gemonteerd is.)

De schetsplaten of motorsteunen moeten geheel origineel blijven.

Het subframe mag worden veranderd of vervangen.

Steunen om het zitje te plaatsen mogen worden toegevoegd, maar er mag niets verwijderd worden.

Delen die aan het subframe geschroefd zijn mogen worden verwijderd.

Lakafwerking mag worden veranderd, maar het polijsten van het frame en/of subframe is niet toegestaan.

Een protector op de zijkanten van het frame gemaakt van een composiet materiaal in de vorm van het frame is toegestaan.

2.7.6.2 Voorvork

De opbouw van de voorvork (assen, vorkpoten, kroonplaten, enz.) moet origineel blijven zoals gehomologeerd.

Standaard inwendige onderdelen mogen worden gemodificeerd of vervangen.

After market damping kits of kleppen mogen worden gemonteerd.

De vorkkappen mogen worden veranderd of vervangen alleen om de veerinstelling van buitenaf mogelijk te maken.

De olie soort en hoeveelheid is vrij.

De hoogte en positie van de vorkpoten ten opzichte van de kroonplaten mag worden veranderd.

De kroonplaten moeten zijn zoals gehomologeerd.

Een stuurdemper mag worden gemonteerd of worden vervangen door een ander exemplaar.

De stuurdemper mag in geen geval de stuuruitslag beperken.

Verwarming elementen ten behoeve van het voorverwarmen van de voorvork mogen worden toegevoegd.

De binnenbuizen van de voorvork mogen worden gecoat.

2.7.6.3 Achtervork

Alle delen van de achtervork moeten geheel origineel blijven zoals gehomologeerd, inclusief achtervork as en kettingspanners.

Er mag een voorziening worden aangebracht op de achtervork om een zgn. "paddock stand" te gebruiken.

Dit mag worden gelast of geschroefd.

De toegevoegde steunen dienen te zijn afgerond (met een grote radius). De bevestigingsschroeven moeten zijn verzonken.

Het is toegestaan de remverankering van de remtang in een vaste positie te monteren

Een kettingbeschermer moet zijn gemonteerd op een zodanige manier dat het niet mogelijk is om tussen de onderste kettingloop en het achterandwiel te geraken.

Als de achtervork dubbel is uitgevoerd mag de onderste buis de functie van kettingbeschermer over nemen.

2.7.6.4 Achterveer unit

De achterschokbreker mag worden veranderd of worden vervangen, maar moet op de originele montage punten worden bevestigd.

Ook het kantelsysteem moet geheel origineel blijven.

De achterveer mag worden vervangen.

2.7.6.5 Wielen

De wielen en daartoe behorende delen mogen worden veranderd of vervangen. Carbon fiber of carbon compositie wielen zijn niet toegestaan. Magnesium wielen zijn alleen toegestaan als deze gemonteerd zijn op het originele gehomologeerde model.

De snelheidsmeter aandrijving mag worden verwijderd en vervangen door een afstandsbus.

Voor- en achterwielassen moeten origineel blijven zoals gehomologeerd. Afstandbussen mogen worden veranderd en modificaties om de bussen op hun plaats te houden zijn toegestaan

Velg diameter en -breedte moet origineel blijven zoals gehomologeerd.

2.7.6.6 Remmen

De voor- en achter remschijven mogen worden vervangen. Er mag niets veranderd worden aan de originele remtangen en bevestiging daarvan. De buiten diameter van de remschijf moet blijven zoals gehomologeerd. Er is een tolerantie van +/- 1.5 mm. toegestaan op de dikte van de remschijf waarbij de min. dikte die de fabrikant van de gehomologeerde motorfiets voorschrijft in acht moet worden genomen.

Geventileerde remschijven zijn niet toegestaan als after market onderdeel.

De remschijven moeten zijn gemaakt van een ijzerhoudend materiaal.

Voorremschijven mogen beweegbaar gemaakt worden maar er moet gebruik worden gemaakt van de originele bevestigingsdelen.

Voor- en achterste remtangen moeten geheel origineel blijven zoals gehomologeerd evenals de montagepunten.

De achterste remtang verankering mag anders worden gemonteerd aan de achtervork. De originele bevestigingspunten moeten worden gebruikt. Modificatie is toegestaan. De achtervork mag worden aangepast voor deze handeling d.m.v. laswerk, boren of het gebruik van helicoils.

Voor- en achterste hoofdremcilinder moeten geheel origineel blijven zoals gehomologeerd.

Het voorste en achterste remvloeistof reservoir mag worden vervangen door een "after market" exemplaar.

De remleidingen mogen worden vervangen.

Snelkoppelingen zijn toegestaan.

Het verdeelstuk van de remleiding naar de voorste remtangen moet boven de onderste kroonplaat gemonteerd zijn.

Voor- en achter remblokken mogen worden vervangen.

Borgpennen mogen worden vervangen door pennen voorzien van een snelsluiting.

Het monteren van (extra) luchtgeleiders is niet toegestaan.

Een handbediende achterrem (zgn. duimrem) is toegestaan.

2.7.6.7 Banden

Banden mogen worden veranderd of vervangen (Hand opgesneden slicks zijn verboden.)

Gedurende de tijdtrainingen en de wedstrijd mogen totaal 6 banden gebruikt worden.

Als er op een evenement 2 races gereden worden dan is het aantal 8.

Dit totaal zijn zowel voor -als achterbanden.

Alle te gebruiken banden dienen op de voorgeschreven wijze te worden gemerkt.

Het merkteken dient op de rechterzijde van de band te worden geplaatst.

Regen - en intermediate banden tellen niet mee in het totaal. (met het opschrift Not For Highway Use)

Deze regel is niet van toepassing bij eventueel vrije trainingen die voorafgaande aan het evenement door de organisator worden georganiseerd.

Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

2.7.6.8 Voetsteunen en pedalen

Voetsteunen en pedalen mogen worden verplaatst, maar bevestigingsdelen moeten op de originele frame bevestigingspunten worden gemonteerd.

Schakelpedaal mag worden gemodificeerd om “omgekeerd” te kunnen schakelen.

Voetsteunen mogen star bevestigd worden.

Als er een opklapbaar type wordt gebruikt dan moet er een mechanisme aanwezig zijn dat er voor zorgt dat de voetsteun altijd in de normale stand terug komt.

Het uiteinde van de voetsteun moet zijn afgerond door een bolvormig uiteinde met een radius van 8 mm.

Niet opklapbare voetsteunen moeten aan het uiteinde zijn voorzien van een vaste kunststof prop met een minimale radius van 8 mm.

De oppervlakte van de plug moet zo zijn uitgevoerd om de grootst mogelijke bescherming te bieden, dit ter beoordeling van de keurmeester.

2.7.6.9 Stuurhelften en bedieningshendels

Stuurhelften en bedieningsdelen mogen worden vervangen en van plaats worden veranderd.

Gashendel en bijbehorende kabels mogen worden veranderd of vervangen.

Schakelaars mogen worden verwijderd of veranderd de maar noodstop-schakelaar moet zijn gemonteerd op een stuurhelft.

Koppeling- en remhendel mogen worden vervangen door een 'after market' exemplaar.

De hoofd cilinder van koppeling en rem moeten zijn als gehomologeerd.

2.7.6.10 Stroomlijn en plaatdelen

- A Stroomlijn en voorspatbord mogen worden vervangen door exact gelijkende delen overeenkomstig het gehomologeerde model, met enige aanpassingen betreffende bevestigingspunten, onderkuip, enz. die gebruikelijk zijn voor race gebruik.
De materiaal keuze hiervan is vrij.
De voorzijde van de stroomlijn mag veranderd worden ten behoeve van een betere luchtstroom naar de radiator. Ter hoogte van de dynamo, krukas en versnellingsbak mag de stroomlijn dicht gemaakt worden.
- B Maatvoering en afmetingen moeten dezelfde zijn als de originele delen.
- C Het ruitje mag worden vervangen door een transparant exemplaar, ook de vorm is vrijgesteld t.o.v. het origineel. Het moet op de originele punten gemonteerd zijn.
- D Op motoren welke origineel geen stroomlijn hebben, is het niet toegestaan een stroomlijn toe te voegen, met uitzondering van een onderkuip gedeelte om aan punt h) te voldoen. Deze onderkuip mag niet boven een verticale lijn getrokken tussen de assen uitkomen.
- E De originele gecombineerde instrumentenpaneel/ stroomlijnsteun mogen worden vervangen, het gebruik van titanium of carbon (of gelijke compositie materialen) is niet toegestaan.
Alle andere stroomlijnsteunen mogen worden vervangen of veranderd.
- F Originele kanalen/buizen van voorzijde stroomlijn tot aan het luchtfilterhuis mogen worden veranderd of vervangen.
De luchtinlaten in de stroomlijn moeten standaard blijven, er mogen luchtinlaten toegevoegd worden. Maar het originele uiterlijk mag niet veranderen hierdoor.
- G De onderkuip moet zo zijn geconstrueerd dat deze in geval van een motorschade minimaal de helft van de hoeveelheid olie en koelmiddel - met een minimum van 5 liter - moet kunnen bevatten. De onderzijde van eventuele gaten in de stroomlijn mogen niet lager geplaatst zijn dan 50 mm. boven de onderzijde van de kuip.
- H In de onderkuip moet aan de voorzijde een gat zitten van 25 mm. Dit gat moet afgedicht zijn, anders als met tape, tijdens droge condities en moet open zijn in geval van regen
- I Het voorspatbord mag worden vervangen maar moet exact lijken op het gehomologeerde exemplaar. Het mag omhoog gebracht worden om meer speling t.o.v. de band te verkrijgen.
- J Het achterspatbord mag worden veranderd voor montage van een groter achterkettingwiel.
- K Alle scherpe delen moeten zijn afgerond.

2.7.6.13 Brandstof tank

Er zijn geen modificaties toegestaan.

De tankdop mag worden vervangen door een zgn. snelvuylsysteem.

Het is toegestaan een ontluchtings inrichting toe te voegen.

De benzinekraan moet origineel blijven zoals gehomologeerd.

Een brandstof tank waarbij ontluuchtingslangen gemonteerd zijn, moet zijn voorzien van een terugslagklep, welke moet uitmonden in een hiervoor geschikte tank van minimaal 250 cc.

Alle tanks moeten geheel worden gevuld met een explosiewerend middel. (bv. explosafe)

2.7.6.12 De zit

De complete zit mag worden vervangen door imitatiedelen mits het uiterlijk nagenoeg gelijk blijft t.o.v. het gehomologeerde model.

De bovenzijde van de zit mag worden aangepast als solo zit.

Het aanzicht van voor, achter en het profiel moet gelijk zijn als originele profiel.

Aan de achterzijde van de zit moet ruimte aangebracht zijn om een nummerplaat aan te brengen.

Alle buitenranden moeten zijn afgerond.

2.7.6.13 Bedrading bundel

De bedrading bundel mag worden veranderd of vervangen.

2.7.6.14 Accu

Er mag een accu van een andere maat en type worden gemonteerd.

2.7.6.15 Radiateur en oliekoeler

Het aanbrengen van extra radiateurs en/of oliekoelers is toegestaan inclusief de hiervoor noodzakelijke bevestigingspunten.

De vorm van de toegevoegde koeler mag zijn vierkant, rechthoekig, driehoekig of trapeze vormig met evenwijdige zijken.

De totale afmeting (hoogte x breedte x lengte) mag niet meer dan 3500 ccm zijn. De koeler mag alleen binnen in de stroomlijn gemonteerd worden.

De evt. gemonteerde warmtewisselaar mag veranderd, vervangen of verwijderd worden.

Het toevoegen van een koelventilator is toegestaan.

Het expansievat van het koelsysteem mag worden veranderd of verwijderd.

De radiateurslangen van en naar de motor mogen worden vervangen.

De thermostaat inlaat mag worden vervangen of aangepast.

Alleen water is toegestaan als koel middel.

2.7.6.16 Luchtfilterhuis

Het luchtfilterhuis mag worden aangepast. (Er mag geen ander luchtfilterhuis gemonteerd worden.)

Het luchtfilterelement mag worden vervangen of verwijderd.

De lucht inlaten van de carburateurs of injectie systeem moeten geheel door het luchtfilterhuis omsloten worden.

De carburateurs / injectiehuizen mogen geheel in het luchtfilterhuis zitten.

Alle motoren moeten een gesloten ontluchtingssysteem hebben. Het ontluchtingssysteem (luchtfilterhuis en evt. opvangtank) moet een inhoud hebben van min. 1 liter.

De ontluchtingsslang moet aangesloten zijn op en uitkomen in het luchtfilterhuis.

2.7.6.18 Brandstofinjectie

Er zijn geen modificaties toegestaan.

De injectoren moeten origineel blijven zoals gehomologeerd.

Elektronische of mechanische choke-delen mogen worden verwijderd.

Inlaatkelken en spuitstuk tussen gasklephuis en cilinderkop zijn vrij.

In lengte variabele inlaatkelken (bij lopende motor) zijn niet toegestaan, tenzij standaard gemonteerd op het gehomologeerde model.

Modificaties aan de brandstofpomp en drukregelaar zijn toegestaan.

2.7.6.19 Brandstofleidingen

Benzineleidingen mogen worden vervangen maar de benzinekraan moet origineel blijven zoals gehomologeerd.

Een snelsluiting mag worden toegepast.

Benzinefilters mogen worden toegevoegd.

Ontluchtingsslangen mogen worden vervangen.

2.7.6.20 Cilinderkop

Er zijn geen modificaties toegestaan.

Er mag geen materiaal worden verwijderd of worden toegevoegd.

De koppakking mag worden vervangen.

De kleppen, klepzittingen, klepgeleiders, klepveren en retainers moeten origineel blijven zoals gehomologeerd.

2.7.6.21 Nokkenas

Er zijn geen modificaties toegestaan.

Nokkenas ketting, spansysteem en geleiders mogen worden veranderd of vervangen.

Spaninrichting voor distributieriemen zijn vrij.

2.7.6.22 Nokkenas tandwielen

Nokkenas tandwielen mogen worden veranderd of vervangen om de timing te kunnen aanpassen.

2.7.6.23 Krukas

Er zijn geen modificaties toegestaan, ook niet polijsten, lichter maken enz.

2.7.6.24 Oliepomp en olie leidingen

Aan de oliepomp mag niets worden veranderd.

Olieleidingen mogen worden gemodificeerd of vervangen.

Als olieleidingen worden vervangen moet dit gebeuren met een metaal omwikkelde leiding welke moet worden gemonteerd met een geperste of schroefkoppeling.

2.7.6.25 Drijfstangen

Er zijn geen modificaties toegestaan, ook niet polijsten, lichter maken enz.

2.7.6.26 Zuigers

Er zijn geen modificaties toegestaan, ook niet polijsten, lichter maken enz.

2.7.6.27 Zuigerveren

Er zijn geen modificaties toegestaan.

2.7.6.28 Zuigerpen en borgclips

Er zijn geen modificaties toegestaan.

2.7.6.29 Cilinders

Er zijn geen modificaties toegestaan.

2.7.6.30 Carterhelften en andere deksels (koppelingsdeksel, Ontstekingsdeksel.)

Er zijn geen modificaties toegestaan, inclusief polijsten en lichter maken)

Zijdeksels van carter en/of versnellingsbak, ontsteking-, koppeling- en dynamodeksels moeten worden beschermd door een bescherming gemaakt van staal, lichtmetaal, carbon of kevlar componenten.

Motorbescherming in de vorm van versterkte zijdeksels mogen worden gemonteerd. Deze deksels mogen niet lichter zijn dan het origineel.

De originele deksels mogen worden gemodificeerd.

De beschermkap over het voortandwiel mag worden verwijderd of veranderd.

Het beschermddeksel van een droge koppeling mag worden veranderd voor een betere koeling.

2.7.6.31 Transmissie en versnellingsbak

Er zijn geen modificaties toegestaan, met uitzondering van de inwendige schakel onderdelen die nodig zijn om "omgekeerd"schakelen mogelijk te maken.

Elektrische snelschakel systemen (kontaktonderbreker) en schakelindicator zijn toegestaan.

Voor- en achtertandwiel en de maat en steek van de ketting mag worden veranderd.

2.7.6.32 Koppeling

Er zijn geen modificaties toegestaan.

Alleen frictie- en stalen platen mogen worden vervangen maar het aantal moet hetzelfde zijn als origineel.

Koppelingsveren mogen worden vervangen.

Het koppelings vloeistof reservoir mag worden veranderd of vervangen.

2.7.6.33 Ontsteking en motormanagement systeem

Ontsteking/motormanagement systeem (ECU) mag worden vervangen door de “Kit “ ECU van het betreffende merk en model.

Een toegevoegde controle unit (b.v. Power Commander) om het brandstof mengsel of ontstekingsgedeelte te optimaliseren is toegestaan.

Deze moet aangesloten zijn op de originele bedradingstekkers.

Bougies, bougiekabels en kappen mogen worden vervangen

De rotor van de ontsteking en daartoe behorende sensor (pick-up) mogen worden veranderd of vervangen.

Het is toegestaan om een kontakt onderbreker systeem te gebruiken om het schakelsysteem te optimaliseren.

2.7.6.34 Dynamo, startmotor

Er zijn geen veranderingen toegestaan.

De elektrische starter (met alle gerelateerde delen) mag worden verwijderd.

De motor moet gestart kunnen worden gedurende het gehele evenement, indien nodig met een startinrichting of elektrische starter.

De dynamo moet de accu bijladen als de motor loopt.

2.7.6.35Uitlaatsysteem

Uitlaatpijpen en dempers mogen worden gemodificeerd of vervangen.

De geluidslimiet is 102 dBa. met een tolerantie van 3 dBa na afloop van de wedstrijd.

De plaats, aanzicht en profiel van de demper moeten gelijk zijn aan het gehomologeerde model.

Het omwikkelen van de uitlaat met hittebestendig materiaal is niet toegestaan.

Om veiligheidsredenen moeten scherpe delen van het uitlaatsysteem zijn afgerond.

2.7.6.36Bouten en moeren

Standaard bouten en moeren mogen worden vervangen door exemplaren van ander materiaal, maar titanium bouten en moeren zijn niet toegestaan.

De sterkte en het ontwerp moeten minimaal hetzelfde zijn als de vervangen bouten en moeren.

Er mogen alleen gaten in geboord worden ten behoeve van borging, niet om gewicht te besparen.

Aluminium bouten en moeren mogen alleen worden gebruikt op niet structurele plaatsen.

Bouten en moeren voor stroomlijnbevestiging mogen worden vervangen door zgn. snelsluiters

2.7.7 De volgende onderwerpen mogen worden veranderd of vervangen t.o.v. de gehomologeerde motorfiets.

Elke soort smeermiddel, rem- of hydraulische vloeistof mag worden gebruikt.

Alle types bougies zijn toegestaan.

Elk type binnenband (indien gemonteerd) of ventiel is toegestaan.

Wielen mogen worden gebalanceerd.

Pakkingen en pakkingmaterialen

Er mag een hitteschild tussen cilinderkop en gasklephuizen gemonteerd worden.

Kleurstelling van alle buitenoppervlakken en bestickering.

2.7.8 Volgende delen mogen worden verwijderd of veranderd

- Snelheidsmeter / toerenteller inclusief steunen en kabels enz.
- Radiator ventilator en bedrading
- Kettingscherm indien niet geïntegreerd in het achterspatbord
- Alle met bouten bevestigde delen aan het subframe.
- Contactslot en bedrading
- Emissie delen gemonteerd in het luchtfilterhuis.
- Bedieningsmotoren en kabels / bedrading van het uitlaatsysteem.
- Lambda sensoren.
- Secundair luchtsysteem

2.7.9 Volgende delen moeten worden verwijderd of veranderd

Valbeugels, middenbok en zijstandaard, maar de bevestigingspunten moeten blijven zitten.

Spiegels

Claxon

Kentekenplaat en houder

Gereedschap box

Duo voetsteunen

Duo handgrepen

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een goed werkende nood schakelaar die het uitschakelen van de ontsteking tot gevolg heeft. Deze noodschakelaar moet gemonteerd zijn op een van de stuurhelften, op zodanige wijze dat deze met de hand aan de handgreep kan worden bediend.

Een kortsluitkontakt dien te worden gemonteerd wat er voor zorgt dat de motorfiets binnen 15 seconden afslaat als de motor gevallen is.

De gashendel moet van het zelfsluitende type zijn.

Alle vul - en aftappluggen moeten met draad worden geborgd. Externe oliefilters en bouten of schroeven die een olieboring afdichten moeten met draad worden geborgd.

Als er ontluchtingslangen of overlooppipen zijn gemonteerd moeten deze via de bestaande afvoeropeningen werken.

Het originele - gesloten - ontluchtingsstelsel moet gehandhaafd blijven. Directe afvoernaar de buitenlucht is niet toegestaan.

Alle motorfietsen moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingsstelsel. De ontluchtingslang moet zijn gemonteerd op en uitkomen in het luchtfilterhuis.

Koplampen, achterlichten en richtingaanwijzers en **reflectoren** moeten worden verwijderd, maar het aanzicht moet gehandhaafd blijven. De vorm van de in de stroomlijn geïntegreerde richtingaanwijzers moet gehandhaafd blijven. De openingen moeten worden afgedicht met een daarvoor geschikt materiaal.

2.7.11 Bijkomende uitrusting

Bijkomende uitrusting welke niet op de gehomologeerde motorfiets aanwezig is mag worden toegevoegd (bv. Data informatie, boordcomputers, opneemapparatuur enz.) Er mogen gaten geboord worden tot 6 mm. om deze delen te kunnen bevestigen. Alleen elektronische rijhulpmiddelen, welke deel uit maken van het gehomologeerde model, of standaard deel uitmaken van de race-kit (ontstekings / management systeem) van het gehomologeerde model, zijn toegestaan.

2.9 ZIJSpanCOMBINATIES

Introductie.

- a) Een zijspan combinatie is een voertuig met 3 wielen wat 2 of 3 sporen maakt en wordt voortbewogen door een verbrandingsmotor, bereden door 1 rijder en 1 passagier.
- b) Een zijspan combinatie dient aan de volgende regels te voldoen.

Technische specificaties chassis:

Materialen: zie art. 2.3.1.

2.9.1 Minimum gewicht

- a) Minimumgewicht voor een zijspancombinatie inclusief olie, water en brandstof is 225 kg.
- b) Een tolerantie van min 3 kg. aan het eind van de race is bij de controle van het gewicht toegestaan.
- c) Gedurende het gehele evenement dient de combinatie hieraan te voldoen, ongeacht de tank inhoud.

2.9.2 Afmeting van de zijspan combinatie

Maximum afmetingen zijn (diagram A):

totale breedte:	1700 mm (incl. uitlaatsysteem)
totale hoogte:	800 mm (met uitzondering van de top van de luchtinlaat, anders max. hoogte 950 mm.)
totale lengte:	3300 mm
wielbasis:	2300 mm.

2.9.3 Spoorbreedte

- a) De spoorbreedte, gemeten vanuit het midden van het achterwiel en het midden van het zijspanwiel moet tenminste 800 mm zijn, maar ten hoogste 1150 mm.
- b) In geval van 3 sporen, mogen de sporen tussen het achterwiel en voorwiel niet meer dan 75 mm. uit elkaar liggen. (zie diagram A)

2.9.4 Positie van de rijder en bescherming

- a) De zitplaats van de rijder moet zodanig zijn ingericht dat - in de rijrichting gezien - diens voeten achter zijn knieën zijn geplaatst. De rijder mag van bovenaf gezien door niets worden afgedekt, noch verbonden zijn met het voertuig.

b) Er moet een effectieve bescherming aanwezig zijn tussen de rijder en het motorblok. Deze bescherming moet direct contact tussen het lichaam of kleding van de rijder en eventuele vlammen en olie of benzine voorkomen.

2.9.5 Positie van de passagier en bescherming

a) De minimum afmetingen van het passagiersplatform zijn (zie diagram A)
800 x 300 mm. (mag worden bepaald in iedere verhouding)
Beide gemeten op 150 mm boven het platform.

b) De passagier moet van boven af gezien aan beide zijden volledig zichtbaar zijn en naar buiten kunnen leunen. Daarvoor dient de combinatie
Deugdelijke voorzieningen te hebben om houvast te bieden aan de passagier bij het overhellen.

Open handgrepen dienen een bolvormig uiteinde te hebben van min. 40 mm. De handgrepen mogen worden afgevlakt, maar de radius mag nooit minder dan 8 mm. zijn.

De open handgrepen mogen nooit meer dan de helft van de bolvorm buiten de stroomlijn uitsteken.

c) Hoogte van de bescherming voor de passagier: min. 300mm.

2.9.6 Stroomlijn

a) De voorste punt van de stroomlijn mag niet verder dan 400 mm voor de voorband uitsteken (diagram A)

b) Het achterste punt van de stroomlijn mag niet verder dan 400 mm voorbij de achterband uitsteken. (diagram A)

2.9.7 Aerodynamische hulpmiddelen.

Spoilers en aërodynamische hulpmiddelen zijn toegestaan mits deze niet breder zijn dan de voorgeschreven afmetingen van de zijspancombinatie en moeten geïntegreerd zijn in de stroomlijn.

Het is toegestaan een achteruitkijk spiegel te monteren aan de passagiers zijde.

2.9.8 Stroomlijnruit

De ruitranden en stroomlijnranden moeten zijn afgerond.

2.9.9 Grondspeling

a) De grondspeling, gemeten over de volle lengte en breedte van het frame en andere mechanische delen (motorblok, olieopvangbak, uitlaat en bodem) uitgezonderd de stroomlijn, raceklaar met rijder, passagier en brandstof, mag niet minder zijn dan 65 millimeter met het stuur in de rechttuit stand.

b) Geen enkel middel is toegestaan om deze grondspeling tijdens de wedstrijd te doen verminderen.

Na de race is een tolerantie van 5 mm. toegestaan

Na een zgn. wet-race wordt de controle niet uitgevoerd!

2.9.11 Bevestiging zijspan

Het chassis van de combinatie dient een geïntegreerd deel te zijn van het chassis van de motorfiets. Het geheel mag niet bewegend gemonteerd zijn.

2.9.12 Stuurinrichting

a) De zijspancombinatie dient uitsluiten te worden bestuurd door het voorwiel en middels een stuur van het motorfietstype.

b) De buitenste uiteinden van het stuur of stuurhelften mogen niet lager dan de vooras en niet meer dan 500 mm achter de vooras bevestigd zijn, gemeten in de rechttuit stand.

c) De balhoofdpen mag niet meer dan 75 mm uit de hartlijn van het voorwiel zijn gemonteerd.

d) De minimale stuurbreedte is 450 mm.

e) De handgrepen dienen zo gemonteerd te worden dat aan de uiteinden gemeten de minimale maat bereikt wordt.

f) Open uiteinden van de stuurhelften moeten worden afgeplugd of worden bedekt door bv. de rubber handgreep

g) De minimale stuuruitslag naar beide zijden is 20 graden vanuit het midden.

h) De stuurhelften mogen in geen enkele omstandigheid de stroomlijn raken

i) In elke stand van het stuur moet er een ruimte van tenminste 20 mm overblijven tussen het stuur met alles wat daaraan bevestigd is en de stroomlijn van de machine, de begrenzing hiervan dient met vaste punten te worden bewerkstelligd. In geen geval mag de stuurdemper de begrenzing vormen.

2.9.13 Bedieningshandels

Alle bedieningshandels (koppeling, rem, enz.) moeten zijn afgerond met een bolvormig uiteinde met een minimale diameter van 16 mm. Deze bolvorm mag zijn afgeplat, maar moet zijn afgerond. Deze bolvormige uiteinden dienen uit een stuk met de handel te zijn gemaakt.

2.9.14 Gas handel

a) Het gas handel moet van het zelfsluitende type zijn.

b) Er moeten 2 bedieningskabels gemonteerd zijn. (openen en sluiten)

c) Er dient een kortsluitcontact te zijn gemonteerd dat, als de rijder de motorfiets verlaat, in werking treedt. Dit kortsluitcontact dient het primaire circuit te onderbreken.

d) Het kortsluitcontact dien zo dicht mogelijk bij een stuurhelft gemonteerd te zijn en de rijder moet verbonden zijn middels een niet elastische draad van minimaal 1 meter lang met dit kortsluitcontact.

2.9.15 Vering

a) De veeruitslag van voor- en achterwielas moet ten minste 20 millimeter bedragen.

b) Het gebruik van actieve vering is niet toegestaan.

2.9.16 Aandrijving

a) Aandrijving mag alleen door het achterwiel van de combinatie plaatsvinden.

b) Open transmissie delen moeten d.m.v. deugdelijke bescherming worden afgeschermd

2.9.17 Wielen

Maximum breedte (gemeten aan de binnenzijde van de velgrand)

- a) voorvelg 9" / 228.6 mm.
- b) achtervelg en zijspanvelg 11" / 279.4 mm.

2.9.18 Banden

- a) Het oppervlak van de band mag glad (zonder profiel) zijn of met groeven in het oppervlak.
- b) De uitvoering van de profielband is vrij.
- c) In het loopvlak van een slickband moeten ten minste 3 gaatjes op een afstand van 120 graden onderling zijn aangebracht zodat de loopvlak slijtage kan worden gemeten. Als er voor een training of wedstrijd 2 of meer van deze gaatjes op verschillende punten van het loopvlak zijn weggesleten, mag de band niet meer gebruikt worden.
- d) De maximum breedte wordt gemeten van het loopvlak de band, tot het punt waar de zijkant eindigt en het loopvlak begint, tot hetzelfde punt aan de andere kant van het loopvlak, (slechts het loopvlak deel wat normaal gesproken de weg, raakt wordt gemeten) mag de volgende waarde niet overschrijden:
 - e) 230 mm. voor de voorband
 - d) 254 mm. voor de achterband
- g) Alle banden worden gemeten gemonteerd op de velg met een spanning van 1 kg./cm²
- h) Bandenwarmers zijn niet toegestaan.

2.9.19 Spatborden en wiel bescherming

- a) Spatborden moeten aan de volgende eisen voldoen.
- b) Het voorspatbord moet over minstens 100 graden de omtrek van het wiel omsluiten, te beginnen op het hoogste punt van de band.
- c) Het zijspanwiel moet volledig omsloten zijn door de stroomlijn, tot een hoogte die gelijk loopt aan het hart van de wielas.
- d) Het achterwiel dient aan de binnenzijde volledig te zijn afgedekt tot een hoogte gelijk aan de zijspanvloer.
- e) Volledig ingeveerd dient er minimaal 15 mm. speling te zijn t.o.v. ieder vast deel van de motorfiets.

2.9.20 Remmen

- a) Alleen ijzerhoudende remschijven zijn toegestaan. Carbon fiber remsblokken zijn niet toegestaan.
- b) De voetrem dient alle 3 wielen gelijktijd te bedienen.
- c) Er dient een gescheiden remsysteem gemonteerd te zijn waarvan een van de systemen op 2 van de 3 wielen werkt.
- d) Als er een systeem uitvalt moet het andere systeem nog goed werken.

e) Het is toegestaan het remsysteem met de hand te bedienen.

2.9.21 Benzinetank

a) De brandstoftank moet aan de onderzijde apart en deugdelijk zijn afgeschermd.

b) De brandstof moet worden meegenomen in een enkele tank die deugdelijk is bevestigd op de motorfiets. Brandstoftanks als onderdeel van het zitje en/of andere extra tanks zijn verboden

c) Brandstoftanks moeten geheel zijn gevuld met een explosie werend foam. (bv. explosafe)

D) Er dient een terugslag klep te zijn gemonteerd in een eventuele brandstoftank ontluchtingslang.

2.9.22 Brandstof tankdop en olievuldop

a) De vuldop van brandstoftank en/of olietank moet lekvrij zijn.

De tankdop moet zodanig gesloten en gezekerd zijn dat eventueel losraken moet worden voorkomen.

b) De tankdop moet zo zijn gemonteerd dat deze niet uitsteekt buiten stroomlijn en tank en tijdens rijden of bij een val, wordt voorkomen dat deze geopend wordt.

2.9.23 Benzinepomp

Benzine pomp, benzine druk regelaar, benzinefilters en leidingen zijn vrij

Een elektrische benzinepomp moet worden aangesloten op het kortsluitkontakt wat tevens werkt op het ontstekingsstelsel.

2.9.24 Accu

Indien aanwezig moet de accu zo zijn afgeschermd dat zowel de rijder als de passagier niet met de accu of de inhoud in aanraking kunnen komen.

2.9.25 Mist achterlamp

a) Zijspancombinaties moeten zijn voorzien van een goed werkende, naar achter gerichte, mistachterlamp

b) De lamp moet aan de achterzijde geplaatst zijn op minimaal 10 cm. boven de grond en gemonteerd zijn tussen achterwiel en zijspan platform. Het licht moet worden gemonteerd op een afgeveerd gedeelte van het chassis en mag niet worden bedekt door stroomlijn en/of passagier en naar achteren gericht zijn met een tolerantie van 5 graden t.o.v. de lengteas van de combinatie.

c) In geval van een regen race moet het licht aangezet worden.

Alleen mistachterlichten met de volgende referenties zijn toegestaan:

- Bits Helios
- ISA - EMS 90x90 ref. (6085-2)
- ISA - EMS 90x92 ref. (6085-0)
- ISA - EMS 120x65 ref. (6085-4)
- Lifeline 90x90 Radial rainlight
- Schluter Motorsport ref. 600500006, 600500007
- www.bits-racing.com
- www.isa-racing.de
- www.demon-tweeks.co.uk
- www.Rennsportshop.com

2.9.26 Nummerplaten en achtergronden.

Ondergrond	Wit
Cijfers	Zwart

Voor de verdere eisen zie art. 2.3.20

2.9.27 Motorblok / positie motorblok

De motor moet voor het achterwiel geplaatst zijn en wel zo dat de hartlijn van het blok, bepaald door de hartlijnen van de buitenste cilinders bij een dwars geplaatste motor of door de krukas bij een langsliggende motor, ten hoogste 160 mm buiten de hartlijn van het achterwiel ligt.

2.9.28 Drukvulling

a) Elke mechanische vorm van drukkulling is verboden.

b) Directe inspuiting van brandstof wordt niet beschouwd als drukkulling.

2.9.29 Cilinderinhoud.

Boven 740 cc. tot 1000 cc. 4 tact 4 cilinders maximum.

2.9.30 Motorblok

1) Motoren moeten in serieproductie gemaakt zijn, met een Superstock/Stocksport homologatie.

Alle onderdelen moeten voldoen aan de eisen van het gehomologeerde blok, tenzij anders vermeld in onderstaand reglement.

Het bewerken van onderdelen, zoals b.v. polijsten, lichter maken, is alleen toegestaan als dit specifiek vermeld staat in onderstaande reglement.

Het gebruik van exotische materialen zoals, ceramische / legering van aluminium beryllium delen, is niet toegestaan.

Onderdelen niet nodig voor zijspan gebruik mogen worden weggelaten.

2) Het carter moet blijven zoals gehomologeerd.

3) De krukas en vliegwielen moeten blijven zoals gehomologeerd. Balanceren van de krukas is toegestaan alleen d.m.v. boren van gaten die noodzakelijk zijn hiervoor.

4) Drijfstangen moeten blijven zoals gehomologeerd.

5) Zuigers, zuigerveren en pistonpenen moeten blijven zoals gehomologeerd.

6) De cilinderkop moet blijven zoals gehomologeerd. De koppakking mag worden vervangen.

7) Kleppen, klepveren, klepveer schotels, klepgeleiders en klepzittingen moeten blijven zoals gehomologeerd.

8) Het complete injectie systeem moet blijven als gehomologeerd.

Sensoren en injectors moeten de standaard delen zijn van het gehomologeerde blok, met uitzondering van elektronische en mechanische choke systemen, deze mogen worden verwijderd.

De inlaatkelken mogen worden verwijderd of veranderd.

Variabele inlaat systemen moeten blijven zoals gehomologeerd. Zij mogen ook worden verwijderd.

- 9) De nokkenassen moeten blijven zoals gehomologeerd.
- 10) Ketting, kettingspanner en kettinggeleiders mogen worden vervangen of gemodificeerd. Span systemen voor distributie riemen zijn vrij.
- 11) Nokkenas tandwielen mogen worden veranderd of vervangen.
- 12) Alleen motormanagement systemen (ECU, Kit ECU) welke gefabriceerd worden door de fabrikant van de betreffende motor zijn toegestaan.
Kabelboom, bougies inclusief kabels en kappen mogen worden vervangen.
- 13) Versnellingsbak:
Er zijn geen veranderingen toegestaan met uitzondering van onderdelen om het schakelpatroon te veranderen. Tandwielen, steek en maat van de ketting zijn vrij. Het gebruik van een contactonderbreker en schakelindicator is toegestaan.
- 14) Het type van de koppeling moet blijven zoals gehomologeerd. Koppelingsplaten en -veren mogen worden veranderd of vervangen. Een mechanische slipper-clutch is toegestaan. Deze mag niet elektrisch of elektronisch bediend worden
- 15) De dynamo moet de accu opladen tijdens het lopen van de motor.
- 16) De startmotor dient aanwezig te zijn en te werken. De motor moet voor de opwarmronde van de race met de startmotor gestart worden.
- 17) Het smeersysteem is vrij.
Carter en oliepomp mogen worden veranderd of vervangen.
Het monteren van platen in het carter is toegestaan.
- 18) De originele waterpomp mag worden vervangen.

2.19.30 Luchtfilterhuis.

- a) Er dient een luchtfilterhuis gemonteerd te zijn. Het originele luchtfilterhuis mag worden vervangen door een ander exemplaar.
- b) Alle inlaatdelen die in het luchtfilterhuis gemonteerd te zijn.
Inlaatkelken, carburateurs/gasklephuizen mogen geheel omsloten zijn in het luchtfilterhuis.
- c) Het luchtfilterhuis dient zo uitgevoerd te zijn, dat evt. de olie die vrij komt opgevangen dient te worden in luchtfilterhuis. Er moet minimaal 1000 cc. olie opgevangen kunnen worden. Het luchtfilterhuis dient oliedicht te zijn.
- d) De luchtinlaat van het luchtfilterhuis is vrij.
- e) De luchtinlaat moet zich boven het onderste deel van de inlaatkelken bevinden.
- f) Als dit technisch niet mogelijk is, mag de luchtinlaat onder het onderste deel van de kelken gemonteerd zijn, mits er een inwendige plaat gemonteerd zit die voorkomt dat er evt. olie de luchtinlaat uit kan lopen.**

2.9.31 Carterventilatie systeem.

Alle motoren moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingssysteem. De ontluchtingsslang moet zijn aangesloten en uitmonden in het luchtfilterhuis.

2.9.32 Olie koeler en olie tank.

- a) Een eventueel gemonteerde oliekoeler mag niet gemonteerd zijn op of boven het zijspanplatform.
- b) Een externe olietank en/of koeler moet op een plaats zijn gemonteerd die bij een evt. crash de minste kans op beschadiging geeft.

2.9.33 Olie vul en aftap pluggen.

- a) Alle olie vul en aftap pluggen, olieleidingen, enz. dienen d.m.v. borgdraad tegen loslopen te zijn geborgd. Externe oliefilters, bouten en moeren die een olie kanaal afdichten, dienen te zijn geborgd met draad.
- b) Indien er van uitwendige olie(druk)leidingen gebruik wordt gemaakt, dienen hierbij schroef- of perskoppelingen te worden toegepast.
- c) Geadviseerd wordt een rood licht op het dashboard te monteren, dat als de oliedruk wegvalt, gaat branden.

2.9.34 Koelmiddel

Voor vloeistof gekoelde motoren is geen ander middel dan water toegestaan in het koelsysteem

2.9.35 Opvang olie/ koelmiddel

- a) Onder het motorblok moet een olieopvangbak gemonteerd zijn die in geval van motorschade tenminste de helft van de aanwezige olie en koelmiddel - met een minimum van 5 liter - moet kunnen opvangen. Deze opvangbak dient deugdelijk aan het chassis te zijn bevestigd.
- b) De rand van deze opvangbak moet ten minste 170 mm. hoog zijn. Alle gaten voor bv. schakelsysteem, doorloop van de ketting enz. dienen afgedicht te worden d.m.v. rubber afdichtingen om een evt. oliespray te voorkomen. Gaten voor b.v. motorophanging moeten worden afgedicht.
- c) In de bak mogen twee gaten zitten met een diameter van 25 mm. Deze gaten moeten zijn afgestopt tijdens droge weerscondities en mogen worden opengelaten in geval van regen, aangegeven door de wedstrijdleider als "wet race".
- d) De voorzijde van de opvangbak moet doorlopen tot aan de onderzijde van de uitlaatpoorten, met een tolerantie van 20 mm.
- e) Van bovenaf gezien moet het motorblok compleet in de opvangbak gevat zijn.
- f) Het achterwiel moet zijn afgeschermd tegen mogelijke oliespray. Daarom moet het motorblok afgescheiden worden van het achterwielcompartiment. Er moet dus een plaat gemonteerd zijn, vanaf de bovenkant van de stroomlijn naar beneden, uitkomende aan de achterzijde van de olieopvangbak en dient een overlap te hebben van min. 100 mm. Een aanvullende overlap van min. 50 mm. dient aan de binnenzijde van de opvangtank gemonteerd te zijn aan de achterzijde van de cilinderkop.
- g) Alle zijspancombinaties moeten zijn voorzien van een olieabsorberende foam met de min. kwaliteit van 3M productnr. 05656 of CEP Sorbents/productnr. CEP -EP 100.
- f) Dit materiaal dient te zijn gemonteerd op de volgende plaatsen:

De gehele olie opvang bak, de bodem en de opstaande kanten. Het volume van het materiaal, dient volgens de eisen van de fabrikant, niet minder dan 3 ltr. olie kunnen absorberen.

Het materiaal moet gemakkelijk kunnen worden vervangen en mag niet loslaten als er gereden wordt. Als het materiaal gelijmd wordt, mag het de absorptie kwaliteiten niet aantasten.

Als er olie gelekt is dan dient het materiaal voor de volgende sessie vervangen te zijn.

g) Al het absorptie materiaal mag niet brandbaar zijn.

2.9.36 Uitlaat systeem

a) De uitlaatpijp mag niet eindigen buiten de breedte van de stroomlijn van de combinatie en ook niet verder reiken dan de getrokken verticale lijn, gelijk met de achterkant van de combinatie.

b) Als het uitlaatsysteem aan de kant van het zijspan geplaatst is moet dat zodanig afgeschermd zijn dat het voor de passagier niet mogelijk is zich te branden. Het uiteinde van de uitlaat moet zo worden gemonteerd of afgeschermd zijn dat zij nooit in aanraking kan komen met een andere machine.

c) De uitlaat moet horizontaal en achterwaarts gericht uitmonden, met een maximale hoek van 60 graden op de lengteas van de combinatie. De laatste 3 cm. Moet van gelijkblijvende diameter zijn.

2.9.37 Brandstof

Alle zijspanmotoren moeten gebruik maken van ongelode benzine, met een maximum loodgehalte van 0.005 g/l en een maximum MON van 90 (zie art. 2.10).

Specifieke eisen NK. klassen

SPECIFICATIES SUPERMONO

2.8.1 Klasse specificatie

Deelname staat alleen open voor 1 cilinder 4-takt motoren tot 800 cc.

Er is geen tolerantie op de cilinderinhoud.

Enige vorm van drukvulling is niet toegestaan.

2.8.2 Minimum gewichten

Minimum gewicht Supermono:

Tot 250 cc. 80 kg.

Van 250 tot 500 cc. 90 kg.

Van 500 tot 800 cc. 95.kg.

Indien er ballast aangebracht moet worden om het minimum gewicht te bereiken moet dit deugdelijk aan het frame gevestigd worden.

Na afloop van een wedstrijd wordt tolerantie van 1 kg. m.b.t. het minimum gewicht toegestaan.

De motorfiets moet na de race gewogen worden in de staat waarin de race is gefinisht, er mag niets worden toegevoegd, zoals water, olie, benzine of banden.

2.8.3 Nummerplaten

Ondergrond Zwart

Cijfers Geel

Voor de verdere eisen zie art.2.3.20

2.8.5 Brandstof

Alle Supermono motoren moeten gebruik maken van normale, ongelode benzine met een maximum loodgehalte van 0.005g/l. en een maximum MON. getal van 90 of Bio brandstof. (zie art. 2.10)

2.8.6 Machine specificaties

2.8.6.1 Het frame

Het gebruik van titanium, magnesium en composities in de constructie van het frame is niet toegestaan.

2.8.6.2 Voorvork

Het gebruik van titanium in de constructie van de voorvork is niet toegestaan. Oppervlakte behandeling van vorkdelen is vrij. De minimum stuuruitslag vanuit de middenstand van het stuur, gemeten naar beiden zijden, moet minimaal 15 graden bedragen.

Er moeten permanente aanslagen, anders dan een stuurdemper, zijn aangebracht om bij een volledige stuuruitslag een minimale ruimte van 30 mm. tussen het stuur, inclusief de hendels, en de tank of framedelen te behouden.

2.8.6.3 Achtervork

Het gebruik van titanium, magnesium en composities in de constructie van de achtervork is niet toegestaan.

2.8.6.4 Vering

Geen restricties

2.8.6.5 Wielen

Velgbreedte van het voorwiel max. 4.0 inch., het achterwiel max. 6.25 inch. De minimale wiel/velg diameter bedraagt 16 inch.

Het gebruik van titanium of enig ander lichtmetaal in de constructie van de wielassen is niet toegestaan.

2.8.6.6 Remmen

De motorfiets moet zijn voorzien van tenminste 1 goed en onafhankelijk werkende rem op elk wiel.

Het gebruik van carbon fiber of carbon compositie remschijven is niet toegestaan.

2.8.6.7 Banden

Alleen racebanden zijn toegestaan.

2.8.6.8 Voetsteunen en pedalen

Voetsteunen (afgerond met een minimum straal van 8 mm.) mogen opklapbaar zijn, maar moeten dan zijn voorzien van een mechanisme dat er voor zorgt dat zij altijd in hun normale stand terugkomen.

Niet opklapbare voetsteunen moeten aan het uiteinde zijn voorzien van een vaste prop, gemaakt van kunststof met een minimum diameter van 8 mm.

2.8.6.9 Stuurhelften en bedieningshendels

De stuurbreedte moet minimaal 450 mm. bedragen en de uiteinden moeten dicht zijn of met een rubber zijn afgedekt. (Definitie van de minimale stuurbreedte: gemeten over de buitenste maat van stuurhelft rubber of gashendel. (zie tek. A).

Titanium is in de constructie van de stuurhelften niet toegestaan.

De gashendel moet van een zelfsluitend type zijn.

Hendels mogen vanaf het draaipunt maximaal 200 mm. zijn.

Het kortsluitcontact moet op een van de stuurhelften gemonteerd zijn.

2.8.6.10 De stroomlijn

Het voorwiel, met uitzondering van de band en het gedeelte dat door het spatbord wordt afgedekt moet van beiden zijden duidelijk zichtbaar zijn.

Geen enkel deel van de stroomlijn mag naar voren verder uitsteken dan voorbij een getrokken verticale lijn aan de voorzijde van de voorband.
Spatborden worden niet als stroomlijn gezien.

Spatborden zijn niet verplicht. Indien gemonteerd, mag het voorspatbord niet meer dan 45 graden vooruit steken t.o.v. een lijn horizontaal op de vooras en beneden een lijn horizontaal op de vooras en beneden een lijn verticaal t.o.v. de wielas.

De ruitrand en stroomlijnranden moeten zijn afgerond.

De stroomlijnneus, waarop de voor nummerplaat dient te zijn aangebracht, mag geen grotere hoek hebben dan 30 graden t.o.v. een verticale lijn.

Ongeacht de stuurstand moet er een ruimte van tenminste 20 mm. zijn tussen de stroomlijn en stuursysteem, inclusief de hieraan bevestigde delen.

Maximum breedte van de stroomlijn bedraagt 600 mm.

Maximum breedte van de zitplaats of alles wat zich daar achter bevindt, mag niet breder zijn dan 450 mm, uitgezonderd het uitlaatsysteem.

De maximum hoogte van de zitplaats is 150 mm, gemeten vanuit het laagste punt van de zadelbasis tot het hoogste deel van de zit dat zich achter de rijder bevindt.

Geen enkel deel van de stroomlijn mag achter een denkbeeldige verticale lijn getrokken door de achteras uitsteken.

Achter een denkbeeldig verticale lijn getrokken door de achteras moet de velg over 180 graden zichtbaar zijn.

In elke veerstand en in elke positie van het achterwiel moet er een speling van ten minste 15 mm. rond de band zijn.

Geen enkel deel van de motorfiets mag uitsteken achter een denkbeeldige verticale lijn getrokken aan de achterzijde van de achterband.

Onbelast moet de motor, staande op een horizontaal vlak, 50 graden vanuit verticaal kunnen worden gekanteld zonder dat enig deel behalve de banden de grond raakt.

Spoilers en andere aërodynamische hulpmiddelen zijn toegestaan alleen als zij deel uitmaken van stroomlijn of zit. Zij mogen niet buiten de stroomlijnbreedte uitkomen of boven de stuurhelften uitsteken. Scherpe randen moeten zijn afgerond met een straal van 8 mm.

Bewegende aërodynamische constructies zijn niet toegestaan. De rijder moet in normale racehouding geheel zichtbaar zijn m.u.v. zijn onderarmen, gezien in zij-, boven- en achteraanzicht. Het gebruik van doorzichtig materiaal om deze regel te omzeilen is niet toegestaan.

De tankdop moet zo zijn gemonteerd dat deze niet buiten de stroomlijn uitsteekt en dat zij in geval van een crash niet los raken.

Bij motoren voorzien van een volledige stroomlijn moet de onderkuip zo zijn uitgevoerd dat die in geval van een motorschade minimaal de helft van de hoeveelheid olie en koelmiddel moet kunnen bevatten. De onderzijde van de eventuele gaten in de stroomlijn mag niet lager geplaatst zijn dan 50 mm. boven de onderzijde van de kuip. Een foambekleding voorkomt klotsen van de gelekte vloeistof en verdient aanbeveling. In de onderkuip moet 1 gat zitten met een diameter van 25 mm. Dit gat moeten zijn afgedicht tijdens droge condities en moet open zijn in geval van regencondities. (Wet race aangegeven door de wedstrijdleider.)

Alle scherpe randen dienen te zijn afgerond.

2.8.6.11 Brandstoftank

Alle brandstoftanks moet geheel gevuld zijn met een explosiewerend materiaal (bv. explosafe).

Indien tankontluchting anders plaatsvindt dan door de tankdop, dient het ontluchtingssysteem te zijn voorzien van een terugslagklep of ventiel, verbonden aan of gemonteerd tussen een ontluchtingsslang. De ontluchtingsslang moet uitmonden in een benzinebestendig reservoir van tenminste 250 cc.

De tankdop moet lekvrij zijn. Hij moet zodanig gesloten en gezekerd zijn dat eventueel losraken tijdens het rijden of bij een val wordt uitgesloten.

2.8.6.12 De zit

Op de zijkanten van het zitgedeelte moet ruimte zijn waarop het rijnummer goed leesbaar aanwezig is.

De breedte van het zitje mag niet meer bedragen dan 450 mm.

De maximum hoogte van de zit is 150 mm., gemeten vanuit het laagste punt van de zadelbasis, tot het hoogste deel van de zit achter de rijder.

Alle scherpe delen moeten zijn afgerond.

2.8.6.15 Radiateur/oliekoeler

De oliekoeler mag niet aan of boven het achterspatbord of achterwiel gemonteerd zijn.

2.8.6.16 Luchtfilterhuis

Een luchtfilterhuis is verplicht en moet rond de carburateurkelken en alle ontluchtingsaansluitingen geheel afgesloten zijn, met een luchtinlaat boven het laagste punt van de opening van de kelkrand. (zie tek. D) Carburatiedelen mogen geheel in het luchtfilterhuis zitten.

2.8.6.17 Carburatie instrumenten

Er zijn geen restricties.

2.8.6.18 Brandstof systeem

Het brandstof systeem moet geheel lekvrij zijn.

2.8.6.19 Olieleidingen

Olieleidingen moeten zijn gemaakt van een metaal omwikkelde leiding en moeten worden gemonteerd met geperste- of schroefkoppelingen.

2.8.6.20 Versnellingsbak

Het maximum aantal versnellingen is maximaal 6.

2.8.6.21 Uitlaatsysteem

De geluidslimiet bedraagt maximaal 103 DB/A. gemeten bij een zuigersnelheid van 11 m./sec.

De slag moet duidelijk op een zichtbare plaats in carter aangebracht zijn.

Het uiteinde van de demper mag niet voorbij steken aan een getrokken lijn aan de buitenste achterzijde van de achterband.

Het uiteinde van de uitlaatpijp(en) moet over een lengte van tenminste 3 cm. horizontaal en parallel aan de hartlijn van de motorfiets lopen, met een tolerantie van +/- 10 graden.

2.8.7 Het volgende moet aanwezig zijn

De motorfiets moet zijn uitgerust met een werkende ontstekingsonderbreker (noodstop) schakelaar, gemonteerd op een stuurhelft, zodanig dat deze met de handen aan het stuur kan worden bediend.

De gashendel moet van een zelfsluitend type zijn.

Een elektrische benzinepomp moet in geval van een crash automatisch uitschakelen. Voor controle hiervan dient er in het ontwerp een test mogelijk te zijn opgenomen.

Valbeugels, middenbok en zijstandaard moeten worden verwijderd. (indien aanwezig)

Olie aftap pluggen, externe oliefilters en bouten en schroeven die een olieboring afdichten moeten worden geborgd met draad.

Alle motoren moeten zijn voorzien van een gesloten ontluchtingssysteem. De ontluchtingsslanslang moet zijn aangesloten en uitmonden in het luchtfilterhuis.

Het ontluchtingssysteem (luchtfilterhuis en evt. olieopvang) moet instaat zijn 1000 cc. olie op te vangen.

Er mag geen oliekoeler aan of boven het achterspatbord gemonteerd worden.

Als er een ontluchting op de versnellingsbak is gemonteerd, moet deze uitmonden in een opvangtankje van tenminste 250 cc.

Koplamp, achterlicht en richtingaanwijzers moeten worden verwijderd. De ontstane openingen moeten worden dichtgemaakt met een hiervoor geschikt materiaal.

2.8.11 Bijkomende uitrusting

Bijkomende uitrusting (b.v. data informatie) mag worden toegevoegd. Art. 01.18 (telemetrie) moet worden gerespecteerd.

2.20 SPECIFICATIES CLASSIC KLASSE

2.20.1 Algemeen

Dit reglement is mede van toepassing op alle onder auspiciën van de C.R.M.C.H te rijden evenementen.

Zij adviseert de KNMV over de toelating van voor deze klasse aangemelde motoren. Deze Specificaties Classic klasse zijn bedoeld als aanvulling op het Algemeen deel van het Technisch Reglement Wegraces.

2.20.2 Om reden van authenticiteit wordt een beroep gedaan op de rijders om zoveel mogelijk met zwarte lederen overalls, laarzen en handschoenen te verschijnen.

2.20.3 Toegelaten motoren

Motoren gebouwd in de navolgende periode zijn toegelaten:

Vier-takt motoren tot en met 31 december 1972

Twee-takt motoren tot en met 31 december 1972

2.20.4 Alle motoren moeten gebruikmaken van normaal verkrijgbare ongelode benzine, met een maximum loodgehalte van 0.005 g/l en een maximum MON van 90 of Bio brandstof. (zie art. 2.10)

2.20.5 Frames

Stalen buizen of plaatconstructies van een stijl en een type zoals gebruikt in de hierboven genoemde periode.

2.20.6 Voor - en achternok

De uitwendige diameter van de voorvork poot mag maximaal 35 mm. zijn
Achternok in conventionele stijl, iedere zijde geconstrueerd van één enkele pijp.

2.20.7 Cilinderinhoud

De cilinderinhoud mag zijn tussen 125 cc t/m 500 cc.

2.20.8 Motorblok en versnellingsbak

Het aanbrengen of verwijderen van onderdelen aan het motorblok waardoor het oorspronkelijke uiterlijk geschaad wordt is niet toegestaan. Gietstukken van carter, cilinder, cilinderkop en versnellingsbakhuis dienen overeenkomstig het origineel te zijn. Het toegestane aantal kleppen per cilinder wordt bepaald door het originele gietstuk van de cilinderkop van de fabriek, tot aan de homologatie datum 31-12-1971. Dit houdt in dat alleen door de fabriek ontworpen en gegoten 4-kleps koppen worden gehomologeerd.

2.20.9 Wielen

Uitsluitend het gebruik van gevlochten spaakwielen met een diameter van 18" of 19" is toegestaan. Indien er in het originele motortype wielen waren gemonteerd van een afwijkende diameter is dit toegestaan.

2.20.10 Banden

De motoren moeten zijn uitgerust met goede, fabrieksmatig geprofileerde banden. Opgesneden slicks en specifieke race-regenbanden zijn niet toegestaan.

2.20.11 Standaard

De motor mag niet zijn uitgerust met een middenbok en/of jiffy.

2.20.12 Verlichting

Koplamp, achterlicht, richtingaanwijzer(s), spiegels en kentekenplaat(houder) op de machine zijn niet toegestaan.

2.20.13 Remmen

De motoren moeten zijn uitgerust met een conventionele trommelrem

(Schijfremmen zijn dus niet toegestaan)

2.20.14 Drukvulling

Indien de betreffende machine door de fabriek origineel met drukkruising was uitgerust is dit toegestaan, in alle andere gevallen is dit verboden.

2.20.15 Stroomlijnomhulling

Stroomlijnomhulling overeenkomstig de uitvoering zoals gebruikt op de motoren in de periode zoals vermeld in art. 2.20.3 is toegestaan. Het totale aanzien dient een klassiek uiterlijk te hebben.

2.20.16 Motorfietsen gebouwd in de periode tot en met 31 december 1957 mogen uitgerust zijn met een, de wielen omsluitende, stroomlijn, de zogenaamde 'Dolfijn' dan wel 'Dustbin' stroomlijn mits de betreffende motorfiets in de aangegeven periode daarmee uitgerust was.

2.20.17

In verband met de veiligheid is het verplicht de stroomlijn te voorzien van een olieopvangbak zoals omschreven in art. 2.13.14.12

2.20.18 Indien er van uitwendige olie(druk)leidingen gebruik wordt gemaakt, dienen hierbij schroefkoppelingen te worden toegepast.

2.20.19 Uiterlijk

Het uiterlijk van de gehele motor mag niet sterk afwijken van het uiterlijk overeenkomstig dat van de motoren welke gefabriceerd zijn in de periode vermeld in art. 2.20.3

2.20.20 Geluidsproductie

De norm is maximaal 103 dBA en wordt gemeten overeenkomstig art. 2.14 Geluidscontrole. Het gebruik van "open" megafoons is niet toegestaan.

2.20.21 Carburateurs

Op niet-Japanse motoren is het gebruik van een Japans carburateurmerk niet toegestaan. Met inachtneming van het bovenstaande mogen alleen merken carburateurs worden gebruikt die in de periode 1 januari 1945 tot en met 31 december 1972 gebruikt werden op motorfietsen. Indien niet origineel gemonteerd zijn acceleratiepomp, powerjet of brandstofinspuiting verboden.

2.20.21 In- en uitlaatsystemen

Indien daarmee niet standaard uitgerust is het verboden de motoren te voorzien van roterende inlaten, in- of uitlaatmembranen of uitlaatstuursystemen.

2.20.22 Vering

Zowel de voor- als achtervering constructie, alsmede het type voorvork en achterveerelement(en) wat gebruikt wordt dient overeenkomstig de originele uitvoering gehandhaafd te blijven.

2.20.23 Primaire Overbrenging

Het gebruik van een zogenaamde "belt drive" is toegestaan.

2.20.24 Kleuren cijfers en ondergrond.

250 cc.	ondergrond, groen	cijfers, wit
350 cc.	ondergrond, blauw	cijfers, wit
500 cc.	ondergrond, geel	cijfers zwart

Voor de verdere eisen zie art. 2.3.20

2.20.25 Minimum gewichten

Tot 250 cc.	90 kg.
250 tot 350 cc.	100 kg.
350 tot 500 cc.	110 kg.

Specificaties Cup klassen

Cup races kunnen slechts plaatsvinden met moderne “fluister “ motoren

Deelnemende motoren dienen te zijn voorzien van een standaard uitlaatsysteem, demper of uitlaatsysteem voorzien van een zgn. E-keur voor het type motor waarop de demper-goedkeuring van toepassing is, of een systeem wat, bewezen, stiller is. De demper met bijbehorende db-killer mag niet aangepast of veranderd worden.

In verband met de geluidsproblematiek dient er geluidsabsorberend materiaal aan de binnenzijde van de stroomlijn te worden aangebracht.

Het is mede hierom verplicht om het originele luchtfilterelement te monteren.

Als meet methode zal een vergelijkend geluidsniveau worden gehanteerd, vastgesteld door het meetsysteem dat is opgesteld door de verhuurders van het circuit of op circuits waar geen meetsysteem aanwezig is, de mogelijk vergelijkende meting door KNMV officials.

2.21 Klassen SuperCup 600 en SuperCup 1000

Alle motoren dienen te voldoen aan de eisen zoals gesteld in het algemeen gedeelte van het technisch reglement, tenzij anders hieronder vermeld.

Er mag alleen gereden worden met motoren waarvan het motorische gedeelte van de motorfiets voldoet aan de eisen gesteld in het ONK technisch reglement voor de klasse Dutch Superbike (1000 cc.) en Dutch Supersport (600 cc.) wat betreft de nokkenassen.

Banden

De bandenkeuze is vrij.

Slicks en opgesneden slicks zijn niet toegestaan.

Het gebruik van regenbanden is toegestaan.

Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

Borgen:

Het borgen van de remtangen en remverankering is, naast de in het algemeen gedeelte vermelde borgingen, verplicht.

Advies voor het borgen van de borgpennen van remblokken indien technisch mogelijk.

Verwijderen:

Middenbok, zijstandaard, kentekenplaathouder en kentekenplaat dienen te worden verwijderd.

Afplakken/verwijderen

Spiegels - koplamp-, achterlicht-, remlicht- en richtingaanwijzerglazen, voor zover niet in de stroomlijn geïntegreerd, dienen te worden verwijderd of te zijn afgeplakt,

Nummers:

SuperCup 600
SuperCup 1000

Witte ondergrond
Witte ondergrond Zwarte cijfers

Blauwe cijfers

Voor de verdere eisen, zie art.2.3.20

Balcontrole zie art. 2.12.23.

2.22 Specificaties Moriwaki MD250H Cup

Merk en type:

Deelname staat open voor een Moriwaki MD 250H ,uitgevoerd zoals voor het gebruik in deze klasse voorgeschreven door Ten Kate Racing Products.

De motoren worden door middel van loting aan de deelnemers toegewezen.

Ten Kate Racing Products draagt zorg voor het vervoer en onderhoud van de motoren.

Toegestane modificaties:

Deelnemers mogen de setting van de vering aanpassen met daarvoor bestemde stel mogelijkheden.

De doorsteek van de voorvorkpoten dient standaard te blijven

De gearing moet standaard blijven zoals door Ten Kate products vastgesteld

Grote reparaties, vast te stellen door Ten Kate Racing Products (schade enz.) , wordt uitgevoerd door de van, Ten Kate Racing Products, aanwezige monteur en in geval van totaalschade kan door hem worden besloten een van de reserve motoren ter beschikking te stellen.

Schades ontstaan tijdens de race dienen uitsluitend door Ten Kate Racing Products te worden hersteld

Het uiterlijk:

Er mag niets aan het uiterlijk van de motoren veranderd worden.

Op de stroomlijn is een plaats bepaald voor persoonlijke sponsor(s), verder dienen de stickers en logo's van Ten Kate Racing Products, CRT BV. , Kids on Track en KNMV, in tact te blijven.

De boven en onderkuip valt onder de verantwoordelijkheid van de rijder, deze dient te zorgen voor een representatief uiterlijk. Dit ter beoordeling van Ten Kate Racing Products.

Nummers:

Witte ondergrond met zwarte cijfers.

Voor de verdere eisen, zie art. 2.3.20

Brandstof:

De brandstof dient te voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Technisch Reglement Wegrace, art. 1.63.

Banden:

Er dient gereden te worden met banden van het merk Dunlop, welke uitsluitend geleverd worden door Ten Kate racing Products.

2.23 Talent Cup 600

Merk en type:

De eindoverbrenging

Toegestane modificaties:

De instelling van de voor - en achtervering mag alleen met de standaard mogelijkheden worden aangepast.

De rijhoogte mag niet versteld worden.

De linker stuurschakelaar mag verwijderd worden, tenzij dit technisch niet mogelijk is.

Bij Kawasaki mag de spanning regelaar verplaatst worden.

De schakeling mag worden aangepast om "omgekeerd" te kunnen schakelen (race schakeling) d.m.v. het om draaien van de schakel hefboom.

Nummers en nummerplaten:

Rode ondergrond met gele cijfers.

Voor de verdere eisen, zie art. 2.3.20

Brandstof:

De brandstof dient te voldoen aan de eisen zoals gesteld in het Technisch Reglement Wegrace art. 1.63

Het uiterlijk:

Er mag niets aan het uiterlijk veranderd worden. De door de importeurs verplichte bestickering mag niet worden veranderd.

Balcontrole:

Er kan gedurende het evenement een technische controle uitgevoerd worden waarbij tevens het vermogen gemeten wordt. (zie art. 2.12.23)

2.24 Specifieke eisen 3-D Cup

Het 3D-Cup technisch reglement is afgeleid van het technisch reglement wegrace 2011 van de KNMV, hetgeen is afgeleid van het FIM Internationaal Technisch Reglement. Alle motoren dienen te voldoen aan de eisen, zoals gesteld in het algemeen gedeelte van het technisch reglement, tenzij anders vermeld hieronder.

Motoren:

Alle typen Ducati motorfietsen zijn toegestaan. Andere merken of eigenbouw zijn toegestaan, indien voorzien van een Ducati motorblok.

Gewichten en vermogens zijn vrij.

Er mogen 2 motoren ter keuring worden aangeboden en ingezet worden in het evenement.

Valbeveiliging elektrische brandstofpomp:

Niet van toepassing.

Remmen:

Het borgen van remtangen en remverankering is, naast de in het algemene gedeelte vermelde borgingen, verplicht.

Advies voor het borgen van de borgpennen van remblokken, indien technisch mogelijk.

Verwijderen:

Het verwijderen van middenbok en/of zijsteun, kentekenplaat houder en kentekenplaat, duo voetsteunen is verplicht.

Afplakken / verwijderen

Spiegels-, koplampen-, achterlicht , remlicht en richtingaanwijzers, voor zover niet in de strooklijn geïntegreerd, dienen te worden verwijderd of te zijn afgeplakt.

Banden:

**De banden keuze is vrij,
Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.**

Rijnummers:

Kleuren:

Ondergrond: wit

Cijfers: zwart

Voor de verdere eisen zie art. 2.3.20.

Geluidseisen:

Het motorgeluid voor de 3D-Cup bedraagt 103 Db, gemeten zoals beschreven in art. 2.14

Balcontrole:

Balcontrole is niet van toepassing in de 3D-Cup

Specificaties Districtsevenementen:

2.25 Specifieke eisen CRT-C klasse.

Alle motoren dienen te voldoen aan de eisen, zoals gesteld in het algemeen gedeelte van het technisch reglement, tenzij hieronder vermeld.

Klassen:

In de CRT-C competitie wordt een grens getrokken voor motoren tot 600 cc. Een uitzondering hierop is, dat de motoren tot 700 cc. Worden ingedeeld bij de klasse tot 600 cc.

De naamvoering blijft gehandhaafd, nl.:

Tot 600cc.

Boven 600 cc.

Borgen:

Het borgen van de remtangen en remverankering is, naast de in het algemeen gedeelte vermelde borgingen, verplicht.

Advies voor het borgen van de borgpennen van remblokken, indien technisch mogelijk.

Banden:

Er kan uitsluitend worden gereden met voor de openbare weg goedgekeurde profielbanden met minimaal een “V “codering, deze moeten zijn voorzien van een DOT of E- keurmerk.

Het gebruik van speciale regenbanden is toegestaan

Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan

Afplakken/verwijderen

Koplampglas, achter en stoplicht, richtingaanwijzer glazen en spiegels dienen te worden verwijderd of afgeplakt.

Verwijderen:

De middenbok, zijstandaard, kentekenplaathouder en kentekenplaat dienen te worden verwijderd.

Duo-voetsteunen mogen worden geborgd tegen neerklappen of worden verwijderd.

Nummers:

Kleuren tot 600 cc.

Witte ondergrond

Zwarte cijfers

Kleuren boven 600 cc.

Zwarte ondergrond

Witte cijfers

Voor de verdere eisen zie art. 2.3.20

2.26 Specifieke eisen Ducati Club race evenement

Motoren

Zie het aanvullend reglement (AR) voor de toegelaten motoren per klasse.

Gewichten en vermogens zijn vrij.

Er mogen per evenement 2 motoren ter keuring worden aangeboden en ingezet.

Alle motoren dienen te voldoen aan de eisen gesteld in het technisch reglement wegrace, tenzij anders onderstaand beschreven.

Kettingbescherming

De toepassing van kettingbescherming bij het achterste kettingwiel is niet verplicht.

Valbeveiliging elektrische benzinepomp

Niet van toepassing.

Remleidingen

Het borgen van remtangen en remverankering is verplicht.

Advies voor het borgen van de pennen van de remblokken, indien technisch mogelijk

Splitsing van remleiding boven de onderste kroonplaat is niet verplicht.

Onderkuip

Toepassing van een dichte onderkuip is niet verplicht.

Indien wel aanwezig dient deze bij de keuring verwijderd te zijn en meegenomen te worden, zoals beschreven in art. 2.12.11. in het technisch reglement wegrace.

Banden

Zie het aanvullend reglement (A R) voor de toepassing in de verschillende klassen.

Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

Rijnummers

Zie het aanvullend reglement voor de diverse kleuren per klasse.

Alle overige eisen zoals beschreven in art. 2.3.20 van het technisch reglement wegrace

Explosafe

De toepassing van explosafe is niet verplicht.

Bescherming

Het aanbrengen van bescherming op de motordeksels is niet verplicht

Benzine verpakking

Het gebruik van stalen cans voor extra benzinevoorraad is niet verplicht

Kleding

Bij de technische keuring dienen helm en motorkleding ter keuring aangeboden te worden.

Helmen

Helmen, minimaal voorzien van het ECE 22-05 keurmerk, mogen in 2011 gebruikt worden.

Zoals in 2010 reeds vermeld, geldt in 2012 onverkort het KNMV helmenreglement.

Balcontrole

Balcontrole is niet van toepassing op de Ducati Clubrace

Geluid

Het motorgeluid bedraagt voor de Ducati clubrace 104 DbA. (Gemeten zoals omschreven in art. 2.14 van het technisch reglement wegrace)

Verwijderen / afplakken

Het verwijderen van middenbok en/of zijstandaard, kentekenplaat en houder en duo voetsteunen is verplicht.

Spiegels, koplampen, achterlicht en remlicht, richtingaanwijzers dienen te worden verwijderd of te worden afgeplakt.

Futura Heavy

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Futura Heavy Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Univers Bold Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Oliver Med. Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Franklin Gothic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

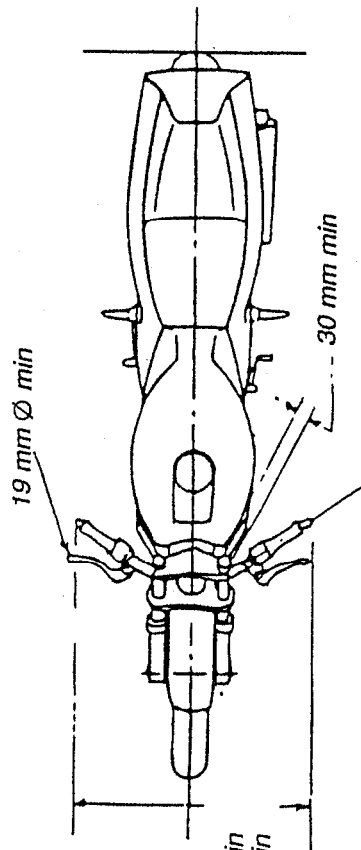
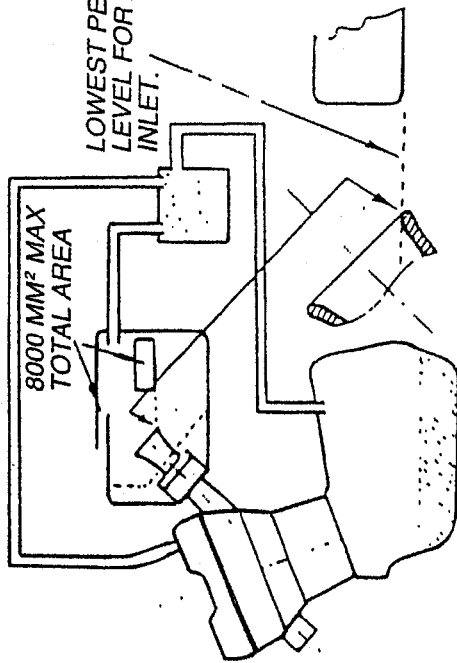
Franklin Gothic Italic

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

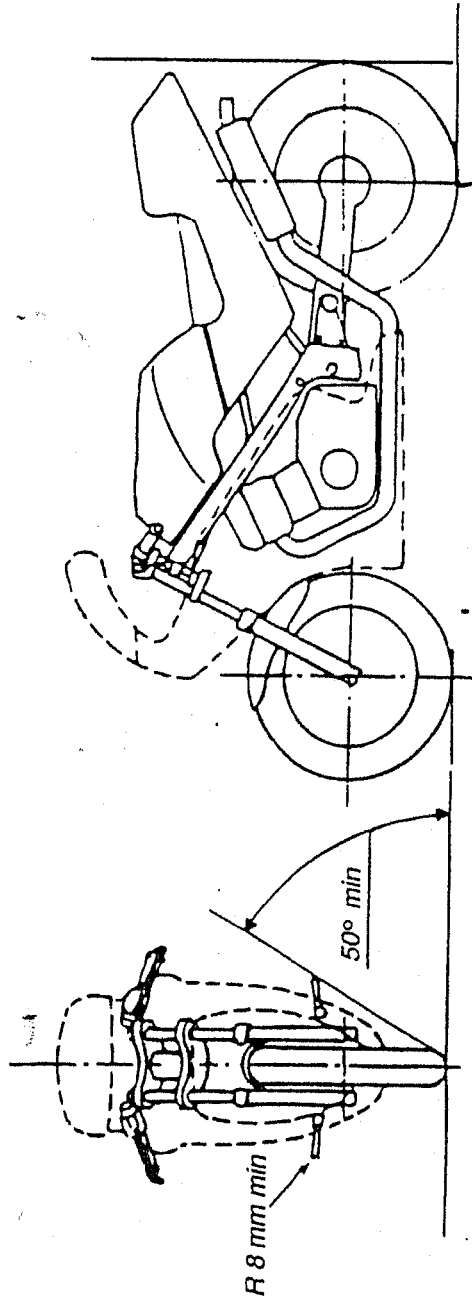
SPORTS PRODUCTION

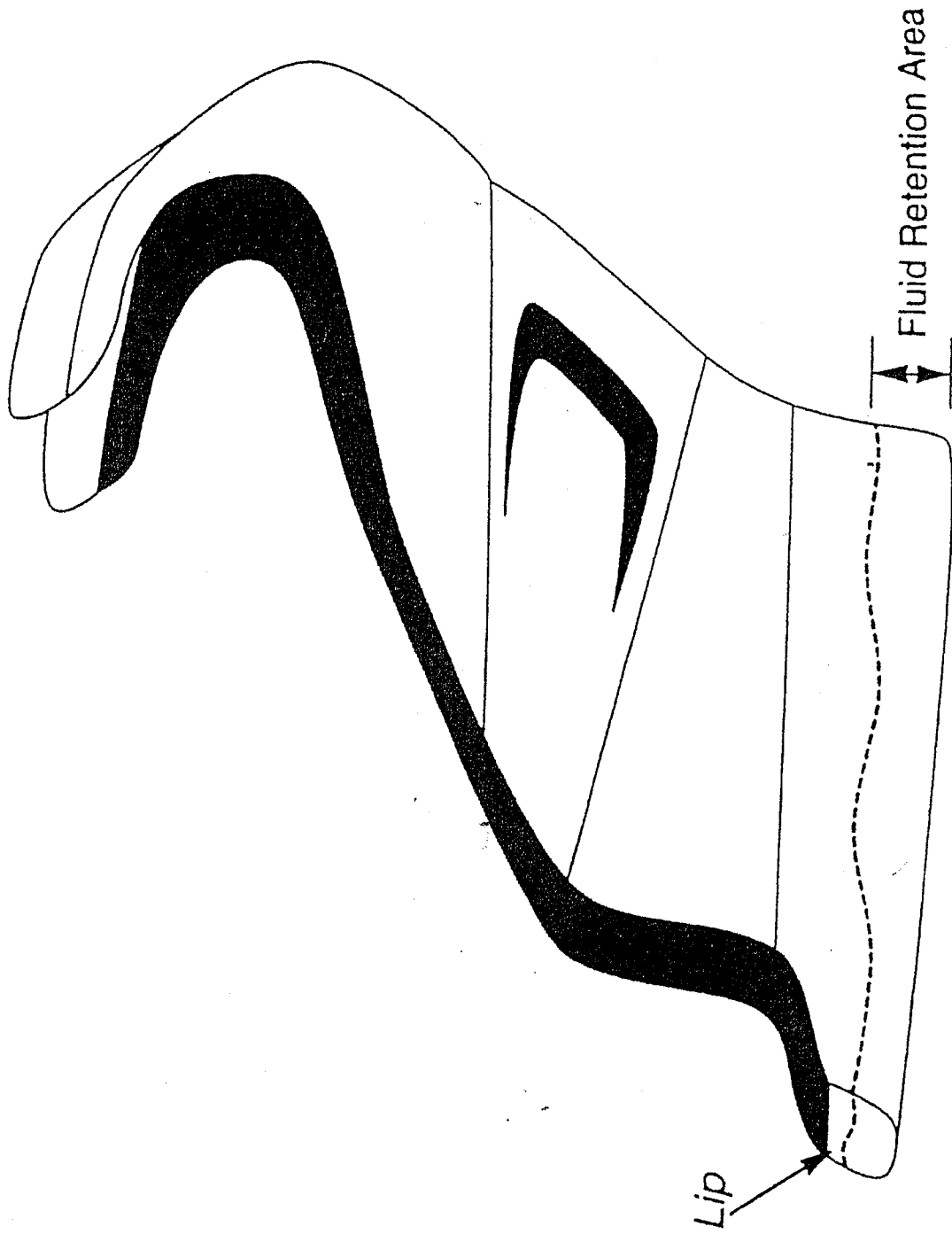
C

CLOSED ENGINE BREATHER SYSTEM:



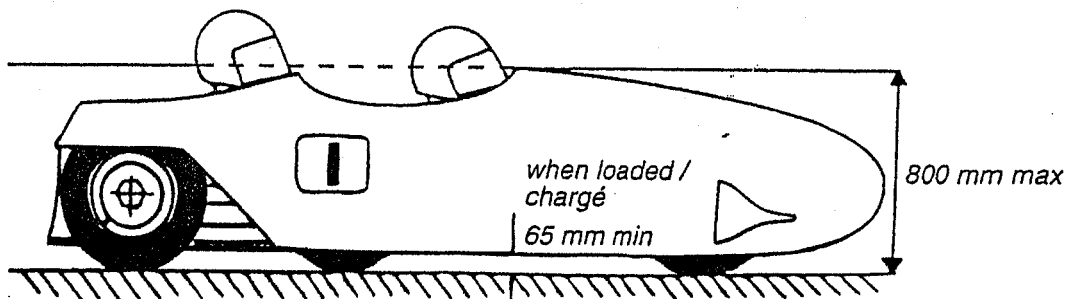
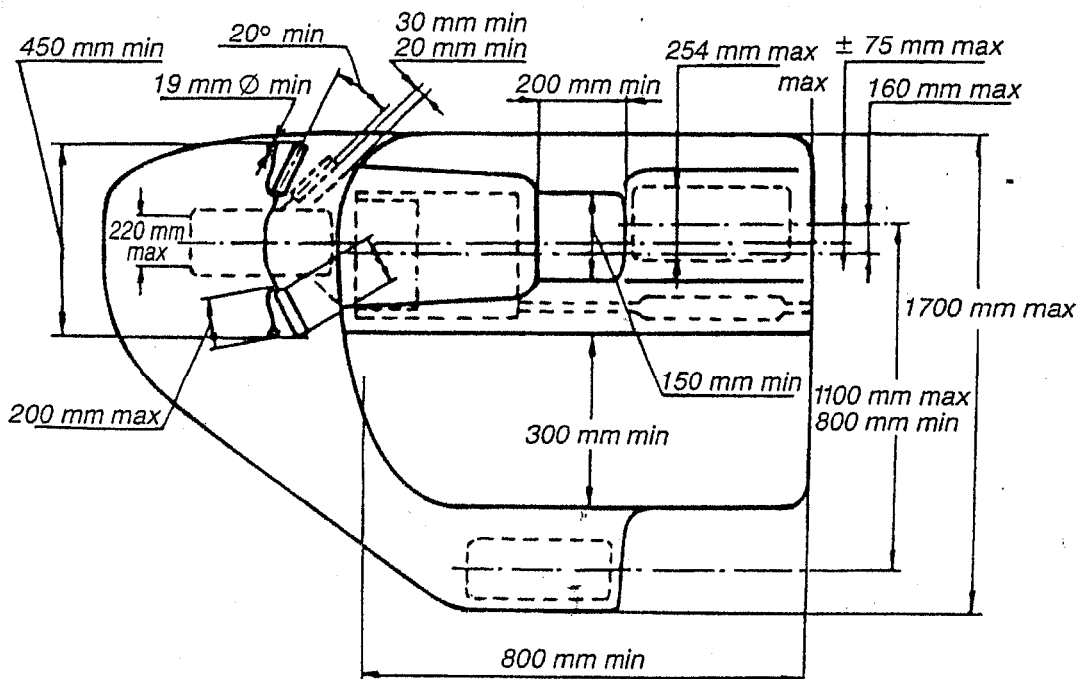
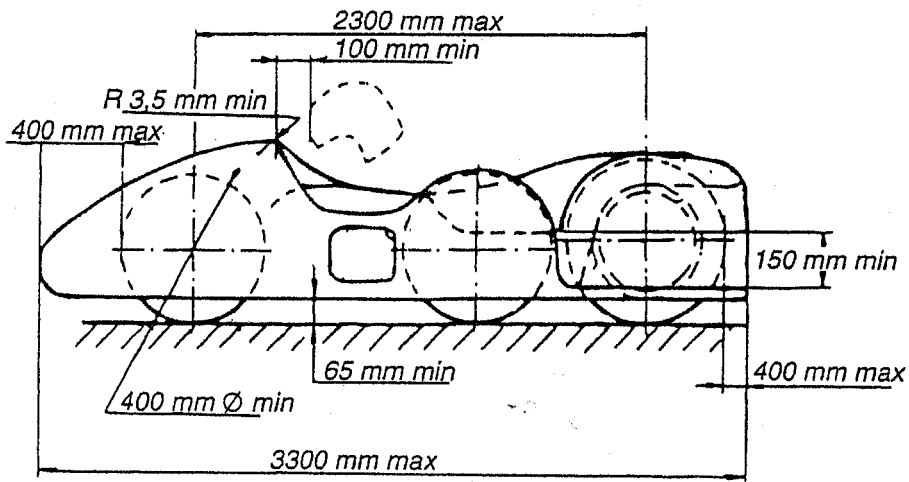
0~80 cc 400 mm min
over 80 cc 450 mm min





SIDECAR

B



ROAD/ROUTE

A

DIAGRAM 1

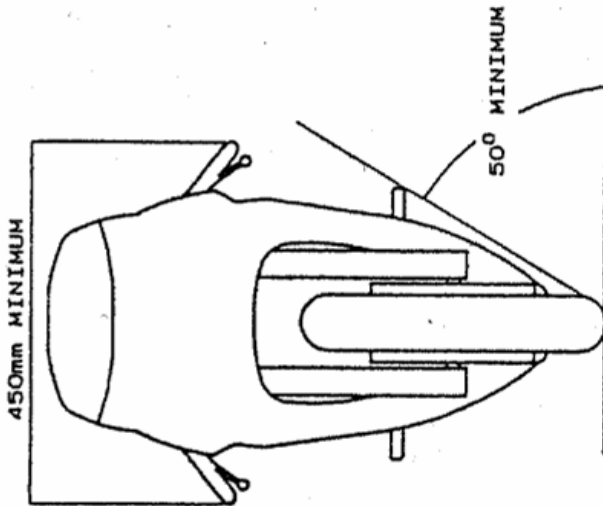


DIAGRAM 2

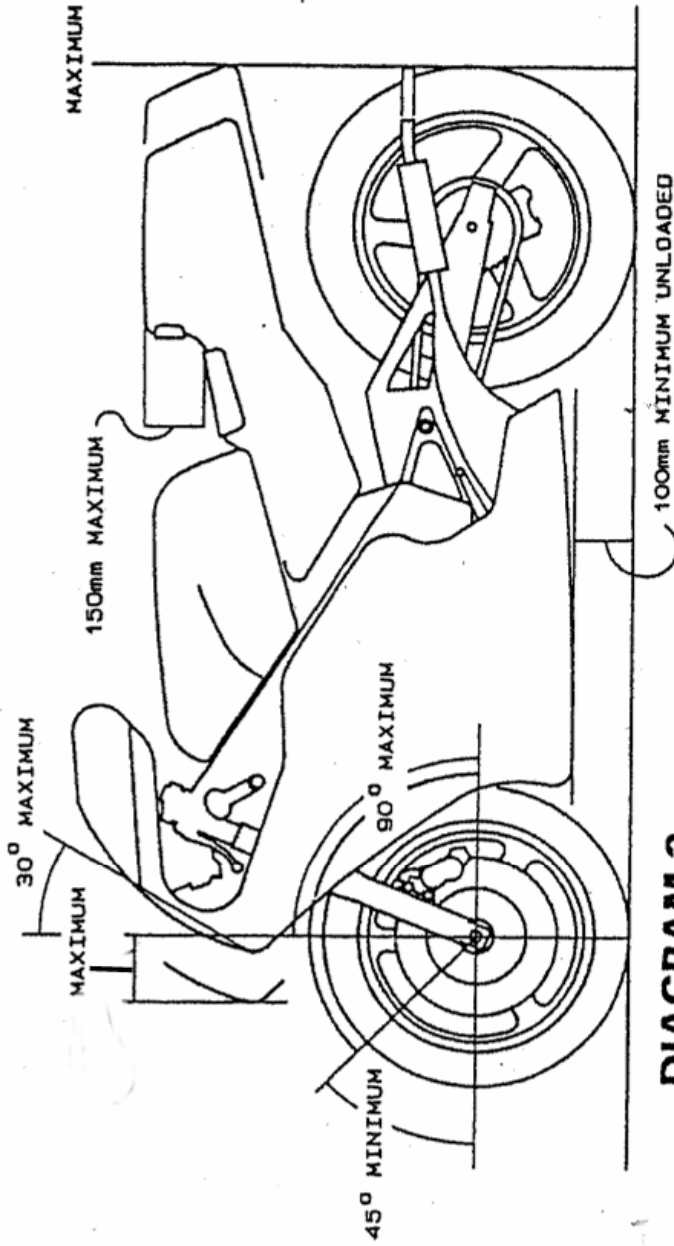


DIAGRAM 3

