KNMV

Papendallaan 51
6816VD ARNHEM

Postbus 650
6800 AR ARNHEM

Tel. KNMV 026 - 3528 510
Tel. KNMV Sport: 026 – 3528 516

Internet: www.knmv.nl
E-mail: sport@knmv.nl

WEGRACE TECHNISCH REGLEMENT *2026*

Versie datum:
25 - 3 - 2026

Hiermee komen alle voorgaande edities te vervallen.

INHOUDSOPGAVE TECHNISCH REGLEMENT

Index

2.0 ALGEMENE BEPALINGEN 3

2.1 Introductie 3

2.2 Klassen 3

2.3 ALGEMENE TECHNISCHE / VEILIGHEIDS SPECIFICATIES 3

2.3.1 Volume bepaling 3

2.3.2 Drukvulling 4

2.3.3 Telemetrie / camera's 4

2.3.4 Materialen 4

2.3.5 Banden 4

2.3.6 Stuurhelften en bedieningshendels 5

2.3.7 Borging en olie-opvang / carter ontluchting 5

2.3.8 Ketting bescherming 6

2.3.9 Tijdwaarnemingseisen 6

2.3.10 Inspectie motorfiets 6

2.3.11 Parc Fermé 6

2.4 Technische specificaties Dutch Superbike 6

2.5 Technische specificaties Dutch Supersport 26

2.9 Specificaties ONK ZIJSPANCOMBINATIES 55

2.10 SPECIFICATIES ONK CLASSICS 69

2.11 SPECIFICATIES YAMAHA R 3 bLUcRU 74

2.12 SPECIFICATIES YAMAHA R 7 bLUcRU 84

2.13 VEILIGHEIDSUITRUSTING DEELNEMERS 93

2.14 MACHINEKEURING 97

2.15 NACONTROLE 97

2.16 Geluidscontrole 98

2.17 Brandstof en Olie 100

2.18 Visuele informatie 100

2.0 ALGEMENE BEPALINGEN

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 aangeboden en gebruikt worden.
De keuringssticker dient verwijderd te worden van de eerste motorfiets en mag deze motorfiets niet meer gebruikt worden gedurende het evenement.
De beslissing hierover wordt genomen door het Hoofd Technische Officials (H.T.O.) op het betreffende evenement.
Uitsluitend de motorfiets waarmee gereden wordt tijdens trainingen en wedstrijden is toegestaan in de pitbox, tenzij het H.T.O. op het betreffende evenement toestemming geeft om onderdelen over te bouwen.

De KNMV behoudt zich het recht voor om tijdens het seizoen veranderingen aan te brengen in het technisch reglement ten aanzien van veiligheid en tussentijdse wijzigingen in het FIM technisch reglement.

Milieumat
Bij elke ondergrond, m.u.v. de ondergrond van de pitbox, is het werken aan de motorfiets enkel toegestaan boven een milieumat, dit is ook van toepassing voor e-bikes (Het gehele artikel 14.11 van het Motorsportreglement is van toepassing)

2.1 Introductie

Motorfietsen die deelnemen in de klassen BeNeLux Trophy - Dutch Superbike, Dutch Supersport en motorblokken in de Zijspan klasse dienen voor te komen op de FIM-homologatie lijst van dit jaar.

2.2 Klassen

De op productie gebaseerde raceklassen worden aangeduid op basis van cilinderinhoud en technische verschillen.

2.3 ALGEMENE TECHNISCHE / VEILIGHEIDS SPECIFICATIES

2.3.1 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

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.
Toleranties op de cilinderinhoud zijn niet toegestaan.

2.3.2 Drukvulling

Elke mechanische vorm van drukvulling is niet toegestaan.
Directe inspuiting van brandstof wordt niet beschouwd als drukvulling.

2.3.3 Telemetrie / camera's

Informatie mag op geen enkele manier verzonden worden van en naar een rijdende motorfiets, uitgezonderd officiële tijdwaarnemingsapparatuur en/of beeldregistratie-apparatuur.
"On board-camera's", vooraan of aan de zijkant geplaatst, dienen binnen de stroomlijn, deugdelijk (geschroefd) bevestigd te zijn.
Achterwaarts gerichte camera's mogen op het zitje gemonteerd worden.
Bij verschil van mening over bovenstaande is de beslissing van het Hoofd Technisch Officials doorslaggevend.
Camera's gemonteerd op de helm (zgn. helmcamera's) zijn niet toegestaan.
Een organisator kan het gebruik van on board "camera's verbieden in verband met betrekking tot publicatierechten.
Automatische rondetijdenregistratie wordt niet als telemetrie beschouwd.
Rondetijdapparatuur mag in geen geval de officiële tijdwaarneming of de apparatuur hiervan beïnvloeden.

2.3.4 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.

2.3.5 Banden

Banden mogen worden vervangen door banden die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd.
Het loopvlakprofiel mag uitsluitend door de fabrikant worden gemaakt bij de productie van de band.
Als veilig minimum moet de diepte van het loopvlak van de band over het hele profiel bij de pre-race-controle ten minste 2,5 mm zijn.
Banden die bij het pre-race controle een profieldiepte van minder dan 1,5 mm hebben, worden beschouwd als banden zonder loopvlak (slick band) en de beperkingen die van toepassing zijn op slickbanden zijn dan op hen van toepassing.
Het oppervlak van een slick band moet drie of meer holtes bevatten met intervallen van 120° of minder, wat de limiet van slijtage op het midden en de verzamelgebieden van de band aangeeft.

De rijder mag de baan niet betreden als ten minste 2 van deze holtes op verschillende delen van de omtrek niet meer zichtbaar zijn.

2.3.6 Stuurhelften en bedieningshendels

Open stuureinden moeten zijn opgevuld middels een solide materiaal of met een afgesloten rubber handgreep zijn afgedekt.
De minimale stuuruitslag vanuit de middenstand van het stuur, gemeten naar beide zijden, moet bedragen: 15 graden voor motoren. Het voorwiel, band en spatbord mag in geen enkele stand van het stuur en over de totale lengte van de veerweg, de stroomlijn raken met een minimale afstand van 10 mm.
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
Het repareren en/of lassen van lichtmetalen stuurhelften is niet toegestaan.
Sturen of Stuurhelften gemaakt van een compositiemateriaal zijn niet toegestaan.
Alle hendels (koppeling, rem, enz.) moeten eindigen in een bolvorm met een diameter van tenminste 16 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.
Het remhendel dient te zijn voorzien van een remhendel bescherming.
Het koppelingshendel mag eveneens voorzien zijn van een bescherming gelijk aan het remhendel.

2.3.7 Borging en olie-opvang / carter ontluchting

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.

Olie-opvang en carterontluchtingssystemen

Voor 4-takt motoren moet de onderkuip 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.). De onderzijde van eventuele gaten in de stroomlijn mag niet lager geplaatst zijn dan 50 mm. boven de onderzijde van de kuip
In de onderkuip dient een gat te 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.

Wanneer ontluchtings- of overloopleidingen zijn aangebracht moeten deze via bestaande uitlaten worden afgevoerd. Het oorspronkelijke gesloten systeem moet behouden blijven; er is geen directe atmosferische emissie toegestaan.

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een rood licht op het instrumentenpaneel dat moet oplichten in geval van oliedrukverlies.

2.3.8 Ketting bescherming

Om veiligheidsredenen moet een kettingbeschermer (Sharkvin) deugdelijk (geschroefd) gemonteerd zijn op een zodanige manier dat het niet mogelijk is om met enig lichaamsdeel tussen de onderste kettingloop en het achter tandwiel te komen.
Als de achtervork dubbel is uitgevoerd kan de onderste buis de functie van kettingbeschermer overnemen. (In geval van verschil van mening beslist het Hoofd Technisch Officials)

2.3.9 Tijdwaarnemingseisen

Alle motoren dienen te zijn voorzien van een correct gemonteerde tijdwaarnemings-transponder.
De transponder dient gemonteerd te zijn aan de zijkant van het frame ter hoogte van de achtervork as (zie voorbeeld bij visuele informatie).
De transponderhouder dient bij voorkeur geschroefd te worden of in ieder geval met voldoende tie-wraps gemonteerd te zijn.
De transponder moet werken tijdens trainingen en races ook als het contact "off "staat.

2.3.10 Inspectie motorfiets

Gedurende het evenement kan bij enige twijfel over de reglementaire juistheid opdracht gegeven worden tot inspectie. De rijder dient hieraan zijn medewerking te verlenen.

2.3.11 Parc Fermé

Na afloop van kwalificatie - training(en) en/of wedstrijd(en) kan de wedstrijdleider bepalen of de motoren in het Parc Fermé moeten worden geplaatst, dit in verband met eventuele protesten en/ of technische controles.

2.4 Technische specificaties Dutch Superbike

De volgende regels zijn bedoeld om de vrijheid te geven om een gehomologeerd model te wijzigen in het belang van de veiligheid en een betere concurrentie tussen de verschillende motorfietsconcepten.

AL WAT NIET IS TOEGELATEN EN BESCHREVEN IN DEZE REGELS IS STRIKT VERBODEN

Alles wat niet is toegestaan en voorgeschreven in deze regel, of de "FIM Eligible Parts List", is ten strengste verboden.

Dutch Superbike motoren vereisen een FIM homologatie voor de categorie Superbike, ze moeten voorkomen op de door de FIM- of de KNMV uitgegeven homologatielijst van het huidige seizoen.

Alleen voor motorfietsen die in de Superbike-klasse zijn gehomologeerd, kunnen aanvullende beperkingen worden opgelegd. Al de motoren moeten in elk aanzien

voldoen met al de eisen voor wegrace zoals gespecifieerd in dit Technisch Reglement, tenzij ze reeds als dusdanig uitgerust zijn op het gehomologeerde model.

Het vooraanzicht, achteraanzicht en het profiel van Dutch Superbike motoren moet (tenzij indien anders bepaald) conform zijn met de gehomologeerde vorm (zoals origineel geproduceerd door de fabrikant). Het aanzicht van het uitlaatsysteem is uitgesloten van deze regel.

2.4.1 Motorfiets specificatie

Alle onderdelen en systemen die niet specifiek in de volgende artikelen worden genoemd of die zijn opgenomen in de FIM-lijst met in aanmerking komende onderdelen voor Superbike, moeten blijven zoals oorspronkelijk geproduceerd door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets.

2.4.2 Motorconfiguraties en cilinderinhoudsmogelijkheden

De volgende motorconfiguraties vormen de Dutch Superbike-klasse.

Meer dan 750cc tot 1000cc 4 takt 3- en 4-cilinder

Meer dan 850cc tot 1200cc 4 takt 2-cilinder

De verplaatsingscapaciteit, boring en slag moeten op de gehomologeerde waarde blijven

2.4.3 Minimum gewicht

Het minimum in de Dutch Superbike klasse gewicht is **170** kg.

Op geen enkel moment tijdens het evenement mag het gewicht van de hele motorfiets (inclusief de tank en de inhoud ervan) lager zijn dan het minimumgewicht.

Er is geen tolerantie op het minimumgewicht van de motorfiets.

Tijdens de technische eind controle aan het einde van elke race worden de geselecteerde motorfietsen gewogen in de staat waarin ze de race hebben gefinisht.

Er mag niets aan de motorfiets worden toegevoegd. Dit omvat alle vloeistoffen.

Tijdens de training en kwalificatiesessies kunnen rijders worden gevraagd om hun motorfiets aan een gewichtscontrole te onderwerpen. In alle gevallen moet de rijder aan dit verzoek voldoen.

Het gebruik van ballast is toegestaan om boven de minimale gewichtslimiet te blijven.

Het gebruik van ballast moet bij de eerste technische controle worden gemeld aan de Verantwoordelijke Technische Controle.

De ballast moet gemaakt zijn van massieve metalen stukken, en stevig verbonden, hetzij via een adapter, hetzij rechtstreeks op het hoofdframe of de motor, met minimaal 2 stalen bouten (min. 8 mm diameter, klasse 8,8 of meer).

Andere gelijkwaardige technische oplossingen moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Verantwoordelijke Technische Controle.

Brandstof in de brandstoftank kan als ballast worden gebruikt.

2.4.4 Startnummers

Witte achtergrond met zwarte cijfers.

De maten voornummers zijn:	Minimale hoogte Minimale breedte Minimale breedte lijn Minimale ruimte tussen getallen	120 mm dik 60 mm dik 20 mm 10 mm dik
De maten zijnummers zijn:	Minimale hoogte Minimale breedte Minimale breedte lijn Minimale ruimte tussen getallen	100 mm 50 mm dik 15 mm dik 10 mm dik

Alle startnummers moeten zichtbaar op de voorkant worden weergegeven (1 x in het midden of 1 x aan elke kant) en ten minste één keer aan elke kant van de motorfiets op de onderkuip. Cijfers mogen slechts uit één of twee figuren bestaan (#1-99).

De uiteindelijke beslissing over de toelaatbaarheid van de startnummers wordt genomen door de Verantwoordelijke Technische Controle.

2.4.5 Brandstof

Alle motoren moeten functioneren op normale loodvrije brandstof met een maximaal loodgehalte van 0,005 g/l (loodvrij) en een maximale MON van 90

2.4.6 Banden

Het merk en type banden zijn vrij

De diepte van het loopvlak van de band over het hele patroon bij de technische controle voorafgaand aan het evenement moet ten minste 2,0 mm bedragen.

Bij slick banden moet de slijtage-indicator minimaal 2,0 mm aangeven.

Alle banden moeten voldoen aan de algemene veiligheidsnormen van de fabrikant. Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

2.4.7 Motorblok

2.4.7.1 Brandstof injectiesysteem

Brandstofinjectiesystemen verwijzen naar gasklephuizen, brandstofinjectoren, brandstofpomp en brandstofdrukregelaar en mogen niet worden gewijzigd.

Variabele aanzuigkanaalinrichtingen mogen niet worden toegevoegd als ze niet aanwezig zijn op de gehomologeerde motorfiets.

De inlaatkelken mogen worden vervangen.

Het mengsel van lucht en lucht en brandstof mag uitsluitend via de kleppen van het gasklephuis naar de verbrandingskamer gaan.

Elektronisch geregelde gaskleppen, ook wel "ride-by-wire" genoemd, mogen alleen worden gebruikt als het gehomologeerde model met hetzelfde systeem is uitgerust. De software mag worden gewijzigd, maar alle veiligheidssystemen en -procedures zoals oorspronkelijk door de fabrikant geleverd, moeten worden behouden.

2.4.7.2 Cilinderkop

De pakkingen mogen worden vervangen.

Alleen normale onderhoudsingrepen zoals voorgeschreven door de fabrikant in de servicehandleiding van de motorfiets zijn toegestaan.

2.4.7.3 Nokkenas

Naast de standaard nokkenassen mogen kitnokkenassen worden gebruikt die verkrijgbaar zijn bij onderdelen van het aftermarket-programma van de betreffende motorfietsfabrikant, inclusief klepveren, veerplaten en klepveerhouders.

2.4.7.4 Nokkenastandwielen

Nokkenastandwielen en distributiekettingspanner zijn vrij.

2.4.7.5 Carter motor / Versnellingsbak

Het is niet toegestaan om een pomp toe te voegen die wordt gebruikt om een vacuüm in het carter te creëren.

Als er een vacuümpomp op de gehomologeerde motorfiets is geïnstalleerd, mag deze alleen als gehomologeerd worden gebruikt.

2.4.7.6 Zijdeksel afdekkingen en bescherming

Zijdeksels mogen worden gewijzigd, aangepast of vervangen.

Als het deksel wordt gewijzigd of aangepast, moet deze ten minste dezelfde weerstand tegen schokken hebben als de oorspronkelijke. Indien vervangen, moet het deksel zijn gemaakt van materiaal met hetzelfde of een hoger soortelijk gewicht en mag het totale gewicht van het deksel niet minder zijn dan de originele.

Alle zijdeksels lateraal/motorcarter die olie bevatten en die tijdens een crash in contact kunnen komen met de grond, moeten worden beschermd door een tweede deksel van metaal, zoals aluminiumlegering, roestvrij staal, staal of titanium, composietdeksels zijn niet toegestaan.

Het secundaire deksel moet minimaal 1/3 van de oorspronkelijke deksel dekken. Het mag geen scherpe randen hebben die het baanoppervlak kunnen beschadigen.

Naast deze deksels zijn ook platen of valbeugels van aluminium of staal toegestaan.

Al deze delen moeten zo zijn ontworpen dat ze bestand zijn tegen plotselinge schokken, schaaf- en crashschade. FIM-goedgekeurde deksels en deksels die zijn opgenomen in de FIM-lijst met in aanmerking komende onderdelen voor Superbike zijn toegestaan, ongeacht het materiaal of de afmetingen.

Deze deksels moeten goed en stevig worden vastgeschroefd met minimaal drie schroeven voor het deksel van de behuizing die ook de originele deksels/motorcarter op de carters monteren.

Oliehoudende motordeksels moeten worden vastgezet met stalen bouten.

De Verantwoordelijke Technische Controle heeft het recht om elke afdekking te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.4.7.7 Transmissie/versnellingsbak

Elektronische quick-shift systemen en schakelindicator voor het opschakelen en quick-shift systemen voor het terugschakelen (blipper) zijn toegestaan.

Het tandwiel van de secundaire as, het tandwiel van het achterwiel, de spoed van de ketting en de maat mogen worden gewijzigd.

De kettingspanners zijn vrij.

Het tandwieldeksel mag worden gewijzigd of verwijderd.

Kettingbeschermer zolang deze niet in het achterspatbord is verwerkt, mag worden verwijderd.

2.4.7.8 Koppeling

Alleen frictie- en aandrijfschijven mogen worden vervangen, maar hun aantal moet gelijk blijven aan het origineel.

Koppelingsveren mogen worden vervangen.

Als alternatief kan de anti-hop koppeling worden gebruikt, de buitenste koppelingskorf moet gehomologeerd blijven.

2.4.7.9 Oliepompen en olieleidingen

Olieleidingen mogen worden gewijzigd of vervangen.

Onder druk staande olieleidingen moeten, indien vervangen, van een met metaal versterkte constructie zijn met gesmede of schroefdraadconnectoren.

Alle olie gerelateerde aansluitingen moeten worden geborgd

2.4.7.10 Radiateur, koelsysteem en oliekoeler

Als vloeistof voor het koelen van de motor mag alleen water zonder toevoegingen worden gebruikt.

Een beschermend raster kan voor de olie- en/of waterradiator(en) worden aangebracht.

De slangen en opvangtanks van het koelsysteem mogen worden vervangen.

Radiatorventilator en bedrading mogen worden verwijderd.

Thermische schakelaars, watertemperatuursensor en thermostaat mogen in het koelsysteem worden verwijderd.

Water- en oliekoeler kunnen worden gewijzigd of vervangen.

Daarnaast kan er één water- en één oliekoeler worden gemonteerd.

Alle koelers moeten zich in de kuip bevinden en het uiterlijk van de voorkant, de achterkant en het profiel van de motorfiets mag hierdoor niet worden gewijzigd.

Extra bevestigingen om de extra radiatoren te bevestigen zijn toegestaan.

2.4.7.11 Luchtfilterhuis

Het luchtfilterelement mag worden gewijzigd of vervangen, maar moet in de oorspronkelijke positie worden gemonteerd indien aanwezig.

De afvoeren van de luchtfilterhuis moeten worden afgedicht.

Alle motorfietsen moeten een gesloten ontluchtingssysteem hebben.

Alle olie ontluchting leidingen moeten worden aangesloten, mogen door een olie opvangtank gaan en mogen uitsluitend in het luchtfilterhuis uitkomen.

Er mag geen hittebescherming aan het luchtfilterhuis worden aangebracht.

2.4.7.12 Brandstoftoevoer

Brandstofleidingen van de brandstoftank naar de persleiding (uitgesloten) mogen worden vervangen.

Er kunnen snelkoppelingen worden gebruikt.

De toevoer- en ontluchtingsleidingen van de brandstoflucht kunnen worden vervangen. Brandstoffilters mogen worden toegevoegd.

2.4.7.13 Uitlaat systeem

Uitlaatpijpen en geluiddempers mogen worden gewijzigd of gewijzigd.

Katalysatoren moeten worden verwijderd.

Het aantal van de uiteindelijke uitlaatdemper(s) moet(en) gehomologeerd blijven.

De geluiddemper(s) moet(en) zich aan dezelfde kant(en) van het gehomologeerde model bevinden.

Om veiligheidsredenen moeten de blootgestelde randen van de uitlaat van de uitlaatpijp(en) worden afgerond om scherpe randen te voorkomen.

Het omwikkelen van uitlaatsystemen is niet toegestaan, behalve in het gebied van de voet van de rijder of een gebied dat in contact komt met de kuip ter bescherming tegen hitte.

De geluidslimiet is **102 dB/A** (met een tolerantie van 3 dB/A alleen na de race).

2.4.8 Elektra en elektronica

2.4.8.1 Ontsteking motorregeleenheid (ECU)

De motorregeleenheid (ECU) moet ofwel:

1) Het oorspronkelijke systeem zoals gehomologeerd. Het flashen van de originele ECU is toegestaan, hardware wijzigingen aan de ECU zijn niet toegestaan.

2) Een door FIM/DWO/DMSB goedgekeurd "Superstock Kit"-model mag worden gebruikt (geproduceerd en/of goedgekeurd door de fabrikant van de motorfiets). Een speciale connector/adapter kan worden gebruikt om de ECU('s) en de originele kabelboom aan te sluiten.

3) Het is toegestaan om in de handel verkrijgbare externe modules voor de ontsteking en/of brandstofinjectie aan het originele systeem toe te voegen. Een speciale connector/ adapter kan worden gebruikt om de module(s) en de ECU aan te sluiten.

4) Centrale eenheid (ECU) mag worden verplaatst.

Optionele uitrusting die door de fabrikant van de motorfiets voor het gehomologeerde model wordt verkocht, wordt beschouwd als niet gehomologeerd met de motorfiets en moet voldoen aan de vereisten voor goedgekeurde elektronica/dataloggers. Tijdens een evenement hebben de Technische Afgevaardigden het recht om een team te vragen hun ECU te vervangen. De verandering moet worden gedaan voor de trainingen aanvangen.

Er mogen geen extra sensoren voor de motorregeling worden toegevoegd, behalve sensoren op de schakelstang van de versnellingen, wieltoerentalsensoren en lambda sondes.

Wielsnelheidssensoren moeten indien nodig worden meegeleverd in de kit, de ECU en het kabelboompakket.

Andere aanvullende elektronische hardware-apparatuur die niet op de originele gehomologeerde motorfiets zit, mag niet worden toegevoegd, met de hieronder vermelde uitzonderingen.

De kenmerken van goedgekeurde datalogging systemen moeten de volgende zijn:

1. De datalogger moet beschikbaar zijn voor verkoop aan het publiek en op de lijst van FIM/DWO/DMSB "Superstock 1000" goedgekeurde dataloggers staan, of op de FIM Eligible Parts List voor Superbike.

2. Er mogen maximaal 9 gelijktijdig werkende sensoren (aangesloten op de extra datalogger) worden toegevoegd aan de originele sensoren op de motorfiets. De sensoren moeten afkomstig zijn uit de volgende lijst:

    1. Lambda (moet in de set worden meegeleverd indien gebruikt voor motorregeling)
    2. Vork positie
    3. Schok positie
    4. Remdruk voor
    5. Remdruk achter
    6. Brandstofdruk (niet temperatuur)
    7. Oliedruk
    8. Temperatuur van de olie

9. Transponder / Rondetijd signaal
10. GPS-eenheid (ronde-timing en baanpositie)
11. Wielsnelheid voor
12. Wielsnelheid achter
13. Controlesysteem achterbanden (temperatuur en druk)
14. Controlesysteem voorband (temperatuur en druk)

3. De sensoren moeten eenvoudig te functioneren zijn. Traagheidssensoren/regeleenheden zijn alleen toegestaan als ze deel uitmaken van de FIM-homologatie van de motorfiets.

4. CAN-communicatie (of een ander dataprotocol, k-line, LIN) van de ECU naar een goedgekeurde datalogger is toegestaan zonder enige beperking met betrekking tot het CAN-kanaalloggernummer.

Andere actieve/besturings-/berekeningseenheden zoals lambda-drivermodules, quick shifter en analoog naar CAN moeten worden goedgekeurd door FIM/DWO.

Telemetrie is niet toegestaan.

Over het algemeen is er geen externe of draadloze verbinding met de motorfiets toegestaan voor gegevensuitwisseling of instellingen terwijl de motor draait of de motorfiets in beweging is.

Uitsluitend voor de uitzending van de televisie mag echter de volgende informatie naar de motorfiets worden verzonden: camerabeelden, snelheid, toerental en hellingshoek.

Kabelboom

1. De hoofdkabelboom mag worden vervangen door de kit kabelboom zoals geleverd voor het Kit ECU-model, geproduceerd en/of goedgekeurd door de fabrikant van de motorfiets en door de FIM.

2. De kabelboom voor gegevensregistratie kan zijn opgenomen in de kabelboom van de kit.

3. Een uitrustingsharnas dat de kabelboom voor gegevensregistratie bevat, biedt mogelijk plaats aan slechts 9 extra sensoren.

4. De sleutel/contactslot mag worden verplaatst, vervangen of verwijderd.

5. Wijzigingen aan de originele hoofdkabelboom zijn toegestaan.

Datalogger kabelboom:

De kabelboom van de datalogger mag geen andere sensoren bevatten, met uitzondering van de 9 sensoren die zijn toegestaan. De enige toegestane functie van

de goedgekeurde datalogger-kabelboom is het aansluiten van de 9 sensoren op de datalogger, het verzenden van de gegevens en het leveren van stroom.

Externe modules mogen geen sensorsignaal met betrekking tot het "ride-by-wire"-systeem wijzigen of enig onderdeel van de machine bedienen, met uitzondering van de ontstekingsbobijnen, de brandstofinjectoren en de blipper.

De originele snelheidsmeter en toerenteller mogen worden gewijzigd of vervangen.

Bougies mogen worden vervangen.

De batterij is vrij, maar het gebruik van lithium-polymeerbatterijen is verboden.

Een automatische uitschakeling voor het geval van een ongeval, bijv. kantelsensor, moet te allen tijde actief zijn en kunnen worden gecontroleerd.

2.4.8.2 Dynamo, elektrische starter

De dynamo moet blijven zoals oorspronkelijk geïnstalleerd en gehomologeerd.

Wijzigingen zijn niet toegestaan.

De stator moet in de oorspronkelijke positie en zonder offset worden gemonteerd.

De elektrische starter moet normaal werken en tijdens het evenement altijd de motor kunnen starten zonder het gebruik van een boost-accu.

2.4.9 Hoofdframe / frame delen

2.4.9.1 Frame en subframe achter

Het gebruik van titanium in de frameconstructie is verboden.

Gaten mogen alleen in het frame worden geboord om goedgekeurde onderdelen te bevestigen (bijv. kuipbeugels, stuurdemperbevestiging, sensoren).

De zijkanten van het frame mogen worden afgedekt door een beschermend deel van composietmateriaal. Deze beschermers moeten passen bij de vorm van het frame.

Er mag niets anders worden toegevoegd of verwijderd van het frame.

Alle moto's moeten voorzien zijn van een voertuigidentificatienummer dat op het balhoofd van het frame is geponst (chassisnummer).

Voorste subframe / kuipbevestiging mag worden gewijzigd of aangepast.

Het achterste subframe mag worden gewijzigd of aangepast, maar het type materiaal moet gehomologeerd blijven, of materiaal met een hoger soortelijk gewicht kan als alternatief worden gebruikt.

Er mogen extra beugels voor het zitgedeelte worden toegevoegd, niet-belaste uitstekende beugels mogen worden verwijderd als deze de veiligheid van de constructie of montage niet in het gedrang brengen.

Geschroefde accessoires aan het achterste subframe mogen worden verwijderd.

De kleur is vrij, maar het polijsten van het frame of subframe is niet toegestaan.

2.4.9.2 Voorvorken

Het gebruik van titanium in de constructie van de voorvork en wielas is verboden.

Voor wielassen is het gebruik van een lichte metaallegering eveneens verboden.

De stuurpen, de stuurlagers en inzetstukken van de stuurlagers zijn vrij.

Stuurdempers mogen worden toegevoegd of vervangen door aftermarket-dempers.

De stuurdemper mag niet fungeren als stuurslotbegrenzer.

Vorkdoppen op de mechanische vorken mogen alleen worden gewijzigd of vervangen om externe afstelling mogelijk te maken. (Dit is exclusief de mechanische vorkpoot die deel uitmaakt van de gehomologeerde elektronische vork set). Stofafdichtingen / keerringen mogen worden gewijzigd, gewijzigd of verwijderd als de vork volledig olie-lek vrij is.

<u>Mechanische vorken:</u>

Originele interne onderdelen van de gehomologeerde vorken mogen worden gewijzigd of gewijzigd.

Er mogen aftermarket-demperkits of kleppen worden geïnstalleerd.

De originele oppervlakteafwerking van de vorkbuizen mag worden gewijzigd. Extra oppervlaktebehandelingen zijn toegestaan.

<u>Elektronische voorvorken:</u>

Er mogen geen aftermarket- of prototype-ophangingsonderdelen met elektronische besturing worden gebruikt.

Elektronische voorvorken kunnen worden gebruikt als ze zijn geïnstalleerd op het productiemodel van de gehomologeerde motorfiets.

Het moet echter volledig standaard zijn (elk mechanisch of elektronisch onderdeel moet gehomologeerd blijven) met uitzondering van de schijven en veren.

Het originele ophangsysteem moet veilig werken in geval van een elektronische storing.

De elektronische voorwielophanging kan worden vervangen door een mechanisch systeem van een vergelijkbaar gehomologeerd model van dezelfde fabrikant.

Van elektronische vorken mogen hun volledige interne onderdelen (inclusief alle elektronische besturing) worden vervangen door een conventioneel dempingssysteem en het zal dan worden beschouwd als een mechanische vork.

2.4.9.3 Achtervork

Het gebruik van titanium bij de constructie van de achterbrug, de zwenkarm as en de wielas is verboden.

Voor de wielassen is het gebruik van een lichte metaallegering eveneens verboden.

De doorbuiging van de veerpoot, lagers en schroefverbindingen, kan worden gewijzigd of vervangen.

De positie van de as van de voorste zwenkarm op de achterste zwenkarm mag in elke richting met 3 mm worden gewijzigd ten opzichte van de standaardpositie, maar het frame mag voor dat doel niet worden gewijzigd.

Een kettingbeschermer moet zo zijn aangebracht dat de kans wordt verkleind dat een lichaamsdeel van de rijder bekneld raakt tussen de onderste ketting en het achtertandwiel.

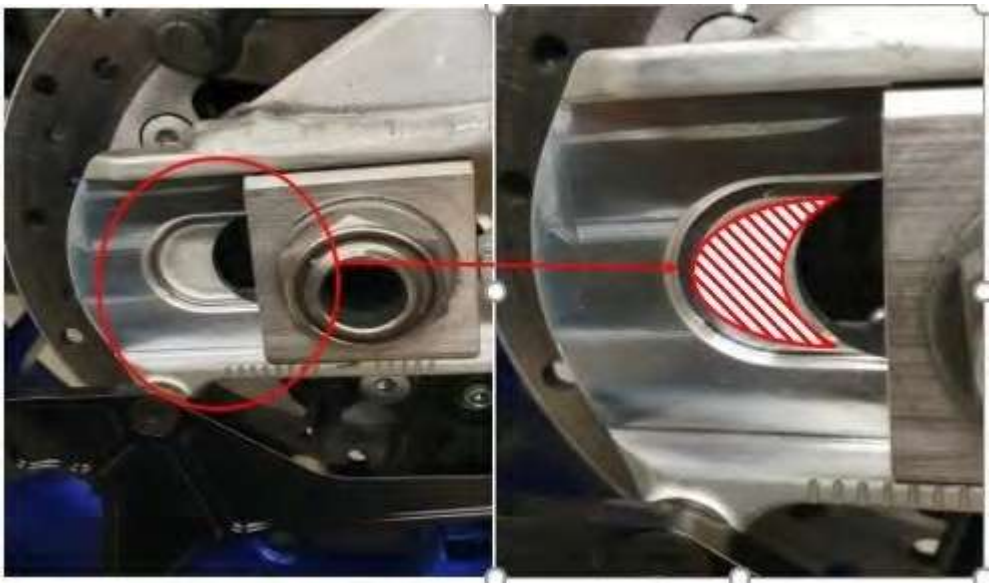
Achterwielsteunbeugels kunnen aan de achtervork worden bevestigd door lassen of door bouten.

Deze steunen moet afgeronde randen hebben (met een grote radius).

Bevestigingsschroeven moeten verzonken zijn.

Aan de achterbrug mag een verankeringssysteem of een of meer punten worden toegevoegd om de originele achterremklauw op zijn plaats te houden.

Model Yamaha YFZ-R1/R1M (RN651/655): De achterbrug kan aan de achterkant van de wielasbevestiging worden verlengd van 64 mm tot een maximale lengte van 80 mm volgens de volgende afbeelding.



2.4.9.4 Achterwielophanging

Achterste veerpoten mogen worden gewijzigd of vervangen, maar de originele onderdelen moeten gehomologeerd zijn. Er kan een moer worden vastgemaakt aan de bovenste schokdemper en er kunnen afstandhouders voor vulplaatjes achter worden aangebracht om de rijhoogte aan te passen.

Mechanische veerpoot:

Achterveerpoot en veer mogen worden vervangen.

Elektronische veerpoot:

Er mogen geen aftermarket- of prototype-veerpoten met elektronische besturing worden gebruikt. Elektronische veerpoten kunnen worden gebruikt indien geïnstalleerd op het productiemodel van de gehomologeerde motorfiets.

Het moet echter volledig standaard zijn (elk mechanisch of elektronisch onderdeel moet gehomologeerd blijven) met uitzondering van de schijven en veren.

Als het standaardsysteem niet geschikt is voor het verstellen van de rijhoogte, kan de standaardschokdemper worden gewijzigd om de schokdemper te kunnen wijzigen zolang er geen hydraulische onderdelen worden gewijzigd.

De originele veerpoot moet veilig werken in geval van een elektronische storing. De elektronische schokdemper kan worden vervangen door een mechanische.

2.4.9.5 Wielen

1. Wielen mogen worden vervangen en bijbehorende onderdelen die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd, mogen worden gewijzigd of vervangen.

2. Aftermarket-wielen moeten gemaakt zijn van aluminiumlegeringen.

3. Het gebruik van de volgende legeringsmaterialen voor de wielen is niet toegestaan: Beryllium (>=5%), Scandium (>=2%), Lithium (>=1%).

4. Als het oorspronkelijke ontwerp een kussenaandrijving voor het achterwiel bevatte, moeten dit de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en mogen er geen wijzigingen worden aangebracht.

5. Wielassen mogen worden gewijzigd of vervangen, maar moeten gemaakt zijn van hetzelfde materiaal als het oorspronkelijk gehomologeerde onderdeel en ten minste hetzelfde gewicht hebben.

6. De as moet dezelfde diameter hebben als de gehomologeerde as, maar het schroefdraadoppervlak mag worden ingekort.

7. De assen kunnen worden beschermd door vast bevestigde, niet-scherpe kunststof beschermers, met een maximale uitval buiten de as van 25 mm aan de insteekzijde en 15 mm aan de schroefzijde. Wieldikteringen kunnen worden aangepast of vervangen.

8. Lager dikteringen zijn vrij.

9. Balansgewichten van wielen kunnen worden verwijderd, gewijzigd of aangevuld. Haakse aluminium of stalen ventielen zijn verplicht.

10.

Toegestane maat velgdiameter: 17 inch

Toegestane breedte voorwielvelg: 3,50 inch

Toegestane velgbreedte achter: 6,00 inch

2.4.9.6 Remmen

Remschijven mogen worden vervangen door aftermarket-schijven.

Remschijven en -dragers moeten van hetzelfde materiaal zijn vervaardigd als de gehomologeerde schijven en dragers.

De remklauwen op de voorrem mogen worden vervangen door accessoire-remklauwen.

De remklauw op de achterrem moet blijven zoals geproduceerd door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets.

Wijzigingen zijn niet toegestaan.

Om de overdracht van warmte naar de hydraulische vloeistof te verminderen, is het toegestaan om metalen vulplaatjes toe te voegen aan de remklauwen, tussen de remblokken en de remklauwen.

De zuigers van de remklauw zijn vrij.

Ten behoeve van het koelen van de remmen is het toegestaan om in de handel verkrijgbare luchttrechters toe te voegen.

De montage van de achterremklauw is vrij.

De remklauw kan naar beneden / hangend worden gemonteerd en de beugel kan stevig aan de achterbrug worden bevestigd. De achterbrug kan om deze reden worden aangepast om de locatie van de bevestiging van de achterremklauw te vergemakkelijken, door te lassen, te boren of door een helicoil te gebruiken.

De voorste hoofdremcilinder mag worden vervangen. De onderdelen moeten vrij verkrijgbaar zijn op de markt en zijn opgenomen in de FIM Parts List voor Superbike.

Remvloeistofreservoirs voor en achter kunnen worden vervangen door aftermarket-onderdelen.

De hydraulische remleidingen voor en achter mogen worden vervangen.

De splitsing van de voorremleidingen voor beide voorremklauwen moet boven de onderste vorkbrug worden gemaakt. "Quick" (of "dry-break") connectoren in de remleidingen zijn toegestaan.

De remblokken voor en achter mogen worden vervangen.

De borgpennen van het remblok mogen worden aangepast voor een snel-wissel systeem.

Het antiblokkeerremsysteem (ABS) moet worden losgekoppeld en de ECU mag worden gedemonteerd, indien van toepassing.

Het ABS-rotorwiel mag worden verwijderd, gewijzigd of vervangen.

Een extra of alternatieve handmatige bediening van de achterremmen (de zogenaamde duim-rem) is toegestaan.

Beide systemen moeten onafhankelijk van elkaar functioneren.

Als aan de achterzijde een extra duim-rem wordt gebruikt, is de achterremcilinder vrij, maar in vergelijking met het oorspronkelijk gehomologeerde onderdeel mag deze geen andere functie hebben dan een aansluiting voor deze rem en de bediening ervan.

Bovendien moet de binnendiameter van de voetremcilinders overeenkomen met de gehomologeerde afmetingen van de fabrikant.

De remvloeistofreservoirs kunnen worden gewijzigd of vervangen.

Het ontwerp van de remhendel is vrij.

Handremhendels moeten zijn uitgerust met een beveiliging, bedoeld om te voorkomen dat de stuurremhendel per ongeluk wordt geactiveerd in geval van een botsing met een andere motorfiets. Composiet afschermingen zijn niet toegestaan.

Afschermingen van de FIM Eligible Parts List zijn toegestaan zonder rekening te houden met het materiaal.

De Verantwoordelijke Technische Controle heeft het recht om elke afscherming te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.4.9.7 Stuur en handbediening

Het gebruik van titanium en composietmaterialen bij de constructie van het stuur is verboden.

Open stuuruiteinden moeten worden afgedicht met een solide materiaal of rubber.

De hoek van het stuuruitslag aan weerszijden van de hartlijn of middenstand moet bij alle moto's 15° bedragen.

Ongeacht de positie van het stuur en het kader, het voorwiel, de band en het spatbord moeten een minimale afstand van 10 mm tot de aangrenzende en omliggende delen aanhouden.

Er moeten solide stoppen (anders dan stuurdempers) worden aangebracht om een minimale vrije ruimte van 30 mm te garanderen tussen het stuur met de hendels en de tank, het frame of andere carrosserie om te voorkomen dat de vingers van de rijder gekneld raken.

Reparatie door lassen van lichtmetalen sturen is verboden.

De uiteinden van alle stuurhendels (koppeling, rem, enz.) moeten met een bol eindigen (de diameter van deze bol moet minimaal 16 mm zijn). Deze bol kan ook afgeplat worden, maar in ieder geval moeten de randen afgerond zijn (minimale dikte van dit afgeplatte deel 14 mm).

Deze uiteinden moeten permanent bevestigd zijn en een integraal onderdeel van de hendel vormen.

Elke bedieningshendel (hand- en voethendels) moet op een onafhankelijk draaipunt worden gemonteerd.

Stuurhelften mogen worden vervangen.

Stuurhelften en de handbedieningen kunnen worden vervangen en/of verplaatst.

De gashendels moeten zelfsluitend zijn wanneer de rijder de hendel loslaat.

De gashendel en de bijbehorende kabels mogen worden gewijzigd of vervangen, maar de verbinding met het gasklephuis en de gashendels moet op dezelfde manier blijven als op de gehomologeerde motorfiets.

Gashendels met bowdenkabelbediening moeten zijn uitgerust met zowel een openings- als een sluitkabel, ook bij het bedienen van "ride by wire" door middel van een sensor.

Koppeling en remhendel mogen worden vervangen door een aftermarket-model.

Een afstelsysteem op de remhendel is toegestaan.

De schakelaars mogen worden gewijzigd, maar de elektrische startschakelaar en de motorstopschakelaar moeten zich op het stuur bevinden.

Motoren moeten zijn uitgerust met een functionele contactschakelaar of -knop op het rechterstuur (binnen het bereik van de hand terwijl deze op de handgrepen zit) die in staat is om een draaiende motor te stoppen. De knop of schakelaar moet ROOD zijn.

2.4.9.8 Voetsteun / voetbedieningen

Voetsteunen/voetbedieningen mogen worden verplaatst, maar de bevestiging beugels moeten op de originele bevestigingspunten van het frame worden gemonteerd.

Voetsteunen kunnen vast gemonteerd zijn of opklapbaar zijn, maar inklapbare typen moeten zijn voorzien van een voorziening om ze terug te brengen naar de normale positie.

Het uiteinde van de voetsteun moet een massieve bol van ten minste 8 mm hebben.

Niet-opklapbare voetsteunen moeten aan het uiteinde worden afgedicht met een plug. De afdichting moet permanent bevestigd zijn, gemaakt van aluminium, plastic, teflon® of een gelijkwaardig materiaal (minimale straal 8 mm).

Het oppervlak van de afdichting moet zo zijn ontworpen dat het een zo groot mogelijk gebied bereikt. Het Hoofd technisch Officials heeft het recht om elke afdichting te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

Als de voetremhendel op de as van de voetsteun is gemonteerd, moet deze niettemin onder alle omstandigheden functioneel blijven, bijvoorbeeld in het geval van enige vervorming van de voetsteun.

2.4.9.9 Brandstoftank

Alle brandstoftanks moeten volledig gevuld zijn met brandvertragend materiaal (bij voorkeur Explosafe®).

Brandstoftanks met tank ontluchtingsleidingen moeten zijn voorzien van terugslagkleppen die uitmonden in een opvangtank met een minimuminhoud van 250 cc en gemaakt zijn van een geschikt materiaal.

Tankdoppen mogen worden vervangen.

Tankdoppen moeten, wanneer ze gesloten zijn, lekvrij zijn, bovendien moeten ze stevig worden vergrendeld om te voorkomen dat ze op elk moment per ongeluk worden geopend.

De zijkanten van de brandstoftank mogen worden beschermd met een cover van composietmateriaal. Deze covers moeten passen in de vorm van de brandstoftank.

Er kunnen extra middelen aan de tank worden toegevoegd om de rijder te ondersteunen, maar deze hoeven niet overeen te komen met het standaard silhouet.

2.4.9.10 Stroomlijnkuip / kuipdelen

De kuip mag worden vervangen en het materiaal kan worden gewijzigd, maar het silhouet van de kuip moet voldoen aan het serieproductiegedeelte.

De kuip mag aan de voorkant, in de buurt van de radiator, iets worden ingekort, maar alleen naar de onderkant toe, om een betere luchttoevoer naar de radiator te bereiken.

Extra kuipelementen, die zich aan de binnenkant tussen het radiatorsysteem en de hoofdkuipelementen en in de buurt van de onderste vorkbrug bevinden, zijn toegestaan, maar alleen om een betere koelluchttoevoer naar het koelsysteem te bereiken. De bevestigingen moeten zich hiervoor in of op de kuip bevinden en zo worden aangebracht dat het rijgedrag van de motorfiets niet in het gedrang komt.

De kuip in de buurt van de dynamo, de versnellingsbak en de krukas mag gesloten zijn.

De kuipruit mag worden vervangen door een duplicaat van transparant materiaal, de vorm kan worden gewijzigd (de zogenaamde bubbelvorm).

De ophanging / bevestiging aan de kuip moet zijn zoals gehomologeerd.

Er mag geen kuip worden toegevoegd aan motorfietsen die oorspronkelijk niet waren uitgerust met een kuip.

Het originele gecombineerde subframe voor instrument/kuip mag worden vervangen.

Alle andere kuipbeugels kunnen worden gewijzigd of vervangen.

Elke extra steun moet aan het frame of het motorblok worden vastgeschroefd en geen enkel onderdeel (behalve voetsteunen) mag buiten de kuip uitsteken.

Aanpassingen aan de kuip voor de montage van de steunen en de voetsteunen zijn toegestaan.

De maximale afstand tussen de voetsteunen en/of steunen van een steun en de kuip mag geen enkel gevaar opleveren. De originele luchtkanalen die tussen de kuip en het luchtfilterhuis lopen, mogen worden gewijzigd of vervangen.

De buitenste luchtinlaatopeningen in de kuip moeten origineel blijven en mogen alleen aan de binnenkant of bij de luchtinlaatkanalen worden aangepast.

Extra luchtinlaten zijn verboden.

De onder kuip moet zo zijn geconstrueerd dat, in geval van motorpech, ten minste de helft van de totale olie- en motorkoelvloeistofcapaciteit van de motorfiets kan bevatten (minimaal 5 liter).

De onderrand van de openingen in de kuip moet minimaal 50 mm boven de onderkant van de kuip worden geplaatst.

Het onderste deel van de kuip mag op het laagste punt minimaal één en maximaal twee afvoeropeningen met een diameter van ten minste 25 mm hebben.

In droge omstandigheden moet het onderste deel van de kuip gesloten zijn.

Bij nat wegdek kan het onderste deel van de kuip worden geopend.

Vervanging van het onderste deel van de kuip is toegestaan.

Het achterspatbord mag worden gewijzigd, vervangen of verwijderd.

Het voorspatbord mag naar boven worden geplaatst om de bandenspeling te vergroten.

Het uiterlijk moet overeenkomen met het origineel.

De in het onderste voorvorkgedeelte geïntegreerde spatbordbeugels mogen worden gewijzigd, verwijderd of vervangen. Achterspatborden die zijn bevestigd aan de achterbrug waarin de kettingbescherming is verwerkt, mogen worden aangepast / vervangen om plaats te bieden aan achter-tandwielen met een grotere diameter. Alle blootgestelde randen moeten worden afgerond.

2.4.9.11 Zitgedeelte

Het zadel, de zadelbasis en de bijbehorende carrosserie mogen worden vervangen door onderdelen met dezelfde vorm als oorspronkelijk door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets is geproduceerd.

Het uiterlijk van voor, achterkant en profiel moet overeenkomen met de gehomologeerde vorm.

Het bovenste gedeelte van de achterste delen rond de zit mag worden gewijzigd in een solozadel.

Het gehomologeerde zadelvergrendelingssysteem (met platen, pennen, rubberen kussentjes enz.) mag worden verwijderd.

2.4.9.12 Bevestigingsmiddelen

Standaard bevestigingsmiddelen kunnen worden vervangen door bevestigingsmiddelen van elk materiaal en ontwerp, maar titanium bevestigingsmiddelen mogen niet worden gebruikt.

De sterkte en het ontwerp moeten gelijk zijn aan of groter zijn dan de sterkte van het standaardbevestigingsmiddel. Er mogen bevestigingsmiddelen worden geboord voor veiligheidsdraad, maar opzettelijke wijzigingen om het gewicht te verminderen zijn niet toegestaan.

Draadreparatie met behulp van inzetstukken van verschillende materialen zoals HeliCoils en timeserts.

Kuip-/ kuipdelen bevestigingsmiddelen mogen worden vervangen door het snelkoppelingen.

Aluminium bevestigingsmiddelen mogen alleen worden gebruikt op niet-structurele locaties.

2.4.9.13 Veiligheidslicht achter

Alle motorfietsen moeten voorzien zijn van een werkend rood licht aan de achterzijde van de motorfiets.

Alle veiligheids lichten moeten aan het volgende voldoen:

1. De lichtrichting moet evenwijdig zijn aan de hartlijn van de machine (rijrichting van de motorfiets) en van achteren ten minste 15 graden duidelijk zichtbaar zijn aan zowel de linker- als de rechterkant van de hartlijn van de machine.

2. Het achterlicht moet aan het einde van zitgedeelte /achterbody en ongeveer op de hartlijn van de machine worden gemonteerd, op een plaats die door de Technische Afgevaardigden is goedgekeurd. In geval van een geschil over de montagepositie of het zicht, is de beslissing van de Technische Afgevaardigden definitief.

3. Uitgangsvermogen/lichtsterkte gelijk aan ongeveer: 2 W (LED).

4. De output moet continu zijn - het veiligheidslicht mag niet knipperen op het circuit, knipperen is toegestaan in de pitstraat als de pitlimiter actief is.

5. De stroom van de veiligheidsverlichting moet worden geleverd door de besturings-ECU of de lichtschakelaar moet rechtstreeks op de batterij worden aangesloten met een externe voeding. De kabelboom van de ECU mag niet worden gewijzigd.

6. De Verantwoordelijke Technische Controle heeft het recht om elk systeem te weigeren dat niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.4.10 De volgende onderdelen MOGEN worden gewijzigd of vervangen ten opzichte van de onderdelen die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd

1. Elk type smeer-, rem- of ophangingsvloeistof mag worden gebruikt.

2. Pakkingen en pakkingmaterialen.

3. Instrumenten, instrumentbeugel(s) en bijbehorende kabels.

4. Geverfde externe oppervlakteafwerkingen en emblemen.

5. Materiaal voor beugels die niet-originele onderdelen (kuip, uitlaat, instrumenten, enz.) met het frame (of de motor) verbinden, mag niet van titanium worden gemaakt.

6. Bescherming voor het frame, de ketting en de voetsteunen kunnen worden gemaakt van andere materialen zoals composietmateriaal als deze onderdelen de originele onderdelen die op het gehomologeerde model zijn gemonteerd, niet vervangen.

2.4.11 De volgende items MOGEN worden verwijderd

1. Emissiecontrole-items in of rond het luchtfilterhuis en motor (O2-sensoren, luchtinjectie-apparaten).
2. Toerenteller.
3. Snelheidsmeter.
4. Kettingkast zolang deze niet in het achterspatbord is verwerkt.
5. Vastgeschroefde accessoires op een achterframe.

2.4.12 De volgende items MOETEN worden verwijderd

1. Koplampen, achterlicht en richtingaanwijzers (indien niet ingebouwd in de kuip). Openingen moeten worden afgedekt met geschikte materialen.
2. Achteruitkijkspiegels.
3. Hoorn.
4. Kentekenplaat beugel.
5. Gereedschapskist.
6. Helmhaken en bagagedragerhaken.
7. Voetsteunen passagier.
8. Handgrepen voor passagiers.
9. Veiligheidsbeugels, midden- en zijstandaards moeten worden verwijderd (vaste beugels moeten blijven).
10. Katalysatoren.
11. Achterspatborden bevestigd aan het zitgedeelte.

2.5 Technische specificaties Dutch Supersport

De volgende regels zijn bedoeld om de vrijheid te geven om een gehomologeerd model te wijzigen in het belang van de veiligheid en een betere concurrentie tussen de verschillende motorfietsconcepten.

AL WAT NIET IS TOEGELATEN EN BESCHREVEN IN DEZE REGELS IS STRIKT VERBODEN

Indien een wijziging aan een onderdeel of systeem niet specifiek is toegestaan in een van de volgende artikels, dan is het verboden

Alles wat niet is toegestaan en voorgeschreven in deze regel, of de "FIM Eligible Parts List", is ten strengste verboden.

Dutch Supersport-moto's vereisen de relevante FIM fase 2-homologatie. Alle motorfietsen moeten in alle opzichten voldoen aan alle vereisten voor wegraces zoals gespecificeerd in deze technische voorschriften, tenzij ze al als zodanig zijn uitgerust op het gehomologeerde model.

Zodra een motorfiets de FIM-homologatie heeft verkregen, mag deze worden gebruikt voor races in de overeenkomstige klasse gedurende tot het moment dat de gehomologeerde motorfiets wordt uitgesloten door nieuwe regels of wijzigingen in de technische specificaties van de overeenkomstige klasse.

Het uiterlijk van de voorkant, achterkant en het profiel van Belgian Supersport-motorfietsen moet (tenzij anders vermeld) in principe overeenkomen met de gehomologeerde vorm (zoals oorspronkelijk geproduceerd door de fabrikant). Het uiterlijk van het uitlaatsysteem is uitgesloten van deze regel.

2.5.1 Specificaties motorfiets

Alle onderdelen en systemen die niet specifiek in de volgende artikelen worden genoemd of die zijn opgenomen in de FIM lijst met in aanmerking komende onderdelen, moeten blijven zoals oorspronkelijk geproduceerd door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets.

2.5.2 Motorconfiguraties en cilinderinhoud

De volgende motorconfiguraties omvatten de klasse:

Supersport:

Meer dan 400 cc tot 600cc	4 takt	4 cilinders
Meer dan 500cc tot 675cc	4 takt	3 cilinders
Meer dan 600cc tot 750cc	4 takt	2 cilinders

Supersport NG

Meer dan 400cc tot 800cc	**4 takt**	**4 cilinders**
Meer dan 500cc tot 900cc	**4 takt**	**3 cilinders**
Meer dan 600cc tot 900cc	**4 takt**	**2 cilinders**

Alleen atmosferische motoren zijn toegestaan.

De cilinderinhoud, boring en slag, moeten op de gehomologeerde maat blijven. Het is niet toegestaan de boring en slag aan te passen om de klasse limieten te bereiken.

2.5.3 Balanceren van verschillende motorfietsconcepten

Om de prestaties van motorfietsen die worden gebruikt in het KNMV Supersport Kampioenschap gelijk te trekken, kan een systeem van prestatieverbeteringen of -beperkingen ("balanceringsfactoren") worden toegepast, inclusief maar niet beperkt tot:

1. Toegestane onderdelen
2. Koppelbeperking map met toerenlimiet
3. Minimaal gewicht
4. Luchtbegrenzer
5. Veranderingen

De toegestane onderdelen en toegestane wijzigingen hebben voorrang op de volgende voorschriften en zijn opgenomen in de "FIM Eligible Parts List".

De specificatie wordt gepubliceerd in de "FIM Eligible Parts List" en vervangt alle volgende voorschriften.

2.5.3.1 Berekening van balans regeling

Het DWO-algoritme wordt gebruikt om de prestaties van de machines ten opzichte van elkaar te analyseren.

2.5.3 Beperking van prestaties

Prestatielimieten zullen een geïntegreerd onderdeel zijn van de wettelijk legale maps die voor de klasse worden uitgegeven.

2.5.4 Minimum weight

Brand	Motorcycle Weight		Combined Minimum Motorcycle and Rider Weight
	Hard Minimum	Soft Maximum	
Ducati Panigale V2	166 kg	175 kg	244 kg
Honda CBR600RR *	161 kg	170 kg	239 kg
Kawasaki ZX-6R *	161 kg	170 kg	239 kg
Kawasaki ZX-636R	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 *	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 800	161 kg	170 kg	239 kg
MV Agusta F3 Superveloce	161 kg	170 kg	239 kg
Suzuki GSX-R600 *	161 kg	170 kg	239 kg
Suzuki GSX-R750	161 kg	170 kg	239 kg
Triumph 675R *	161 kg	170 kg	239 kg
Triumph ST765RS	161 kg	170 kg	239 kg
Yamaha YZF-R6 *	161 kg	170 kg	239 kg
Yamaha YZF-R9	**166 kg**	**175 kg**	**244 kg**
QJ Motor – QJ800GS-G	161 kg	170 kg	239 kg

*** Supersport & Supersport NG**

1. Gecombineerd gewicht is het gewicht van de rijder (in volledige race-uitrusting) en motorfiets, zoals gebruikt op het circuit.

2. Als de motorfiets het "Soft Maximum" heeft bereikt of overschreden, hoeft het gecombineerde minimumgewicht niet te worden bereikt. De motorfiets alleen mag op geen enkel moment onder het "Hard Minimum" komen.

3. Op elk moment tijdens het evenement mag het gewicht van de hele motorfiets (inclusief de tank en de inhoud ervan), met rijder niet lager zijn dan het gecombineerde minimumgewicht.

4. Op elk moment tijdens het evenement mag het gewicht van de hele motorfiets (inclusief de tank en de inhoud ervan) niet lager zijn dan het minimumgewicht.

5. Er is geen tolerantie op het minimumgewicht van de motorfiets of berijder.

6. Tijdens de technische eindcontrole aan het einde van de race worden de geselecteerde motorfietsen gewogen in de staat waarin ze de race hebben gefinisht, en in deze staat moet aan de vastgestelde gewichtslimiet worden voldaan. Er mag niets aan de motorfiets worden toegevoegd. Dit omvat alle vloeistoffen.

7. Tijdens de training- en kwalificatiesessies kunnen rijders worden gevraagd om hun motorfiets aan een gewichtscontrole te onderwerpen. In alle gevallen moet de rijder aan dit verzoek voldoen.

8. Het gebruik van ballast mag boven de minimale gewichtslimiet blijven en kan nodig zijn vanwege het handicapsysteem. Het gebruik van ballast en gewichtshandicap moet bij de voorafgaande technische controles worden gemeld aan de Verantwoordelijke Technische Controle.

2.5.5 Start nummers

De nummers en achtergronden dienen als volgt te worden aangebracht:

Het nummer aan de voorzijde moet in het midden of aan 1 van de beide zijden zijn geplaatst. De nummers aan beide zijkanten moeten aangebracht worden op de onderkuip.

De minimale afmetingen aan de voorzijde zijn:

Hoogte	140 mm.
Breedte per cijfer	80 mm.
Lijndikte	20 mm.
Tussen ruimte	10 mm.

De minimale afmetingen aan de weerszijden zijn:

Hoogte	120 mm.

Breedte per cijfer	80 mm.
Lijndikte	20 mm.
Tussenruimte	10 mm.

De uiteindelijke beslissing over de toelaatbaarheid van het ontwerp van de startnummers wordt genomen door de Verantwoordelijke Technische Controle.

2.5.6 Brandstof

Dient te voldoen aan de "FIM fuel regulations"

2.5.7 Banden

De diepte van het loopvlak van de band over het hele patroon bij de controle voorafgaand aan het evenement moet ten minste 2,0 mm bedragen.

Bij slick banden moet de slijtage-indicator minimaal 2,0 mm aangeven.

Alle banden moeten voldoen aan de algemene veiligheidsnormen van de fabrikant. Het gebruik van bandenwarmers is toegestaan.

2.5.8 Motorblok

Er mogen geen wijzigingen worden aangebracht aan de gehomologeerde motor (volgens 2.5.8 en 2.5.9), tenzij anders vermeld in de tekst of in de "Eligible Parts List".

2.5.8.1 Brandstofinjectiesysteem

Tenzij anders vermeld in de "FIM Eligible Parts List":

1. Het originele gehomologeerde brandstofinjectiesysteem moet zonder enige wijziging worden gebruikt.

2. De brandstofinjectoren moeten standaard zijn en ongewijzigd ten opzichte van de oorspronkelijke specificatie en fabricage.

3. Inlaatkelken (inclusief hun bevestigingspunten) mogen worden gewijzigd of vervangen.

4. Gaskleppen mogen niet worden gewijzigd of aangepast.

5. Variabele inlaatkanalen mogen niet worden toegevoegd als ze niet aanwezig zijn op de gehomologeerde motorfiets en ze moeten identiek blijven en op dezelfde manier werken als het

gehomologeerde systeem (met uitzondering van de inlaatkelken).

6. Variabele inlaatkanalen mogen worden vervangen door vaste inlaatkelken

7. Vacuüm kleppen mogen in de open stand worden vastgezet.

8. Secundaire gaskleppen en assen mogen worden verwijderd of in de open stand worden vastgezet en de elektronica kan worden losgekoppeld of verwijderd.

9. Elektronisch geregelde gaskleppen, ("ride-by-wire"), mogen alleen worden gebruikt als het gehomologeerde model met hetzelfde systeem is uitgerust.

10. De software mag worden gewijzigd, maar alle veiligheidssystemen en -procedures die door de oorspronkelijke fabrikant zijn ontworpen, moeten worden gehandhaafd.

2.5.8.2 Cilinderkop

Tenzij anders vermeld in de "FIM Eligible Parts List":

De cilinderkop moet het oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn.

De volgende wijzigingen zijn toegestaan:

1. Afschuinen en polijsten van de cilinderkop, normaal gesproken in verband met individuele tuning, zoals het gasstroom van de cilinderkop, met inbegrip van de verbrandingskamer, is toegestaan. Lassen is niet toegestaan. Bewerkingen of wijzigingen zijn niet toegestaan in het gebied van de nokkenassen/het klepmechanisme.

2. De isolatoren van de inlaat van het gasklephuis mogen worden gewijzigd.

3. Wijzigingen aan de inlaat- en uitlaatpoorten door materiaal af te nemen of toe te voegen (lassen is verboden) epoxy kan worden gebruikt om de poorten vorm te geven.

4. Vlakslijpen van het cilinderkopoppervlak aan de kant van de koppakking.

5. Originele gehomologeerde klepgeleiders mogen worden bewerkt of gewijzigd, maar alleen aan de kant van de inlaat- of uitlaatpoort.

6. Polijsten van de verbrandingskamer is vrij.

7. Er moeten originele klepzittingen worden gebruikt, maar wijzigingen aan de vorm zijn toegestaan.

8. De compressieverhouding is vrij, maar de verbrandingskamer mag alleen worden gewijzigd door het materiaal te verwijderen.

9. Het is verboden om materiaal aan de cilinderkop toe te voegen, tenzij zoals hierboven beschreven.

10. Tuimelaars (indien aanwezig) moeten gehomologeerd blijven.

11. De kleppen moeten gehomologeerd blijven.

12. Klepveren mogen worden vervangen, maar het aantal moet gelijk als gehomologeerd blijven.

13. Klepveerhouders mogen worden vervangen of gewijzigd, maar hun gewicht moet hetzelfde zijn als of hoger zijn dan de originele.

14. De vulplaatjes / klepstoters moeten gehomologeerd blijven.

15. Het afvoerlucht-ontluchtingssysteem moet worden geblokkeerd en de aansluitingen op het kleppendeksel mogen worden vervangen door platen.

2.5.8.3 Nokkenassen

Tenzij anders vermeld in de "FIM Eligible Parts List":

Alleen de oorspronkelijk gehomologeerde of voor het kampioenschap in aanmerking komende concessienokkenassen uit de lijst met in aanmerking komende onderdelen voor competitie mogen worden gebruikt.

1. De aandrijving moet als gehomologeerd blijven.

2. De timing is vrij, maar de maximale lift moet gelijk als gehomologeerd blijven.

3. De nokkenassen moeten verkrijgbaar zijn bij de leverancier van concessieonderdelen.

4. De prijslimiet is € 1000 per nokkenas in een 3- of 4-cilinder lijnmotor en € 650 per nokkenas in een V-motor (exclusief BTW). De concessienokkenassen moeten de in 2.5.8.4 vermelde onderdelen bevatten, indien nodig voor gebruik.

2.5.8.4 Nokkenastandwielen

1. Nokkenastandwielen of nokkenassen mogen worden gewijzigd of vervangen om de aanpassing van de nokkenastiming mogelijk te maken.

2. De nokkenketting/nokkenriemspaninrichting(en) mogen worden gewijzigd of aangepast.

2.5.8.5 Cilinders

1. Cilinders moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn met alleen de volgende toegestane wijzigingen.

i) Het oppervlak van de cilinderkoppakking kan machinaal worden bewerkt om de compressieverhouding aan te passen of om een vervormd cilinderoppervlak te repareren.

2. De oppervlakteafwerking van de cilinderboring moet gelijk gehomologeerd blijven.

2.5.8.6 Zuigers

1. Zuigers moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er zijn geen wijzigingen toegestaan.

2. Polijsten en lichter maken is niet toegestaan.

2.5.8.7 Zuigerveren

a) Zuigerveren moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

b) Alle zuigerveren moeten gemonteerd zijn.

2.5.8.8 Zuigerpennen

Zuigerpennen en -clips moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

2.5.8.9 Drijfstangen

De drijfstang moet bestaan uit de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen en er zijn geen wijzigingen toegestaan.

2.5.8.10 Krukas

1. De krukas moet de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er zijn geen wijzigingen toegestaan.

2. Polijsten en lichter maken is niet toegestaan.

3. Aanpassingen aan de vliegwielen zijn niet toegestaan.

2.5.8.11 Carter / Versnellingsbak huis

1. Carters moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

2. Het is niet toegestaan om een pomp toe te voegen die wordt gebruikt om een vacuüm in het carter te creëren. Als er een vacuümpomp op de gehomologeerde motorfiets is geïnstalleerd, mag deze alleen als gehomologeerde worden gebruikt.

3. Eén schroefdraad kan worden gewijzigd of gemaakt om oliedruk-/temperatuurmeting mogelijk te maken. De sensor moet zo worden geplaatst dat deze geen impact kan veroorzaken in het geval van een crash.

2.5.8.11.1 Zijdeksels

(motor-)afdekkingen en bescherming Tenzijanders vermeld in de "FIM Eligible Parts List":

1. Zijdeksels mogen worden gewijzigd, aangepast of vervangen. Als het deksel wordt gewijzigd of aangepast, moet deze ten minste dezelfde weerstand tegen schokken hebben als de oorspronkelijke. Indien vervangen, moet het deksel zijn gemaakt van materiaal met hetzelfde of een hoger soortelijk gewicht en mag het totale gewicht van het deksel niet minder zijn dan de originele.

2. Titanium bouten mogen worden gebruikt om zijdeksels te bevestigen.

3. Alle oliehoudende zijdelingse deksels/motorcarter die tijdens een crash in contact kunnen komen met de grond, moeten worden beschermd door een tweede deksel van metaal, zoals een aluminiumlegering, roestvrij staal of staal of titanium, composietdeksels zijn niet toegestaan.

4. Het secundaire deksel moet minimaal 1/3 van de oorspronkelijke deksel dekken. Het mag geen scherpe randen hebben die het baanoppervlak kunnen beschadigen.

5. Naast deze deksels zijn ook platen of valbeugels van aluminium of staal toegestaan. Al deze apparaten moeten zo zijn ontworpen dat ze bestand zijn tegen plotselinge schokken, schaafwonden en crashschade.

6. Deksels van de FIM geschikte onderdelenlijst zijn toegestaan, ongeacht het materiaal of de afmetingen.

7. Deze deksels moeten goed en stevig worden bevestigd met minimaal drie (3) schroeven voor het deksel van de behuizing die ook de originele deksels/motorcarter op de carters monteren.

8. Oliehoudende motordeksels mogen niet worden vastgezet met aluminium bouten.

9. De Verantwoordelijke Technisch Controle heeft het recht om elk motordeksel te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.5.8.12 Transmissie / versnellingsbak

Moet de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn (inclusief maar niet beperkt tot assen, schakelmechanisme, tandwielen en primaire tandwielen) met de volgende uitzonderingen:

1. De 1e versnelling as en het tegentandwiel mogen worden gewijzigd.
2. Onderverdeling en opnieuw opvullen is toegestaan.
3. Het positieve neutrale schakelmechanisme kan worden verwijderd.
4. Hendel/houder/rol/de schakeltrommel en hun veren mogen worden vervangen of gewijzigd, maar moeten functioneren zoals oorspronkelijk ontworpen.
5. Polijsten, oppervlaktebehandeling en warmtebehandeling van alle onderdelen van de versnellingsbak is toegestaan.
6. Kettingtandwiel, kettingwiel, kettingsteek en -maat mogen worden gewijzigd.
7. De voortandwielbescherming kan worden gewijzigd of verwijderd.
8. Kettingbeschermer zolang deze niet in het achterspatbord is verwerkt, mag worden verwijderd.

2.5.8.13 Koppeling

1. Het koppelingssysteem (nat of droog type) en de werking (via kabel of hydraulisch) moeten gehomologeerd blijven.
2. Wrijvings- en stalen koppelingsplaten mogen worden gewijzigd.
3. Koppelingsveren mogen worden vervangen.
4. De koppelingskorf (buiten) moet het origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn, maar mag worden versterkt.
5. De originele binnenste assemblage van de koppeling mag worden gewijzigd of vervangen door een aftermarketkoppeling volgens de FIM-lijst met in aanmerking komende onderdelen, inclusief slippertype.
6. Er kan geen stroombron (d.w.z. hydraulisch of elektrisch) worden gebruikt voor de versnellingskeuze, als deze niet is geïnstalleerd in het gehomologeerde model voor gebruik op de weg. Menselijke kracht is uitgesloten van het verbod.

2.5.8.14 Oliepomp, waterpomp en olieleidingen

1. Wijzigingen zijn toegestaan, maar het oliepomphuis, de bevestigingspunten en de olietoevoerpunten moeten als origineel blijven.

2. Olieleidingen mogen worden gewijzigd of vervangen. Olieleidingen met overdruk moeten, indien vervangen, van een gevlochten versterkte constructie zijn met gesmede of schroefdraadconnectoren.

3. Alle olie gerelateerde aansluitingen moeten worden geborgd.

4. Alle afvoer-/vulstoppen en het oliefilter moeten worden geborgd. Externe schroeven en bouten van de oliefilter(s) die zich in de buurt van de oliestroom bevinden, moeten worden geborgd (bijv. op het carter).

2.5.8.15 Koelsysteem

1. Alleen water zonder toevoegingen mag worden gebruikt als vloeistof voor het koelen van de motor.

2. De waterpomp moet gehomologeerd blijven.

3. De radiator mag worden vervangen door een aftermarket-radiator of een extra radiator die op de standaardlocatie past en geen aanpassingen aan het hoofdframe of het uiterlijk van de stroomlijnkappen vereist.

4. Wijzigingen aan de gehomologeerde oliekoeler zijn alleen toegestaan als er geen wijzigingen aan het hoofdframe of aan het uiterlijk van de stroomlijnkappen nodig zijn. Een warmtewisselaar (olie/water) kan worden vervangen door een oliekoeler.

5. De slangen en opvangtanks van het koelsysteem mogen worden vervangen.

6. Radiatorventilator , bedrading en thermostaat mogen worden gewijzigd, gewijzigd of verwijderd.

7. De oliekoeler mag niet op of boven het achterspatbord worden gemonteerd.

2.5.8.16 Luchtfilterhuis

1. Het luchtfilterhuis moet het oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

2. Het luchtfilterelement mag worden vervangen, maar moet op de oorspronkelijke plaats worden gemonteerd.

3. De afvoeren van de luchtfilterhuis moeten worden afgedicht.

4. Alle motorfietsen moeten een gesloten ontluchtingssysteem hebben.

5. Alle olie ontluchtingsleidingen moeten worden aangesloten, mogen door een olieopvangbak gaan en moeten uitsluitend in het luchtfilterhuis uitkomen. Alleen de originele ontluchtingsopeningen mogen worden gebruikt.

6. Er mag geen hittebescherming aan het luchtfilterhuis worden bevestigd.

2.5.8.17 Brandstoftoevoer

1. De brandstofpomp en de brandstofdrukregelaar moeten van de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

2. De brandstofdruk moet zo gehomologeerd zijn.

3. Brandstofleidingen van de brandstoftank tot aan de injectoren (brandstofslangen, persleiding, verbindingen, klemmen, brandstof bus) mogen worden vervangen en moeten zo worden geplaatst dat ze beschermd zijn tegen crashschade. Onder dezelfde omstandigheden kan een druk loze afvoerleiding worden geïnstalleerd.

4. Brandstofniveau sensoren mogen worden verwijderd of op hun plaats worden vastgezet.

5. Er kunnen snelkoppelingen of dry break-connectoren worden gebruikt.

6. Brandstof-ontluchtingsleidingen mogen worden vervangen.

7. Brandstoffilters mogen worden toegevoegd.

2.5.8.18 Uitlaatsystemen

1. Uitlaatpijpen, geluiddempers en uitlaatsteunen mogen worden gewijzigd of vervangen ten opzichte van die welke op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd. Katalysatoren moeten worden verwijderd.

2. Het aantal eind-uitlaatdempers(en) moet(en) gelijk gehomologeerd blijven. De geluiddemper(s) moet(en) zich aan dezelfde kant(en) bevinden als op het gehomologeerde model.

3. Om veiligheidsredenen moeten de blootgestelde rand(en) van de uitlaat(en) van de uitlaatpijp(en) worden afgerond om scherpe randen te voorkomen.

4. Het omwikkelen van uitlaatsystemen is niet toegestaan, behalve in het gebied van de voet van de rijder of een gebied dat in contact komt met de kuip ter bescherming tegen hitte.

5. De geluidslimiet voor Belgian Supersport is **102 d(B)A** (met een tolerantie van 3 dB/A alleen na de race).

6. Supersport Next Generation-machines kunnen beperkingen hebben op de uitlaatspecificatie die is gedefinieerd op het moment van de balanstest en die is gespecificeerd in de FIM lijst met in aanmerking komende onderdelen.

2.5.9 Elektra en elektronica

2.5.9.1 Ontsteking / moto management systeem

Supersport

1. De motor management systeem (ECU) mag vervangen worden door een
2. ECU kit van het desbetreffende merk en model.

Een toegevoegde controle unit (v.b. Power Commander) om het benzinemengsel of het ontstekingsgedeelte te optimaliseren is toegestaan, mits deze wordt aangesloten op de originele aansluitingen.

3. Een contactonderbreker voor het snel-schakelsysteem (quick-shift) is toegestaan
4. Bougies, bougiekabels, enz. mogen vervangen worden.
5. Het dashboard mag vervangen worden.
6. Onderstaand Metronic systeem is niet verplicht voor de oude SSP motoren.

Supersport NG

1. De ECU moet de FIM Supersport control ECU zijn – de Mectronik MKE7 (onderdeelnummer SS600_A). De enige officiële leverancier van de ECU is Solo Engineering. www.soloengineering.com.s / ales@solengineering.com.
2. De firmware en de mapping van de fabrikant (motor) moeten in aanmerking komen voor het kampioenschap en uit de lijst met in aanmerking komende onderdelen van de FIM.
3. De ECU moet de sectie "FIM-instellingen" te allen tijde up-to-date hebben - het is de verantwoordelijkheid van het team om ervoor te zorgen dat dit gebeurt.
4. Externe quickshift-modules/sensoren mogen worden gemonteerd, maar geven mogelijk alleen een signaal aan de Control Supersport-ECU.
5. Er mogen geen andere externe modules worden gemonteerd, behalve:
    1. Onderdeel van een quickshifter waarbij de module alleen een signaal mag geven aan de stuur-ECU.
    2. Door het kampioenschap verplichte apparaten (bijv. 2-weg RF-systeem).
    3. Datalogger.

6. Voor Championships-apparaten moet een CAN-verbinding beschikbaar zijn. Ze moeten zich aan de achterkant van het zadel van de motorfiets bevinden. Het moet worden aangesloten op de ECU CAN-bus en het TPMS-systeem (indien aanwezig) moet op dezelfde bus worden aangesloten. Er moet 12v-stroom beschikbaar zijn, geschakeld door de hoofdschakelaar (niet geschakeld door de contactschakelaar). De apparaten kunnen door het kampioenschap worden opgelegd of genomineerd door de Verantwoordelijke Technisch Controle of zijn afgevaardigden.

Connector specificatie: JST 04R-JWPF-VSLE-S

1. Grond
2. CAN Lo 3. CAN Ho

4 12 volt hoofdschakelaar

7. Het regenlicht moet worden gevoed door de ECU (zoals beschreven in de schema's van de harnas) of via een externe stroombron.

8. De ECU mag vrij worden geplaatst, maar moet stevig worden gemonteerd, in een gedempte montage zonder trillingen. 9. Tijdens een evenement hebben de Technische Afgevaardigden het recht om een team te vragen hun ECU te vervangen. De verandering moet worden gedaan voor de trainingen.

10. Tijdens een evenement hebben alleen de Technische Afgevaardigden het recht om het kalibratiebestand (amp) van het team te lezen en op te slaan, het zal niet worden gedeeld, behalve voor conformiteitscontroles met partners van het besturingselektronicasysteem, maar kan worden gebruikt in Dyno-tests.

De volgende sensoren mogen alleen rechtstreeks op de ECU worden aangesloten en moeten de originele OEM-sensoren zijn, tenzij anders vermeld.

1. Stand gaskleppen (meerdere toegestaan)
2. Map-sensor, Map Sync (druksensor op de inlaatpoort die wordt

Gebruikt om de motor tijdens de start te synchroniseren)

3. Luchtfilter druk
4. Motorpick-ups (nokkenas, krukas)
5. Gashendelstand
6. Snelheid voor
7. Snelheid achter
8. Snelheid uitgaande as versnellingsbak
9. Versnelling positie

10. Luchtdruk

11. Watertemperatuur

12. Luchttemperatuur

13. Tip-Over Switch (geen hellingshoek – behalve van ECU) (alle ECU's

zijn voorzien van crashdetectie door IMU).

De volgende sensoren kunnen worden toegevoegd (en geen OEM-sensoren)

14. Versnellingshendel/schakelaar (geeft mogelijk alleen een signaal

15. aan de stuur-ECU)

16. Multi-Lambda – alleen Bosch LSU4.9

17. Voorvork positie

18. Achterveer positie

19. Remdruk voor

20. Remdruk achter

21. Brandstofdruk (niet temperatuur)

22. Oliedruk

23. Temperatuur van de olie

24. Schakelaars (links en rechts)

25. TPMS-monitor aan de achterzijde (temperatuur en druk, moet CAN zijn)*

26. TPMS-monitor aan de voorkant (temperatuur en druk, moet CAN zijn)*

* Moet afkomstig zijn van de "FIM Eligible Parts List".

11. De kenmerken van in aanmerking komende dataloggingsystemen moeten de volgende zijn:

1. De maximale verkoopprijs van het apparaat (hardware + software, exclusief sensoren en kabelboom) bedraagt 3000,00 Euro ex. Btw.

2. De "eenheid" kan uit meerdere onderdelen bestaan, een invoermodule, een opnamemodule enz.

3. De datalogger moet beschikbaar zijn voor verkoop aan het publiek.

12. De gelogde gegevens moeten beschikbaar zijn voor het de Verantwoordelijke Technische Controle (geüpload naar beveiligde fileshare of via een flashdrive). De logger moet alle kanalen/signalen registreren die door de systeem worden gevraagd.

13. Alleen het volgende mag rechtstreeks op het registratiesysteem worden aangesloten.

1. GPS-eenheid (rondetiming en baanpositie).
2. Transponder / Rondetijd signaal.
3. Temperatuur achterband.
4. Eventuele uitzonderingen die worden vermeld in de lijst met in aanmerking komende FIM-onderdelen.

14. Telemetrie is niet toegestaan

15. Er is geen externe of draadloze verbinding met de motorfiets toegestaan voor gegevensuitwisseling of -instellingen terwijl de motor draait of de motorfiets in beweging is.

16. Het dashboard is vrij, het kan ook de datalogger bevatten. Er moet een werkend toerenteller display blijven. Dit is de verantwoordelijkheid van het team.

17. Alle schakelindicatielampjes mogen alleen "wit" zijn.

18. Als de stuurschakelaars worden vervangen ten opzichte van de schakelaars die in de set worden meegeleverd, moeten ze voldoen aan de specificaties die op www.soloengineering.com zijn gedocumenteerd. Hun basislay-out, schakelfunctie, positie en kleur moeten overeenkomen met die van de set.

19. Bougie kappen en ontstekingsbobijnen moeten als gehomologeerd blijven.

20. Elektrische kabels, kabelboom, connectoren, batterij en schakelaars zijn vrij, maar de kabelboom moet voldoen aan het bedradingsschema dat verkrijgbaar is bij www.soloengineering.com.

21. Bougies en kabels mogen worden vervangen.

2.5.9.2 Generator, dynamo, elektrische starter

1. De generator (ACG) moet het oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn en er zijn geen wijzigingen toegestaan.

2. De stator moet in de oorspronkelijke positie en zonder offset worden gemonteerd.

3. De elektrische starter moet normaal werken en tijdens het evenement altijd de motor kunnen starten.

4. Tijdens stilstand moet de starter de motor op een geschikt toerental laten draaien om minimaal 2 seconden te starten zonder gebruik te maken van een boost-accu. Na het einde van de sessie mag er geen boost-batterij op de machine worden aangesloten. Het is niet toegestaan om een boost-batterij aan te sluiten nadat de sessie is afgelopen.

2.5.10 Hoofdframe

2.5.10.1 Hoofdframe en subframes

1. Het frame moet het oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

2. Gaten mogen alleen in het frame worden geboord om goedgekeurde onderdelen te bevestigen (d.w.z. kuipbeugels, stuurdemperbevestiging, sensoren).

3. De zijkanten van de framebehuizing mogen worden afgedekt door een beschermend deel van composietmateriaal. Deze beschermers moeten passen bij de vorm van het frame.

4. Aanrij / crash beveiligingen mogen met behulp van bestaande punten (max. lengte: 50 mm) op het frame worden gemonteerd of in de uiteinden van de wielassen worden gedrukt (max. lengte: 30 mm).

5. Er mag niets anders worden toegevoegd of verwijderd van de frame body.

6. Alle motorfietsen moeten voorzien zijn van een voertuigidentificatienummer (chassis nr. dat op het balhoofd van het frame is geponst.

7. De montagebeugels of schetsplaten van de motor moeten blijven zoals oorspronkelijk door de fabrikant voor de gehomologeerde motorfiets is geproduceerd.

8. Voorste subframe/kuipbevestiging mag worden gewijzigd of aangepast; Het materiaal is vrij.

9. Het achterste subframe kan worden gewijzigd of gewijzigd. Het materiaal moet van metaal zijn, composieten zijn niet toegestaan.

10. Extra beugels voor het zitgedeelte mogen worden toegevoegd; Niet-belaste uitstekende beugels mogen worden verwijderd als ze de veiligheid van de constructie of montage niet beïnvloeden. Vastgeschroefde accessoires aan het achterste subframe mogen worden verwijderd.

11. De kleurstelling is vrij, maar het polijsten van het frame, de carrosserie of het subframe is niet toegestaan.

2.5.10.2 Vering – Algemeen

1. Toegestaan zijn vrij verkrijgbare producten tegen beperkte verkoopprijzen of onderdelen die zijn opgenomen in de FIM Eligible Parts List:

De verkoopprijslimieten zijn:

1. Vork: Voor de vorkset, inclusief alle onderdelen zoals maar niet beperkt tot cartridge, veren (1 set), verstellers, vorkdoppen, blindeerstukken, afdichtingen, bussen maar exclusief olie en montage is de prijslimiet € 2.450 exclusief btw.

2. Schokdemper/RCU: Voor de complete schokdemper/RCU inclusief maar niet beperkt tot veer (1 van), voorspanningsregelaar en lengte-/rijhoogteverstelling is de prijslimiet €2.450 exclusief BTW.

3. Er mogen geen aftermarket- of prototype elektronisch gestuurde ophangingen worden gebruikt. Elektronisch geregelde vering mag alleen worden gebruikt als deze al aanwezig is op het productiemodel van de gehomologeerde motorfiets.

4. De elektronisch geregelde kleppen moeten gehomologeerd blijven. De vulplaatjes, afstandhouders en vork/schokveren die niet met deze kleppen zijn verbonden, mogen worden vervangen.

5. De ECU voor de elektronische vering moet gehomologeerd blijven en mag geen informatie over de positie of sector van het motorcircuit ontvangen; De vering mag niet worden aangepast ten opzichte van de positie op het circuit.

6. De elektronische interface tussen de rijder en de ophanging moet blijven zoals op de gehomologeerde motorfiets.

Het is toegestaan om deze rijder-interface te verwijderen of uit te schakelen.

7. Het originele ophangsysteem moet veilig werken in geval van een elektronische storing.

8. Elektromagnetische vloeistofsystemen die de viscositeit van de vloeistof tijdens bedrijf veranderen, zijn niet toegestaan.

2. Elektronisch geregelde stuurdemper kan niet worden gebruikt als deze niet is geïnstalleerd in het gehomologeerde model voor gebruik op de weg. Het moet echter volledig standaard zijn (elk mechanisch of elektronisch onderdeel moet gehomologeerd blijven).

2.5.10.3 Voorvorken

Voorvorken moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn met de volgende toegestane wijzigingen:

1. Originele interne onderdelen van de gehomologeerde vorken mogen worden gewijzigd of vervangen.

2. Alleen aftermarket demperkits of kleppen mogen worden geïnstalleerd

3. Vorkveren kunnen worden gewijzigd of vervangen.

4. Vorkdoppen mogen worden gewijzigd of vervangen om externe afstelling mogelijk te maken. Ze mogen het klembereik van de vorkpoot maximaal 18 mm boven de standaard vorkbuis uitsteken. De "drop" van de vork mag nooit zo worden ingesteld dat de vork in het bovenste juk/de klem kan worden ondergedompeld. Het volledige klemgebied van het bovenste juk/klem moet worden gebruikt.

5. De vorkslag is maximaal 125 mm tot de stop plus een maximale slag van 5 mm stop.

6. Stofafdichtingen kunnen worden gewijzigd, gewijzigd of verwijderd als de vork volledig olie-lekvrij is.

7. De originele oppervlakteafwerking van de vorkbuizen (rongen, vorkpijpen) mag worden gewijzigd. Extra oppervlaktebehandelingen zijn toegestaan.

8. De in de vorkonderbouw geïntegreerde voorspatbordbevestigingen mogen worden gewijzigd, verwijderd en vervangen.

9. De boring van de as in de onderste vork kan niet worden gewijzigd. De voorasmoer/-huls mag worden toegevoegd of gewijzigd en/of geborgd.

10. De bovenste en onderste vorkklemmen (kroonplaat, vorkbruggen) moeten blijven zoals oorspronkelijk geproduceerd door de fabrikant op de gehomologeerde motorfiets.

11. Een stuurdemper mag worden toegevoegd of vervangen door een aftermarket-demper.

12. De stuurdemper mag niet fungeren als stuursuitslag-begrenzer.

2.5.10.4 Achtervork (achterbrug)

1. De achtervork moet het origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn en er zijn geen wijzigingen toegestaan.

2. De achtervorkas moet het origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdeel zijn en er zijn geen wijzigingen toegestaan.

3. De kettingspanners van de achteras mogen worden gewijzigd of gewijzigd. De wielasmoer mag worden vervangen en/of geborgd.

4. De uitsparing voor de achteraskettingversteller kan worden vergroot om de remklauwbeugel te bevestigen.

5. Aan de achterbrug moet een stevige beschermkap (shark vin) worden bevestigd zodat deze de opening tussen de onderste kettingloop, de achterbrug en het achterwielwieltandwiel afdekt, ongeacht de positie van het achterwiel.

6. Achterwielsteunbeugels mogen aan de achtervork worden bevestigd door lassen of door bouten. Beugels moeten afgeronde hoeken hebben (met een grote radius). Bevestigingsschroeven moeten verzonken zijn. Aan de achterbrug mag een verankeringssysteem of -punt(en) worden toegevoegd om de originele achterremklauw op zijn plaats te houden.

7. Wielsteunrails/geleiders mogen worden toegevoegd om snelle wielwisselingen mogelijk te maken.

8. De zijkanten van de achterbrug mogen alleen worden beschermd door een dunne vinyl hoes, composiet of structurele afdekkingen zijn niet toegestaan.

2.5.10.5 Achterwielophanging

1. De schokdemper mag worden vervangen.

2. De originele bevestigingspunten aan het frame en de achtervork (of koppeling) moeten als gehomologeerd zijn.

3. Alle onderdelen van de achterwielophanging moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen zijn toegestaan.

4. Verwijderbare schokdempers aan de bovenkant moeten gehomologeerd blijven. Er kan een moer worden vastgemaakt aan de bovenste schokdemper en er kunnen afstandhouders voor vulplaatjes achter worden gemonteerd.

2.5.10.6 Wielen

1. Wielen moeten de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

2. De wielen kunnen overgeschilderd zijn, maar de originele afwerking mag niet worden verwijderd.

3. Op het hielgedeelte van de velg mag een antislip laag/behandeling worden aangebracht.

4. Als het oorspronkelijke ontwerp een kussenaandrijving voor het achterwiel bevatte, moeten dit de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en mogen er geen wijzigingen worden aangebracht.

5. Wielassen mogen worden gewijzigd of vervangen, maar moeten van hetzelfde materiaal zijn als het oorspronkelijk gehomologeerde onderdeel en

moeten ten minste hetzelfde gewicht hebben. De as moet dezelfde diameter behouden als de oorspronkelijk gehomologeerde as, maar de schroefdraad mag in diameter worden verkleind. De assen mogen worden beschermd door vast bevestigde, niet-scherpe kunststof beschermers, met een maximale uitval buiten de as van 25 mm aan de insteekzijde en 15 mm aan de schroefzijde.

6. Dikteringen kunnen worden aangepast of vervangen.

7. Lager dikteringen zijn vrij.

8. Balansgewichten van wielen mogen worden verwijderd, gewijzigd of aangevuld.

9. Haakse aluminium of stalen ventielen zijn verplicht.

10. De enige toegestane velgmaten zijn:

Voorzijde	3.5“
Achterste	5.5“

In het geval dat de machine niet is uitgerust met de bovengenoemde maten, wordt een enkel alternatief wiel overeengekomen tussen de fabrikant/importeur en de Verantwoordelijke Technische Controle.

De traagheid moet binnen 10% van het oorspronkelijk gemonteerde wiel liggen.

De traagheid moet binnen het bereik van de gehomologeerde wielen in de andere machines liggen.

2.5.10.7 Remmen

1. Remschijven voor en achter mogen worden vervangen door aftermarket-remschijven die op de originele remklauw en bevestiging moeten passen. De maximale buitendiameter is 320 mm. De offset, wielbevestiging en het ventilatiesysteem moeten echter hetzelfde blijven als bij de gehomologeerde motorfiets. Inwendig geventileerde schijven zijn niet toegestaan indien niet aanwezig op de gehomologeerde motorfiets.

2. Voor het vervangen van remschijven is alleen staal (max. koolstofgehalte 2,1 % gewicht.) toegestaan.

3. De voorremklauwen en alle bevestigingspunten en bevestigingsmateriaal (houder, drager, hanger) moeten de origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht. Afstandhouders kunnen tussen de remklauw

en de vork worden gemonteerd om op schijven met een grotere diameter te passen.

4. Achterremklauwen moeten de origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn en er zijn geen wijzigingen toegestaan. De bevestigingspunten moeten gehomologeerd blijven, maar van het bevestigingsmateriaal (houder, drager, hanger) mag de boring van de as zijn afgedicht om de remklauw aan de achterbrug vast te maken om snelle wielwisselingen mogelijk te maken.

5. Om de overdracht van warmte naar de hydraulische vloeistof te verminderen, is het toegestaan om metalen vulplaatjes toe te voegen aan de remklauwen, tussen de remblokken en de remklauwen, en/of om lichtmetalen zuigers te vervangen door stalen zuigers van dezelfde fabrikant van de remklauw. Remzuigers zijn vrij.

6. De hoofdremcilinder van de voorrem kan bestaan uit de origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zonder dat er wijzigingen zijn toegestaan of mag worden vervangen door een vervangende eenheid, inclusief hendel. Het ontwerp van de remhendel is vrij.

7. De hoofdremcilinder van de achterrem kan de origineel gemonteerde en gehomologeerde onderdelen zijn zonder dat wijzigingen zijn toegestaan of mag worden vervangen door een eenheid uit de FIM-lijst met in aanmerking komende onderdelen.

a) Duim-rem (inclusief hendel en bevestigingen) €450

b) Handrem €450

c) Voetbediende hoofdremcilinder €200

(exclusief BTW)

Het gebruik van duim- of handremmen is toegestaan als aanvulling op en alternatief voor het voetbediende systeem. Om dit te vergemakkelijken mag een adapter worden gemonteerd op de reservoiringang van de OEM-hoofdcilinder.

8. De hydraulische remleidingen voor en achter mogen worden vervangen. Het remvloeistofreservoir mag worden vervangen en/of verplaatst. Snelkoppelingen mogen worden gebruikt, maar alleen tussen de hoofdcilinder en de remleiding.

De splitsing van de voorremleidingen voor beide voorremklauwen moet boven de onderkant van de vorkbrug worden gemaakt (onderste kroonplaat). De fittingen van de remleiding (inclusief banjobouten) mogen alleen van staal of titanium zijn.

9. De remblokken voor en achter mogen worden vervangen. De borgpennen van het remblok mogen worden aangepast voor het type snel-wissel.

10. Extra luchtkanalen zijn niet toegestaan.

11. Het ABS-systeem moet worden verwijderd.

12. Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een remhendel-bescherming, bedoeld om te voorkomen dat de stuurremhendel per ongeluk wordt geactiveerd in geval van een aanrijding met een andere motorfiets. Composiet afschermingen zijn niet toegestaan. Afschermingen van de FIM-lijst met in aanmerking komende onderdelen zijn toegestaan, ongeacht het materiaal. De Technische Afgevaardigden hebben het recht om elke beveiliging te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.5.10.8 Stuur en handbediening

1. Stuur mag worden vervangen.

2. Het stuur en de handbedieningen mogen worden vervangen en verplaatst.

3. De gashendel moet zelfsluitend zijn wanneer deze niet door de hand wordt vastgehouden.

4. Motorfiets met gaskabels:

    1. De gashendel en de bijbehorende bowdenkabels mogen worden gewijzigd of vervangen, maar de verbinding met het gasklephuis en de gashendels moet op dezelfde manier blijven als op de gehomologeerde motorfiets.

    2. Gaskleppen met bowdenkabel-acutatie moeten zijn uitgerust met zowel een openings- als een sluitkabel, ook bij het bedienen van een "ride-by-wire" sensor op afstand.

5. Motorfiets met "Ride By Wire" gashendel "Grip" sensor:

    1. Alleen de OEM-eenheid mag worden gebruikt of optionele eenheden (motorfietsspecifiek) uit de FIM-lijst met in aanmerking komende onderdelen.

6. Koppelings-set en remhendel mogen worden vervangen door een aftermarket-model. Een afstel-systeem op de remhendel is toegestaan.

7. De schakelaars mogen worden gewijzigd, maar de elektrische startschakelaar en de motorstopschakelaar moeten zich op het stuur bevinden.

8. Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een functionele contactschakelaar of -knop op het rechterstuur (binnen het bereik van de hand terwijl deze op de handgrepen zit) die in staat is om een draaiende motor uit te schakelen. De knop of schakelaar moet rood gekleurd zijn.

2.5.10.9 Voetsteunen en voetpedaal

a) Voetsteunen en/of bevestiging beugels mogen worden vervangen en verplaatst, maar de beugels moeten worden gemonteerd op de originele bevestigingspunten van het frame.

b) Voetbedieningen en versnellingspook moeten met de voet bediend blijven.

c) Voetsteunen mogen star zijn gemonteerd of van een opklapbaar type zijn dat een voorziening moet bevatten om terug te keren naar de normale positie.

d) Het uiteinde van de voetensteun moet een massieve bolstraal van ten minste 8 mm hebben.

e) Niet opklapbare voetsteunen moeten een vast te zetten uiteinde (plug) van aluminium hebben, kunststof, teflon® of een gelijkwaardig materiaal. Het oppervlak van de uiteinde moet zo zijn ontworpen dat het uiteinde van de voetensteun voldoende bedekt wordt. de Verantwoordelijke Technische Controle heeft het recht om elk systeem dat niet aan de veiligheidseisen voldoet te weigeren.

2.5.10.10 Brandstoftank

a) De brandstoftank moet bestaan uit de oorspronkelijk gemonteerde en gehomologeerde onderdelen en er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

b) Alle brandstoftanks moeten volledig gevuld zijn met brandvertragend materiaal (gaas met open cellen, b.v.. "Explosafe®").

c) Brandstoftanks met tank-ontluchtingsleidingen moeten zijn voorzien van terugslagkleppen die uitmonden in een opvangtank met een minimale inhoud van 250 cc gemaakt van een geschikt materiaal.

d) Tankdoppen mogen worden vervangen. Tankdoppen moeten, wanneer ze gesloten zijn, lekvrij zijn. Bovendien moeten ze veilig vergrendeld zijn om te voorkomen dat het op elk moment per ongeluk wordt geopend.

e) Als de tank een vulhals (buis) heeft die tot in het binnenste van de tank reikt en die de volledige vulling mogelijk maakt, dan mag de hals worden verwijderd of er kunnen ventilatieopeningen doorheen worden geboord.

f) Een afstandsstuk voor de rijder/pad mag aan de achterkant van de tank worden aangebracht met niet-permanente lijm. Het kan gemaakt zijn van schuimvulling of composietmateriaal.

g) Er mag geen cover over de tank zijn aangebracht, tenzij de gehomologeerde machine ook is voorzien van een volledige cover.

h) De zijkanten van de brandstoftank mogen worden beschermd met een cover van composietmateriaal. Deze cover moeten passen bij de vorm van de brandstoftank.

De brandstoftank mag voorzien zijn van een warmt reflecterend materiaal dat aan de onderkant is bevestigd.

2.5.10.11 Kuip / body delen

Kuipen, spatborden en bodydelen moeten in principe overeenkomen met de gehomologeerde vorm zoals oorspronkelijk geproduceerd door de fabrikant. Het gebruik van koolstofvezel of Kevlar-materialen® is niet toegestaan in kuip, brandstoftankafdekking, zadel, zadelbasis en bijbehorende constructies. Specifieke versterkingen in Kevlar® of carbon zijn toegestaan in het gebied van hogere belasting en in het gebied van gaten.

Voor alle bodydelen is het ontwerpen van verf en decal vrij, rekening houdend met de voorwaarden van het evenement.

De kuip heeft een tolerantie van +/-8 mm ten opzichte van de originele gehomologeerde kuip, met inachtneming van het ontwerp en de kenmerken van de gehomologeerde kuip en eventuele onderstaande artikelen. De totale breedte van het frontale oppervlak mag maximaal +5 mm zijn. De beslissing van de Verantwoordelijke Technische Controle is definitief.

De kuipruit mag worden vervangen.

Kuipbeugels mogen worden gewijzigd of vervangen.

De ram-air luchtinlaat moet de oorspronkelijk gehomologeerde vorm en afmetingen behouden.

De originele luchtkanalen die tussen de kuip en de luchtfilterhuis lopen, mogen worden vervangen door exacte cosmetische replica's van de originele onderdelen. Als het onderdeel een andere functie vervult (bijv. Dash Mounting) dan moet de luchtstroomdoorgang de gehomologeerde interne vorm behouden en moet het onderdeel worden vermeld in de “FIM Eligible Parts List”. Materiaal soort is vrij.

Deeltjesroosters of "gaas" die oorspronkelijk in de openingen voor de luchtkanalen waren geïnstalleerd, mogen worden verwijderd. kleppensystemen mogen worden

verwijderd. Luchtkanalen mogen niet worden toegevoegd als ze niet aanwezig zijn op de gehomologeerde machine.

De onder kuip moet zo zijn geconstrueerd dat, in geval van motorpech, ten minste de helft van de totale olie- en motorkoelvloeistofcapaciteit van de motor (min. 5 liter) kan bevatten. De onderrand van de openingen in de kuip moet minimaal 50 mm boven de onderkant van de kuip worden geplaatst.

Het onderste deel van de onderkuip mag minimaal één en maximaal twee afwateringsopeningen hebben openingen met elk een diameter van ten minste 25 mm op het laagste punt. In droge omstandigheden moet het onderste deel van de kuip gesloten zijn; Bij nat wegdek kan het onderste deel van de kuip worden geopend. Vervanging van het onderste deel van de kuip is toegestaan.

Minimale wijzigingen in de kuip zijn toegestaan om ruimte te bieden voor beschermende motorcovers.

Binnen de kuip mogen motorfietsen worden uitgerust met een luchtkanaal om de luchtstroom naar de radiator te verbeteren, maar het uiterlijk van de voorkant, de achterkant en het profiel van de motorfiets mag niet worden gewijzigd.

Het voorspatbord moet in principe voldoen aan de gehomologeerde vorm die oorspronkelijk door de fabrikant is geproduceerd. Het voorspatbord mag worden vervangen en het gebruik van koolstofvezel of Kevlar-composieten® is toegestaan.

Het voorspatbord mag omhoog worden geplaatst voor meer bandenspeling.

De achterspatborden die op de achterbrug zijn bevestigd, mogen worden vervangen door cosmetische duplicaten van het originele onderdeel. Het gebruik van koolstofvezel of Kevlar-composieten® is toegestaan.

De ketting bescherming mag worden verwijderd zolang deze niet in de achterbeugel is verwerkt. Als de ketting bescherming in achterspatbord is verwerkt, mag het beschermings gedeelte worden verwijderd of aangepast om plaats te bieden aan tandwielen met een grotere diameter.

De kettingbescherming mag worden verwijderd zolang deze niet in het achterspatbord is verwerkt.

Het bestaande achterspatbord onder het zadel mag worden verwijderd.

Het exacte uiterlijk, de vorm, de grootte en de locatie van de koplampen van de gehomologeerde motorfiets moeten worden gerespecteerd en moeten worden aangebracht middels door een plastic of metalen film op de voorkant van de motorfiets aan te brengen.

2.5.10.12 Zitgedeelte

1. Zadel, zadelbasis en bijbehorende bodydelen mogen worden vervangen. Het uiterlijk van voor, achterkant en profiel moet in principe overeenkomen met de gehomologeerde vorm.

2. Het bovenste gedeelte van het achterste bodydeel rond het zitgedeelte mag worden gewijzigd in een solozit.

3. Er mogen gaten in het zitgedeelte of achterbody worden geboord om extra koeling mogelijk te maken. Gaten die groter zijn dan 10 mm moeten worden afgedekt met metaalgaas of fijn gaas. Gaas moet worden geverfd om bij het omringende materiaal te passen.

4. Er moeten dezelfde materialen worden gebruikt als de kuip.

5. Alle buitenranden randen moeten worden afgerond.

2.5.10.13 Bevestigingsmiddelen

1. Standaard bevestigingsmiddelen mogen worden vervangen door bevestigingsmiddelen van elk materiaal en ontwerp.

2. Aluminium bevestigingsmiddelen mogen alleen worden gebruikt op niet-structurele locaties.

3. Titanium bevestigingsmiddelen mogen worden gebruikt op structurele locaties, maar de sterkte en het ontwerp moeten gelijk zijn aan of groter zijn dan de sterkte van het standaardbevestigingsmiddel dat het vervangt, interne motorsteunen/bevestigingsbouten moeten van standaard gehomologeerde materialen of materialen met een hoger soortelijk gewicht blijven.

4. Speciale stalen bevestigingselementen mogen worden gebruikt op structurele locaties, maar de sterkte en het ontwerp moeten gelijk zijn aan of groter zijn dan de sterkte van het standaard bevestigingsmiddel dat het vervangt.

5. Er mogen bevestigingsmiddelen worden geboord voor borgdraad, maar opzettelijke gewicht besparende aanpassingen zijn niet toegestaan.

6. Schroefdraadreparatie met behulp van inzetstukken van ander materiaal, zoals helicoils en timeserts, zijn toegestaan.

7. Kuip-/carrosseriebevestigingsmiddelen mogen worden gewijzigd in het type snel-sluiters.

2.5.10.14 Veiligheidslicht achter

Alle motorfietsen moeten voorzien zijn van een werkend rood licht aan de achterzijde van de machine.

Alle lampen moeten aan het volgende voldoen:

1. De lichtrichting moet evenwijdig zijn aan de hartlijn van de machine (rijrichting van de motorfiets) en van achteren ten minste 15 graden duidelijk zichtbaar zijn aan zowel de linker- als de rechterkant van de hartlijn van de machine.

2. Het achterlicht moet aan het einde van het zitgedeelte / achterbody en ongeveer op de hartlijn van de machine worden gemonteerd, op een plaats die door de Technische Afgevaardigden is goedgekeurd. In geval van een geschil over de montagepositie of het zicht, is de beslissing van de Verantwoordelijke Technische Controle definitief.

3. Uitgangsvermogen/lichtsterkte gelijk aan ongeveer: 2 W (LED).

4. De output moet continu zijn - het veiligheidslicht mag niet knipperen op het circuit, knipperen is toegestaan in de pitstraat als de pitlimiter actief is.

5. De stroom van de veiligheidsverlichting moet worden geleverd door de besturings-ECU of de lichtschakelaar moet rechtstreeks op de batterij worden aangesloten met een externe voeding. De kabelboom van de ECU mag niet worden gewijzigd.

6. De Verantwoordelijke Technische Controle heeft het recht om elk lichtsysteem te weigeren dat niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.5.11 De volgende onderdelen mogen worden gewijzigd of vervangen ten opzichte van de onderdelen die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd

1. Elk type smeer-, rem- of ophangingsvloeistof.

2. Lagers (kogel, rol, conus, gewoon, enz.) van elk type of merk kunnen worden gebruikt.

3. Pakkingen en pakkingmaterialen. (Cilinderkoppakking moet OEM blijven)

2.5.12 De volgende items mogen worden verwijderd

1. Emissiecontrole-items (anti-vervuiling) in of rond de luchtfilterhuis en de motor (O2-sensoren, luchtinjectie-apparaten).

2. Snelheidsmeter en bijbehorende afstandhouders/aandrijvingen.

3. Accessoires vastgeschroefd op een achterste subframe.

2.5.13 De volgende items moeten worden verwijderd

1. Koplamp, achterlicht en richtingaanwijzers (indien niet ingebouwd in de kuip). Openingen moeten worden afgedekt met geschikte materialen.

2. Achteruitkijkspiegels.

3. Hoorn.

4. Kentekenplaat beugel.

5. Gereedschapskist.

6. Helmhaken en bagagedragerhaken.

7. Voetsteunen passagier.

8. Handgrepen voor passagiers.

9. Veiligheidsbeugels, midden- en zijstandaards moeten worden verwijderd (vaste beugels moeten blijven).

10. Katalysatoren.

11. Achterspatborden bevestigd aan het zitje.

2.9 Specificaties ONK ZIJSPANCOMBINATIES

Een zijspan combinatie is een voertuig met 3 wielen dat 2 of 3 sporen maakt en wordt voortbewogen door een verbrandingsmotor, bereden door 1 rijder en 1 passagier. Het kampioenschap staat open voor F1 en F2 zijspannen.

2.9.1 Indeling in klassen

Zijspancombinaties lang chassis:

tot 600 cc, 4-takt, 4 cilinders

tot 1000 cc, 4-takt, 4 cilinders

Zijspancombinaties kort chassis:

tot 600 cc, 4-takt, 4 cilinders

tot 1000 cc, 4-takt, 4 cilinders

2.9.3 Aanduiding van het merk

Als er 2 fabrikanten betrokken zijn bij de constructie van de zijspancombinatie zal dit op de volgende manier aangeduid dienen te worden:

a. De naam van de chassis constructeur.

b. De naam van de fabrikant van het motorblok.

2.9.4 Minimum gewicht

Minimumgewicht zijspancombinaties:

Lang chassis (F1)

tot 600 cc: 370 kg.

tot 1000 cc : 370 kg.

Het minimumgewicht is inclusief rijder, bijrijder, olie, water, brandstof, uitrusting.

Kort chassis (F2)

tot 600 cc: 350 kg.

Tot 1000 cc. : 350 kg.

Het minimumgewicht inclusief rijder, passagier, uitrusting, olie, water en brandstof.

Gedurende het gehele evenement dient het gewicht hieraan te voldoen.

Er is geen tolerantie op het minimumgewicht.

Gedurende vrije – en kwalificatie trainingen kan de rijder worden gevraagd om een gewichtscontrole te ondergaan.

De rijder dient hier altijd aan mee te werken.

Ballast om aan het minimumgewicht te voldoen is toegestaan, het gebruik van ballast dient bij de technische controle doorgegeven te worden aan het Hoofd Technisch Officials op het evenement.

Alle ballast moet worden gemaakt van massief metalen gewicht, gemonteerd, hetzij via een adapter hetzij rechtstreeks op het hoofdframe, met minimaal 3 stalen bouten (min. 8 mm diameter, min. 8,8 sterkte) of met minimaal 2 stalen bouten (min. 8 mm diameter, 8,8 sterkte) in het geval van de ballast wordt gelijmd met permanente lijm rechtstreeks aan het oppervlak van het frame.

Het minimumgewicht omvat alle apparaten, al dan niet gemonteerd, zoals een transponder en een ingebouwd TV-systeem.

2.9.5 Afmeting van de zijspancombinatie

Maximum afmeting zie diagram A (1000cc en 600 cc lang chassis) en 600 cc kort chassis zie diagram B

Lang chassis:

Max. breedte	1700 mm (inclusief uitlaat systeem).
Max. hoogte	800 mm (zonder top - lucht inlaat), anders max. hoogte 950 mm.
Max. wielbasis	2300 mm

Kort chassis:

Max. breedte	1600 mm (inclusief uitlaatsysteem).
Max. hoogte	800 mm (met uitzondering van het luchtfilterhuis)
Max. totale hoogte	950 mm.
Max. lengte	2700 mm.
Max. wielbasis	1650 mm.

2.9.6 Spoorbreedte

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.

In geval van 3 sporen, mogen de sporen tussen het achterwiel en voorwiel niet meer dan 75 mm. uit elkaar liggen (zie diagram A).

2.9.7 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.

2.9.8 Positie van de passagier en bescherming

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.

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. Hoogte van de bescherming aan de voorzijde van de passagier: min 300mm.

2.9.9 Stroomlijn /body delen

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).

c. De passagier moet, van boven af gezien, altijd zichtbaar zijn en niet vast verbonden zijn aan de combinatie.

2.9.10 Aerodynamische hulpmiddelen .

a. Spoilers en aerodynamische hulpmiddelen zijn toegestaan mits deze niet breder zijn dan de voorgeschreven afmetingen van de zijspancombinatie en moeten een geïntegreerd deel zijn van de stroomlijn.

b. Spiegels gemonteerd buiten de stroomlijn zijn niet toegestaan. Indien gemonteerd binnen de stroomlijn dienen ze splintervrij te zijn. Glas is niet toegestaan.

2.9.11 Stroomlijnruit

De ruitranden en stroomlijnranden moeten zijn afgerond.

2.9.13 Grondspeling

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

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

c. Na de race is een tolerantie van 5 mm toegestaan

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

2.9.14 Bevestiging zijspan

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

2.9.15 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 rechtuit 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. d.m.v. 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.

2.9.16 Bediening hendels

Alle bedieningshendels (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.

2.9.17 Gashendel

a. Het gashendel moet van het zelfsluitende type zijn.
b. Er moeten 2 bedieningskabels gemonteerd zijn (openen en sluiten).
c. Elektronische aansturing van de gaskleppen, bekend als "ride -by-wire", mag worden gebruikt.
d. Het systeem moet een veiligheidssysteem hebben om storingen binnen de sensoren te identificeren en de werking te voorkomen als er een storing optreedt.
e. 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.
f. Het kortsluitcontact moet verbonden zijn, middels een niet elastische draad van adequate lengte en sterkte, met de rijder. Een spiraal kabel met een (uitgetrokken lengte max.1 m) is toegestaan.

2.9.18 Vering

a. De veeruitslag van voor- en achterwielas moet ten minste 20 millimeter bedragen.
b. Het gebruik van actieve vering is niet toegestaan.

2.9.19 Aandrijving

a. Aandrijving mag alleen door het achterwiel van de combinatie plaatsvinden.
b. Open transmissie delen moeten d.m.v. deugdelijke bescherming worden afgeschermd.

2.9.20 Wielen

Maximum breedte (gemeten aan de binnenzijde van de velgrand)

Wiel snelheid sensoren zijn niet toegestaan.

Voorvelg	9 "/ 228,6 mm.
Achtervelg en Zijspanvelg	11 "/ 279,4 mm.

2.9.21 Banden

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

b. De uitvoering van de profielband is vrij.

c. In het loopvlak van een slick band moeten ten minste 3 gaatjes op een afstand van 120 graden onderling zijn aangebracht zodat de loopvlak slijtage kan worden gemeten.

d. 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.

e. 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:

Voorband	215 mm.
Achterband / zijspanband	254 mm.

f. Alle banden worden gemeten gemonteerd op de velg met een spanning van 1 kg/cm^2.

g. Bandenwarmers zijn niet toegestaan.

2.9.22 Spatborden en wiel bescherming

Spatborden moeten aan de volgende eisen voldoen:

a. Het voorspatbord dient een effectieve en solide bescherming te bieden tussen rijder en voorwiel.

b. Het zijspanwiel moet aan de binnenzijde volledig omsloten zijn door de stroomlijn tot aan het zijspanvloer en aan de buitenzijde tot aan een hoogte die gelijkloopt aan het hart van de wielas.

c. Het achterwiel dient aan de binnenzijde volledig te zijn afgedekt tot een hoogte gelijk aan de zijspanvloer.

d. Volledig ingeveerd dient er minimaal 15 mm. speling te zijn t.o.v. ieder vast deel van de motorfiets.

2.9.23 Remmen

a. Alleen ijzerhoudende remschijven zijn toegestaan. Carbon fiber remblokken zijn niet toegestaan.

b. De voetrem dient alle 3 wielen gelijktijdig 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 een van remsystemen in het circuit uitvalt moet het andere remsysteem nog goed werken.

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

2.9.24 Benzinetank

a. De brandstoftank moet aan de onderzijde apart zijn afgeschermd door middel van een deugdelijke bescherming.

b. De brandstof moet worden meegenomen in een enkele tank die deugdelijk is bevestigd op het chassis. Brandstoftanks als onderdeel van het zitje en/of andere extra tank (buiten de chassiskoker) zijn niet toegestaan. De benzinetank mag slechts zijn voorzien van 1 vulopening.

c. c)Brandstoftanks moeten geheel zijn gevuld met een explosie werend middel. (bijv. explosafe).

d. d) Er dient een terugslagklep te zijn gemonteerd in de ontluchtingslang van de brandstoftank.

2.9.25 Brandstof tankdop en olievuldop

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

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

2.9.26 Benzinepomp

a. Benzine pomp, benzinedrukregelaar, benzinefilters en leidingen zijn vrij.

b. Een elektrische benzinepomp moet worden aangesloten op het kortsluitcontact wat tevens werkt op het ontstekingssysteem.

2.9.27 Accu

De accu dient zo te zijn afgeschermd dat zowel de rijder als de passagier niet met de accu of de inhoud in aanraking kunnen komen.

2.9.28 Regen licht

a. Zijspancombinaties moeten zijn voorzien van een goed werkende, naar achter gerichte, regen licht.

b. De lamp moet aan de achterzijde geplaatst zijn op minimaal 10 cm boven de grond en gemonteerd zijn tussen achterwiel en zijspanplatform.

c. Het licht moet worden gemonteerd op een afgeveerd gedeelte van het chassis en mag niet worden bedekt door stroomlijnen en/of passagier en naar achteren gericht zijn met een tolerantie van 5 graden t.o.v. de lengteas van de combinatie

d. In geval van een regenrace (wet race), door de wedstrijdleider aangegeven moet het licht aangezet worden. Tijdens trainingen, als er regen of intermediate banden gemonteerd zijn, is het verplicht het regen-licht in te schakelen.

e. Alleen FIA goedgekeurde regenlichten zijn toegestaan.

2.9.29 Nummerplaten en achtergronden

a. 3 Nummerplaten: 1x in het midden van de voorste kuip, 1x aangebracht aan elke kant van de zijspan kuip).

b. De achtergrondkleuren en cijfers zijn vrij, maar moeten in een scherp contrast met elkaar staan.

c. De cijfers moeten gemakkelijk leesbaar zijn, van één enkele kleur en in een duidelijk eenvoudig lettertype en elkaar niet overlappen.

De maten voor alle nummers zijn:
Minimumhoogte: 160 mm
Minimumbreedte: 80 mm
Minimale dikte: 25 mm

d. In geval van verschil van mening over de leesbaarheid van de nummers, beslist het Hoofd Technisch Officials op het evenement.

2.9.30 Technische specificaties motorblok / positie motorblok, uitrustingseisen.

2.9.30.1 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.

2.9.30.2 Drukvulling

Elke vorm van drukvulling (turbo, compressor, enz.) is niet toegestaan.

Directe inspuiting van brandstof wordt niet beschouwd als drukvulling.

2.9.30.3 Cilinderinhoud.

1000 cc. Zijspannen:

Boven 740 cc tot 1000 cc 4-takt 4-cilinders (Superstock 1000 homologatie).

600 cc. Zijspannen:

Boven 500 cc tot 600 cc 4-takt 4-cilinders (Supersport/Superstock 600 homologatie)

2.9.30.4 Motorblok en transmissie.

Algemeen :

1000 cc motorblokken moeten in serieproductie gemaakt zijn, en zijn voorzien van een FIM Superstock homologatie van na 2010.

Uitsluitend 4-cilinder motoren zijn toegestaan.

600 cc. motorblokken moeten in serieproductie gemaakt zijn, en zijn voorzien van een FIM Supersport of Superstock 600 homologatie van na 2010.

Uitsluitend 4-cilinder motoren zijn toegestaan.

Alle toegestane motoren staan genoteerd op de website van de FIM.

(www.fim-moto.com)

Als een wijziging aan een onderdeel of systeem niet specifiek is genoemd in een van de volgende artikelen, dan is het niet toegestaan

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

Alle items die niet in de volgende artikelen worden genoemd, moeten blijven zoals oorspronkelijk geproduceerd door de fabrikant voor de gehomologeerde motor.

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, keramische / legering van aluminium beryllium delen, is niet toegestaan.

De volgende regels zijn voor alle zijspan motoren gelijk, tenzij specifiek vermeld dat het een 600 cc regel is.

a. De carterhelften moeten blijven zoals gehomologeerd.

De zijdeksels mogen worden gemodificeerd of vervangen.
Het is niet toegestaan om een pomp toe te voegen die wordt gebruikt om een vacuüm in het carter te creëren. Als er een vacuümpomp op de gehomologeerde motorfiets is geïnstalleerd, mag deze alleen als gehomologeerd worden gebruikt

b. De krukas en vliegwielen moeten blijven zoals gehomologeerd. Balanceren van de krukas is toegestaan, maar alleen d.m.v. boren indien nodig Modificaties aan het vliegwiel zijn niet toegestaan.

c. Drijfstangen moeten blijven zoals gehomologeerd.

d. Zuigers, zuigerveren en zuigerpennen moeten blijven zoals gehomologeerd.

e. De originele cilinderkop moet blijven zoals gehomologeerd en geproduceerd door de fabrikant.
Polijsten en bewerken van de cilinderkop is niet toegestaan.
De koppakking mag worden vervangen.

f. Kleppen, klepveren, klepveer schotels, klepgeleiders en klepzittingen moeten blijven zoals gehomologeerd.
600 cc.: Kleppen, klepgeleiders en klepzittingen moeten blijven als gehomologeerd. Klepveren en klepveerschotels mogen worden veranderd of vervangen.

g. Het complete injectiesysteem, inclusief gasklephuis, moet blijven als gehomologeerd.

Sensoren en injectoren moeten de standaard delen zijn van het gehomologeerde blok, met uitzondering van elektronische en mechanische chokesystemen, deze mogen worden verwijderd. De inlaatkelken mogen worden verwijderd of veranderd.
Inlaat trackonderdelen mogen worden verwijderd.

h. De nokkenassen moeten blijven zoals gehomologeerd. (Kit nokkenassen zijn niet toegestaan, klep-lift / nok- lift moeten blijven als gehomologeerd.)

i. De nokkenas timing is vrij.

j. Ketting, kettingspanner en kettinggeleiders mogen worden vervangen of gemodificeerd. Span systemen voor distributie riemen zijn vrij.

k. Nokkenas tandwielen mogen worden veranderd of vervangen.

l. De ECU mag worden vervangen.

Ongeacht het merk ECU is gebruikt, Launch Control en Traction Control systemen zijn niet toegestaan.

Wielsnelheidssensoren zijn verboden.

Kabelboom, bougies inclusief kabels en kappen mogen worden vervangen.

m. Primaire transmissie / 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.

l. Het koppeling systeem mag niet worden veranderd en moet blijven zoals gefabriceerd door de fabrikant van het motorblok.
Koppelingsveren, frictie en stalen platen mogen worden vervangen of veranderd.
Een mechanische slipper-clutch is toegestaan.
Deze mag niet elektrisch of elektronisch bediend worden

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

n. De startmotor dient aanwezig te zijn en te werken.
De motor moet voor de opwarmronde van de race met de startmotor gestart worden (geen externe starter!).

o. Het smeersysteem is vrij. Het oliecarter en de oliepomp kunnen worden gewijzigd of vervangen. Montage van baffleplaten is toegestaan. Elke wijziging bij gehomologeerde onderdelen, als gevolg van wijzigingen van het oliesmeersysteem, vereist de voorafgaande goedkeuring van het hoofd technisch officials.

p. De originele waterpomp mag worden vervangen.

2.9.30.5 Luchtfilterhuis.

a. Er dient een luchtfilterhuis gemonteerd te zijn.
   Het originele luchtfilterhuis mag worden vervangen door een ander exemplaar

b. Inlaatkelken, carburateurs/gasklephuizen moeten 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 maatvoering van de luchtdoorlaat van het luchtfilterhuis is vrij.

2.9.30.6 Carterventilatie systeem.

Alle zijspan combinaties moeten een gesloten ontluchtingssysteem hebben. De olieontluchtingsleiding moet worden aangesloten en uitmonden in de airbox voor olieopvang

De ontluchtingsleidingen mogen via een olieopvangtank gaan en aansluitend in de airbox uitmonden.

2.9.30.7 Oliekoeler en olietank.

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.

2.9.30.8 Olie vul en aftap pluggen.

a. Alle olievul- en aftappluggen, olieleidingen, enz. dienen d.m.v. borgdraad tegen loslopen te zijn geborgd. Externe oliefilters, bouten en moeren die een oliekanaal 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. Het is verplicht dat de motor is voorzien van een rood licht op het dashboard wat gaat branden als er zich een oliedrukprobleem voordoet.

2.9.30.9 Koelmiddel

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

2.9.30.10 Opvang olie/ koelmiddel

a. Onder het motorblok moet een olie opvangbak 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 omringende randen van deze opvangbak moet ten minste 170 mm. hoog zijn.

c. Alle gaten voor bijv. 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.

d. De bodem van de opvangbak dient altijd gesloten te zijn.

e. De voorzijde van de opvangbak moet doorlopen tot aan de onderzijde van de uitlaatpoorten, met een tolerantie van 20 mm.

f. Van bovenaf gezien moet het motorblok compleet in de opvangbak gevat zijn.

g. 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 olie opvangbak en dient een overlap te hebben van min. 100 mm.

h. Alle zijspancombinaties moeten zijn voorzien van een olieabsorberende foam met de min. kwaliteit van 3M productnr. 05656 of CEP Sorbents/productnr. CEP –EP 100.

i. 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.

j. Al het absorptie materiaal mag niet brandbaar zijn.

2.9.30.11 Uitlaatsysteem

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. c)De uitlaat moet horizontaal achterwaarts of naar de zijkant gericht van de combinatie uitmonden. De laatste 3 cm. moet van gelijkblijvende diameter zijn.

d. d)De maximale geluidslimiet is ***102 dB(A)*** Met een tolerantie van 3 dB(A) na afloop van de wedstrijd.

2.9.30.12 Transponder

Alle motoren dienen te zijn voorzien van een juist gemonteerde tijdwaarnemings-transponder.

Deze transponder moet, zo laag mogelijk, worden gemonteerd aan de voorzijde bij het zijspanwiel.

De werking mag niet worden gehinderd door evt. carbon kuipdelen.

De transponder houder dient met minimaal 2 tie-wraps vastgezet te zijn, maar bij voorkeur geschroefd. De bevestigingsclip van de transponder dient ook met een tie-wrap geborgd te zijn.

2.9.30.13 Bijkomende elektronische uitrusting

Bijkomende elektronische uitrusting mag worden toegevoegd (Data recording, sensoren, computers, opname apparatuur, enz.).

Het is toegestaan een infraroodsysteem toe te voegen, uitsluitend t.b.v. " lap timing". Ook het toevoegen van een GPS-systeem t.b.v. "lap timing " is toegestaan. Telemetrie is niet toegestaan.

2.9.30.14 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 2.17)

2.10 SPECIFICATIES ONK CLASSICS

2.10.1 Algemeen

Dit reglement is mede van toepassing op alle onder auspiciën van de C.M.R.C.H./IHRO 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.

2.10.2 Uitrusting

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

Vanaf 01-01-2026 is eenieder verplicht een airbag pak of vest te dragen conform de FIM regels te vinden in bestand 2.13 technisch reglement K.N.M.V.

Ook de voorwaarde voor de helm wordt hier beschreven.

2.10.3 Toegelaten motoren

Motoren gebouwd in de navolgende periode zijn toegelaten:

- Viertaktmotoren tot en met 31 december 1972
- Tweetaktmotoren tot en met 31 december 1972
-

2.10.4 Brandstof

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 FIM brandstof reglement op de KNMV site onder wedstrijd documenten)

2.10.5 Frames

Stalen buizen of plaatconstructies van een stijl en een type zoals gebruikt in de hierboven genoemde periode. Achtervork in conventionele stijl, iedere zijde geconstrueerd van één enkele pijp.

2.10.6 Voor – en achtervering

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

Alle motoren dienen te zijn voorzien van 2 achter schokbrekers, welke niet mogen zijn voorzien van zgn. externe reservoirs.

De uitwendige diameter van de voorvork poten mag maximaal 35 mm zijn.

2.10.7 Cilinderinhoud

De cilinderinhoud mag zijn tussen 250 cc t/m max 500 cc.

2.10.8 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. C.N.C. gefreesde onderdelen zoals carters, cilinderkopen enz. zijn toegestaan mits ze gelijk zijn aan het origineel. 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.

Olie vul- en aftappluggen van motorblok en versnellingsbak dienen met draad geborgd te zijn.

2.10.9 Wielen

Uitsluitend het gebruik van gevlochten spaakwielen met een diameter van 18" of 19" en breedte van max. Wm 4" is toegestaan. Indien er in het originele motortype wielen waren gemonteerd van een afwijkende diameter en breedte is dit toegestaan. De moeren van de steeklassen in het voor -en achterwiel dienen ook met draad geborgd te zijn.

2.10.10 Banden

De motoren moeten zijn uitgerust met goede, fabrieksmatig geprofileerde banden.

Opgesneden slicks en specifieke race-regenbanden zijn niet toegestaan. Maximale breedte van de voor -en achterband is 120 mm.

2.10.11 Standaard

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

2.10.12 Verlichting

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

2.10.13 Remmen

De motoren moeten zijn uitgerust met een conventionele trommelrem.

(Schijfremmen zijn dus niet toegestaan) Moderne remhendel beschermingen zijn niet toegestaan. De rem ankerbouten op de voor- en achterremnaaf dienen met draad geborgd te zijn.

2.10.14 Drukvulling

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

Een Air box is ook niet toegestaan.

2.10.14.1 Carburateurs

De keuze van de carburateur is vrij mits dit voor een periode type cilindrische dia model is, zij het van een latere vervaardiging. Platte gasschuiven zijn niet toegestaan met de uitzondering van Gardner carburateurs.

Brandstofinjectie, powerjets en/of acceleratiepompen zijn niet toegestaan, behalve als bewezen kan worden dat bepaalde motorfiets liep tussen 1945 – 1972 met hetzelfde type injectiesysteem gemonteerd. Een Wal Phillips injector is ingedeeld onder deze post. De kelk(en) van de carburateurs moet te allen tijde zichtbaar zijn. K&N luchtfilters zijn toegestaan maar dienen verwijderd te zijn tijdens de keuring.

2.10.15 Stroomlijn

Stroomlijn overeenkomstig de uitvoering zoals gebruikt op de motoren in de periode zoals vermeld in art. 2.10.3 is toegestaan. Het totale aanzien dient een klassiek uiterlijk te hebben.

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.

In verband met de veiligheid is het verplicht de stroomlijn te voorzien van een olieopvangbak zoals omschreven in art. 2.3.7 indien geen stroomlijn aanwezig moet er wel een olieopvangbak onder motor en versnellingsbak gemonteerd zijn.

2.10.16 Olieleidingen

Indien er van uitwendige olie(druk)leidingen gebruik wordt gemaakt, dienen hierbij schroefkoppelingen te worden toegepast. Deze dient zichtbaar met borgdraad te worden geborgd.

2.10.17 Uiterlijk

Het uiterlijk van de gehele motor mag niet te sterk afwijken van het uiterlijk overeenkomstig dat van de motoren welke gefabriceerd zijn in de periode vermeld in art. 2.10.3

2.10.18 Geluidsproductie

De norm is maximaal 103 dB(A) en wordt gemeten overeenkomstig art. 2.16 geluidscontrole.

Het gebruik van "open" megafoons is niet toegestaan tenzij de organisatie van het betreffende race-evenement dit toelaat.

2.10.19 In- en uitlaatsystemen

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

Het aantal spoelpoorten van een tweetaktmotor dient fabrieksorigineel

te zijn uitbreiden van het aantal spoelpoorten is niet toegestaan.

Het aantal kleppen van een viertaktmotor dient fabrieksorigineel te zijn.

Het uitbreiden van het aantal kleppen is niet toegestaan.

2.10.20 Primaire Overbrenging

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

2.10.21 Kleuren cijfers en ondergrond.

De nummers en ondergronden dienen als volgt te worden aangebracht.

Het nummer aan de voorzijde moet in het midden zijn geplaatst.

De nummers aan weerszijden van de motorfiets dienen bij voorkeur te zijn aangebracht op de stroomlijn. Deze nummers dienen dezelfde afmetingen te hebben als aan de voorzijde. De cijfers moeten duidelijk leesbaar zijn en net als de achtergrond in matte kleuren zijn uitgevoerd.

De minimale afmetingen aan de voor - en weerzijden zijn:

Hoogte	140 mm

Breedte (per cijfer)	80 mm
Lijndikte	20 mm
Tussenruimte	10 mm

De cijfers moeten een van de stijlen hebben welke nog goed te onderscheiden zijn op afstand en mogen elkaar niet overlappen.

Kleur combinaties:

250 cc ondergrond groen, cijfers wit 350 cc ondergrond blauw, cijfers wit

500 ondergrond geel, cijfers zwart

2.10.25 Minimum gewichten

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

2.11 SPECIFICATIES YAMAHA R 3 bLUcRU

Specificaties:

De Yamaha R3 bLUcRU is uitsluitend toegankelijk voor de Yamaha YZF-R3 met ingang van modeljaar 2019, nieuw of tweedehands.

Alle motoren dienen te voldoen aan de algemene en veiligheidseisen zoals vermeld in dit technisch reglement tenzij anders vermeld in de specifieke klasse eisen.

Tijdens raceweekenden kunnen willekeurige controles en steekproeven uitgevoerd worden. Bij iedere machine die niet conform wordt beoordeeld, krijgt de rijder een sanctie opgelegd door de jury, die zelfs kan leiden tot uitsluiting van de race.

2.11.1 Verplichte onderdelen

De Yamaha R3 moet **verplicht zijn uitgerust** met onderstaande onderdelen, verkrijgbaar bij het officiële Yamaha Benelux-dealernetwerk. Wanneer een onderdeel uit de verplichte kit ontbreekt op de motor, dan krijgt de coureur door de jury een sanctie opgelegd met een daaruit voortvloeiende diskwalificatie.

REFERENTIE	ONDERDELEN EN OMSCHRIJVING
S-Y3R1-APC	EXHAUST SYSTEM AKRAPOVIC
GYTRAEMUR630	GYTR ABS EMULATOR YZF-R3
CAYS2-Y320	KUIPSET S2 Concept
N.N.B	Stickerset R3 cup
Ec-r3-2015-setgbr	Gb blokdeksels tot en met model 2021
Ec-r3-2023-setgbr	Gb blokdeksels vanaf model 2022
211-faston	Quickshifter tot en met model 2021
405-yama-r3	Quickshifter vanaf model 2022
GYTRBRGU0000	GYTR STEERING STOPPER (vrije keuze zie referentie voor aanbeveling)
GYTRBRGU0000	FRONT BRAKE LEVER GUARD (vrije keuze zie referentie voor aanbeveling)
GYTRBRAKLR30	GYTR BRAKELINE SET (vrije keuze zie referentie voor aanbeveling)
	PROTECTOR ACHTERTANDWIEL (vrije keuze zie referentie voor aanbeveling)
	Regen licht (vrije keuze zie referentie voor aanbeveling)
	Tank foam

Onderstaande onderdelen mogen optioneel gebruikt worden, naast de verplichte onderdelenkit :

- Onderdelen die met **JA** zijn aangeduid, dienen verkregen zijn uit de Yamaha catalogus;
- Onderdelen die met **NEE** zijn aangeduid, kunnen verkregen zijn uit de Yamaha-catalogus of uit die van een accessoiresleverancier.

REFERENTIE	ONDERDELEN EN OMSCHRIJVING	VERPLICHT VERVANGEN DOOR GYTR/YAMAHA
GYTRHDLBR100	GYTR RACING REAR SET	NEE
GYTFUELCAP00	GYTR RACING FUEL CAP R3	NEE
GYTRHDLBR300	GYTR HANDLEBAR SET	NEE
	Racing windscreen	NEE
	Carterplug Magnetisch	NEE
	berscherming VOORWIELAS	NEE
	Bescherming demper	NEE
	GYTR remhendel	NEE
	GYTR kopplingshendel	NEE
YA967	OHLINS REAR SHOCK	JA
USD219440100	OHLINS FRONT FORK CARTRIDGE	JA

Opmerking :

Los van toepassing van bovenstaande verplichte onderdelen is het uitdrukkelijk **niet toegestaan** om:

– ten behoeve van het verhogen van de prestaties van de Yamaha R3 wijzigingen of ingrepen door te voeren aan motoronderdelen, elektronica en/of elementen van het rijwielgedeelte die hierboven en in het verdere technische regelement niet genoemd zijn.

Tevens is het **niet toegestaan** om ongeacht welk deel van de standaarduitvoering te verwijderen met het doel gewicht te besparen of de prestaties te verhogen mits anders aangegeven in dit technische regelement. Contactslot moet gemonteerd blijven.

2.11.2 Technische controle en ECU

Elke motor dient voorafgaand aan het seizoen op de vermogensbank geweest te zijn door de Yamaha R3 bLUcRU aangewezen locatie.

Daar zal de motor een vermogenstest ondergaan de mapping zal geoptimaliseerd worden zodat alle rijders met dezelfde mapping rijden.

Tevens zal de motor verzegeld worden.

Voor de rijders die een nieuwe motor voor het seizoen 2024 bij Yamaha R3 bLUcRU cup hebben aangeschaft zijn hier geen kosten aan verbonden.

Modeljaar 2019-2023 en/of een motorfiets die niet door de organisatie is geleverd, is toegestaan mits deze voldoet aan het regelement.

Met ingang van seizoen 2024 wordt er uitsluitend gereden met originele ECU's.

Model jaar <2023 zal dan daar Ten Kate Racing worden aangepast waarbij de Quickshifter van Cordona gemonteerd dient te zijn.

De kosten voor deze aanpassing zijn voor de deelnemers.

Echter zal Yamaha Benelux een originele ECU beschikbaar stellen in bruikleen mits je niet in bezit bent van een originele ecu.

Tevens zal bij Ten Kate Racing op de vermogensbank een run gemaakt worden om de mapping, ECU aan te passen en te verzegelen.

Het ontzegelen van de motoren is uitsluitend mogelijk op verzoek van de rijder aan de Yamaha R3 bLUcRU organisatie.

Ontzegeling mag uitsluitend gebeuren onder toezicht van de Yamaha R3 bLUcRU organisatie of een lid van de technische officials van de organisator. Iedere schending van deze procedure zal leiden tot aftrek van het aantal klassementspunten, behaald vanaf het moment van verzegelen van de motor.

Op ieder moment kunnen motoren bij wijze van steekproef een test op de vermogensbank ondergaan.

Geconstateerde technische schending van een verzegelde/gemarkeerde machine, zal leiden tot aftrek van het totaal aantal behaalde punten van de rijder vanaf het moment van verzegeling/markering.

2.11.3 Koelsysteem

De enige toegestane vloeibare motorkoelvloeistof is water.

Voor de olie- en/of waterradiator(en) kunnen beschermende netten/ gaas worden aangebracht.

Radiatorventilator mag worden verwijderd.

2.11.4 Airbox

Het luchtfilterelement mag worden aangepast of vervangen door een K&N luchtfilter element, maar mag niet worden verwijderd en moet in de originele positie worden gemonteerd.

De afvoeren van de airbox moeten worden afgedicht.

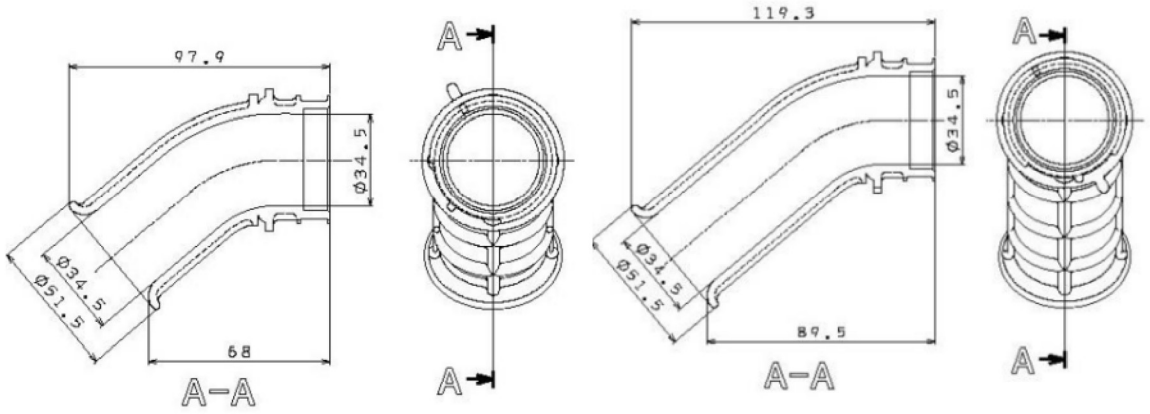
Alle motorfietsen moeten een gesloten ontluchtingssysteem hebben.

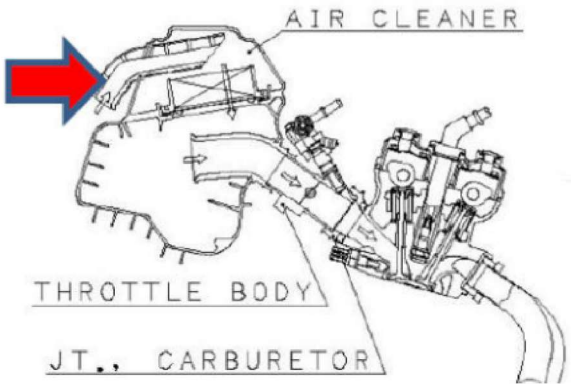
Alle olie-ontluchtingsleidingen moeten aangesloten zijn en uitmonden in de airbox.

Er mag geen hittebescherming op de airbox worden aangebracht.

De luchtinlaatbuis (rubber) mag worden verwijderd (zie tekening onder).

Het deksel van de airbox mag opengemaakt worden voor betere luchtinstroom.





2.11.5 Brandstoftoevoer

Om de brandstof goed af te meten is het toegestaan een brandstof aflaatsysteem te monteren.

Brandstofleidingen vanaf de brandstoftank naar de aanvoerleiding (exclusief) mogen worden vervangen en moeten worden gelokaliseerd op een zodanige manier dat ze beschermd zijn tegen crashschade.

Er kunnen snelkoppelingen of droogbreek-koppelingen worden gebruikt.

Brandstof-ontluchtingsleidingen mogen vervangen worden. Er mogen brandstoffilters worden toegevoegd.

2.11.6 Remmen

De remblokken voor en achter mogen vervangen worden.

Het antiblokkeerremsysteem (ABS) moet worden verwijderd, ABS EMULATOR YZF-R3 moet gemonteerd worden

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een remhendel bescherming, bedoeld om de remhendel op het stuur te beschermen voorkomen dat deze per ongeluk wordt geactiveerd bij een aanraking met een andere motorfiets.

Het Hoofd technisch Officials heeft het recht om elke beschermer te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.11.7 Stuur en handbediening

De clip-ons mogen vervangen worden door GYTR clip-ons (behalve de hoofdremcilinder).

Stuur- en handbedieningen mogen worden verplaatst.

De gashendels moeten zelfsluitend zijn als ze niet met de hand worden vastgehouden. Gasklepsamenstel en bijbehorende kabels mogen niet worden gewijzigd of vervangen, de aansluiting op de gasklep huis en de gashendels moeten blijven zoals op de gehomologeerde motorfiets.

Gashendel moet voorzien zijn van zowel een openings- als een sluitkabel. De koppelings- en remhendel mogen worden vervangen door een aftermarket model.

Een afsteller op de remhendel is toegestaan.

2.11.8 Kuip/kuipruit

Toegestane kuipen zijn:

De KUIPSET S2 Concept, uit kostenoverweging hoeven de gebruikte Yamaha R3 motoren die niet hetzelfde type/fabricaat kuipen te monteren maar dienen er wel voor te zorgen dat de motor voldoet aan het design.

Mocht je met andere kuipen rijden dan de kuipset S2 concept dienen ze te voldoen aan:

De kuip dient een exacte cosmetische kopie van de originele onderdelen te zijn maar vanwege het racegebruik (mix van verschillende stukken, bevestigingspunten, kuipbodem, enz.) mogen ze iets verschillen.

Het gebruik van koolstofvezel of koolstofcomposietmaterialen is niet toegestaan. Specifieke versterkingen in Kevlar® of koolstof is plaatselijk toegestaan rond gaten en belaste plekken.

De totale maat en afmetingen moeten hetzelfde zijn als die van het originele onderdeel, met een tolerantie van + of – 5 mm het ontwerp en de kenmerken van de gehomologeerde kuip zoveel mogelijk na te leven.

De totale breedte van het frontale gebied mag maximaal +5 mm zijn.

De beslissing van het Hoofd Technisch Officials is definitief.

De onder kuip moet zodanig zijn geconstrueerd dat deze bij een motorstoring minimaal 4 liter kan bevatten.

De kuipruit kan worden vervangen door een after-market-product.

De hoogte van de kuipruit is binnen vrij een tolerantie van + of – 15 mm ten opzichte van de verticale afstand van/tot de bovenste kroonplaat.

De kuipruit moet voldoen aan hetzelfde profiel vanaf de voorkant als het origineel – geen dubbele bubbel of brede typen.

Vanuit een bovenaanzicht de lengte van de voorruit mag met 25 mm worden ingekort om ruimte voor de rijder te creëren.

De randen van de kuipruit dienen te zijn afgerond.

2.11.9 Zit

Het foam op de zit is vrij om een goede zit positie te verkrijgen.

Tevens is het toegestaan om de zit verder naar achter te plaatsen voor meer ruimte op de motor.

2.11.10 Wielen

De wielen mogen overschilderd zijn, maar moeten voldoen aan het originele design qua kleur.

Afstandsbussen van de wielas mogen worden aangepast of vervangen. Wielbalansgewichten mogen worden verwijderd, gewijzigd of toegevoegd. Aluminium of stalen haakse ventielen worden aanbevolen.

2.11.11 Voetsteun en rem-/schakelset

Voetsteunen, schetsplaten mogen worden vervangen en verplaatst, maar de te vervangen onderdelen moeten wel worden gemonteerd op de originele framebevestigingspunten.

Versnelling en achterrem dienen met de voet worden bediend te worden. Voetsteunen mogen vast gemonteerd zijn of opvouwbaar zijn, maar opvouwbare voetsteunen moeten een voorziening bevatten die ze terugbrengt naar de normale positie.

Het uiteinde van de voetensteun moet een massieve bolstraal van minimaal 8 mm hebben. Niet-opvouwbare voetsteunen moeten een uiteinde (plug) hebben dat permanent vastzit, vervaardigd uit aluminium, kunststof, Teflon® of een gelijkwaardig type materiaal (minimale straal 8 mm).

Het Hoofd Technisch Officials heeft het recht elke voetsteun te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.11.12 Veiligheidslicht achter/ regenlicht

Alle motorfietsen moeten een functionerend rood licht hebben dat aan de achterkant van de motor is gemonteerd.

Het mag alleen worden ingeschakeld in het geval van een "wet"-training / -race of op instructie van de wedstrijdleider.

De verlichting moet aan het volgende voldoen:

De verlichtingsrichting moet evenwijdig zijn aan de hartlijn van de machine (looprichting van de motorfiets) en duidelijk zijn zichtbaar vanaf de achterkant, minimaal 15 graden naar zowel de linker- als de rechterkant van de hartlijn van de machine.

Het achterlicht moet nabij het uiteinde van het zitgedeelte op de machine worden gemonteerd.

Uitgangsvermogen/lichtsterkte komt overeen met ongeveer: 10 – 15 W (gloeilampen), 0,6 – 1,8 W (LED).

De output moet continu zijn, geen knipperend veiligheidslicht, op de baan; knipperen is toegestaan in de pitlane wanneer de pitlimiter actief is. De voeding van de veiligheidsverlichting mag van de motorfiets worden gescheiden.

In geval van een verschil van inzicht over de montagepositie of zichtbaarheid is de beslissing van het Hoofd Technisch Official definitief.

2.11.13 Brandstof en brandstoftank

Er mag alleen normaal in de handel bij openbare tankstation verkrijgbare, loodvrije benzine volgens de DIN-norm EN228 met een maximum octaangetal van 102 RON worden gebruikt.

Het gebruik van racen of speciale racebrandstoffen en eventuele brandstofadditieven zijn niet toegestaan, zelfs als deze overeenkomen met de brandstofvoorschriften van de FIM.

De brandstoftank moet volledig gevuld zijn met explosie werend middel (bijv.

exposafe).

2.11.14 Ketting / tandwielen

Het is toegestaan de gearing te wijzigen.

De transmissie (voor- en achter tandwiel) mag gewijzigd worden voor een optimale overbrenging.

De kettingmaat dient gelijk te blijven.

2.11.15 De volgende items mogen worden gewijzigd of vervangen ten opzichte van de items die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd

* Elk type smeer-, rem- of ophangvloeistof mag worden gebruikt.
* Beschermcovers voor het frame, kettingscherm en voetsteunen kunnen van andere materialen zijn gemaakt, zoals composietmateriaal, als deze onderdelen de originele onderdelen gemonteerd op het gehomologeerde model niet vervangen.
* Om werkzaamheden aan het achterwiel te vergemakkelijken, mag het kettingscherm verwijderd worden.

De bescherming (shark-vin) voor het achtertandwiel dient gemonteerd te zijn

2.11.16 Design

Het design en de sticker set dient van alle motoren gelijk te zijn volgens eenzelfde uiterlijk design.

De sticker set moet besteld worden en wordt door de organisatie van de Yamaha R3 bLUcRU cup geleverd en hierop worden vaste plekken voor eigen sponsoren aangegeven.

Een update hiervan volgt qua design.

De velgen dienen origineel blauw te zijn of zwart, andere kleuren zijn niet toegestaan.

Ook velglint of kleuren in de velgen zijn niet toegestaan.

De overige kleuren moeten zijn zoals de machine door Yamaha nieuw is geleverd. Bij een valpartij waarbij de cup-sponsor-stickers beschadigen, dienen deze altijd vervangen te worden.

De naamsticker van de rijder moet altijd tegen de bovenste rand van de ruit worden geplakt of achter tegen het zitje.

Extra uitingen op de machine mogen uitsluitend worden geplaatst op de door de Yamaha R3 Cup organisatie aangegeven plekken.

Stickers van privésponsors of andere uitingen die concurrerend zijn met de Yamaha R3 Cup sponsoren zijn niet toegestaan.

In geval van twijfel de Yamaha R3 coördinator raadplegen.

De beslissing van de Yamaha R3 coördinator is bindend.

Camera montage alleen akkoord in overleg met Yamaha R3 bLUcRU organisatie.

2.11.17 Banden :

De R3 moet in het raceweekend en tijdens kwalificaties en wedstrijden uitgerust zijn met **Pirelli superbike slick** banden. Deze zijn te verkrijgen via www.circuitshop.nl die tevens de bandenservice op het circuit zal uitvoeren tijdens de wedstrijden.

Droog: Pirelli Superbike Slick SC1.

- Montage voor: 110/70-17 SC1
- Montage achter: 140/70-17 SC1

Regen: Pirelli Superbike Rain SCR1.

- Montage voor: 110/70-17. SCR 1
- Montage achter: 140/70-17 SCR 1

2.11.18 Nummers en achtergronden nummer

Nummerplaten: 1x in het midden van de kuip en links en rechts op de onderkuip.

Achtergrondkleur Wit

Cijfers Blauw (RAL 5002)

De cijfers moeten duidelijk leesbaar zijn, van één enkele kleur en in een duidelijk eenvoudig lettertype en elkaar niet overlappen.
De maten voor alle nummers zijn:

Minimumhoogte: 160 mm

Minimumbreedte: 80 mm

Minimale dikte: 25 mm

In geval van verschil van inzicht over de leesbaarheid van de nummers, is de beslissing van het Hoofd Techniek definitief.

2.12 SPECIFICATIES YAMAHA R 7 bLUcRU

Algemeen:

Yamaha Motor Europe N.V., vestiging Benelux, organiseert in samenwerking met en onder auspiciën van de **KNMV** de Yamaha R7 bLU cRU , exclusief verreden op Yamaha motorfietsen.

Deze wordt ondersteund door het sportieve en technische reglement van de **KNMV** , desbetreffende organisatie waar de races van de Yamaha R7 bLUcRU 2025 verreden worden.

Specificaties:

De R7 is uitsluitend toegankelijk voor de Yamaha YZF-R7 met ingang van modeljaar 2022, nieuw of tweedehands.

Alle motoren dienen te voldoen aan de algemene en veiligheidseisen zoals vermeld in dit technisch reglement tenzij anders vermeld in de specifieke klasse eisen.

Tijdens raceweekenden kunnen willekeurige controles en steekproeven uitgevoerd worden. Bij iedere machine die niet conform wordt beoordeeld, krijgt de rijder een sanctie opgelegd door de jury, die zelfs kan leiden tot uitsluiting van de race.

2.12.1 Verplichte onderdelen

De R7 moet **verplicht zijn uitgerust** met onderstaande onderdelen, verkrijgbaar bij het officiële Yamaha Benelux-dealernetwerk. Wanneer een onderdeel uit de verplichte kit ontbreekt op de motor, dan krijgt de coureur door de jury een sanctie opgelegd met een daaruit voortvloeiende diskwalificatie.

ITEM	DESCRIPTION
BEB181A00000	QUICK SHIFTER

GYTABSEMUR70	GYTR ABS EMULATOR YZF R7
Cays2-y700	RACE COWLING
GYTRSCRNR600	GYTR YZF-R7 RACING SCREEN
907983410100	GYTR EXHAUST SYSTEM AKRAPOVIC
YA5850000000	OHLINS REAR SHOCK
GYTFUELCAP00	GYTR RACING FUEL CAP R7 QUICK RELEASE
GYTR7REARS00	GYTR RACING REAR SET
GYTR70N0FFS0	GYTR ON-OFF SWITCH
BEBFFBRP0000	FRONT BRAKE LEVER GUARD.
BEBFSFIN0000	GYTR CHAIN PROTECTOR/SHARKFIN
GYTRSTSPR700	GYTR STEERING STOPPER
GYTRBRAKLR70	GYTR BRAKELINE SET
BEBFGBEP0000	GBRACING R7 CRANKCASE PROTECTOR SET
BEBFGBEPWP00	GBRACING R7 WATERPUMP PROTECTOR COVER

Onderstaande onderdelen kunnen optioneel gebruikt worden, naast de verplichte onderdelen kit :

- Onderdelen die met JA zijn aangeduid, dienen verkregen zijn uit de Yamahacatalogus;
- Onderdelen die met NEE zijn aangeduid, kunnen verkregen zijn uit de Yamaha-catalogus of uit die van een accessoires leveranciers.

REFERENTIE	ONDERDELEN EN OMSCHRIJVING	VERPLICHT VERVANGEN DOOR GYTR/YAMAHA?
GYTFUCAPCS00	GYTR RACE TANKDOP SCHROEFTYPE R7	JA
GYTFUCAPTL00	GEREEDSCHAP VOOR TANKDOP GYTFUCAPSC00	JA
GYTR7RWCS000	GYTR SNELWISSELSYSTEEM WIELEN (incl. spacers en wielasprotectoren)	JA
GYTSPACR7S00	VASTE WIELSPACERS KIT	NEE
GYTRHDLBR100	CLIP-ONS KIT R1	JA
GYTRHDLBRL00	VERVANGINGS CLIP-ON LINKS UIT KIT GYTRHDLBR100	JA
GYTRHDLBRR00	VERVANGINGS CLIP-ON RECHTS UIT KIT GYTRHDLBR100	JA
GYTRHDLBR600	R6 CLIP-ONS KIT	JA
GYTRHDLBR6ST	ENKELE VERVANGINGS CLIP-ON L/R UIT R6 KIT GYTRHDLBR600 (incl. bout en dop)	JA
GYTR7REARSL0	VERVANGINGS SCHETSPLAAT LINKS COMPLEET	JA
GYTR7REARSR0	VERVANGINGS SCHETSPLAAT RECHTS COMPLEET	JA
BX4RSSPR0100	VERVANGINGSVOETSTEUN LINKS OF RECHTS	JA
BEBRFFBL0000	REMHENDEL	NEE
B7NRFFCL0000	KOPPELINGSHENDEL	NEE
GYTR7FAXLP00	PROTECTORKIT VOORWIELAS	NEE
2CRF71A00000	PADDOCK STAND HAKEN ACHTER	NEE

2CRFFRST0000	PADDOCK STAND VOOR	NEE
2CRFRRST1000	PADDOCK STAND ACHTER	NEE
GYTRHBSWRR70	RACE STUURKNOPPEN RECHTS (2 knoppen)	JA
GYTRHBSWLR70	RACE STUURKNOPPEN LINKS (3 knoppen)	JA

Opmerking: los van toepassing van bovenstaande verplichte onderdelen en hieronder aangegeven optionele onderdelen, is het uitdrukkelijk **niet toegestaan** om

– ten behoeve van het verhogen van de prestaties van de R7 - wijzigingen of ingrepen door te voeren aan motoronderdelen, elektronica en/of elementen van het rijwielgedeelte die hierboven niet genoemd zijn.

Ook is het **niet toegestaan** om ongeacht welk deel van de standaarduitvoering te verwijderen met het doel gewicht te besparen of de prestaties te verhogen.

2.12.2 Technische controle en ECU

Elke motor dient voorafgaand aan het seizoen op de vermogensbank geweest te zijn door de Yamaha R7 bLUcRU aangewezen locatie.

Daar zal de motor een vermogenstest ondergaan de mapping zal geoptimaliseerd worden zodat alle rijders met dezelfde mapping rijden.

Tevens zal de motor verzegeld worden.

Voor de rijders die een nieuwe motor voor het seizoen 2024 bij Yamaha R7 bLUcRU hebben aangeschaft zijn hier geen kosten aan verbonden.

Modeljaar 2022 en/of een motorfiets die niet door de cup-organisatie is geleverd, is toegestaan mits deze voldoet aan het regelement.

Vanaf seizoen 2024 wordt er uitsluitend gereden met originele ecu's die door Ten Kate Racing worden aangepast.

Tevens zal bij Ten Kate Racing op de vermogensbank een run gemaakt worden om de mapping te checken, ECU aan te passen en te verzegelen.

Het ontzegelen van de motoren is uitsluitend mogelijk op verzoek van de rijder aan de Yamaha R7 bLUcRU organisatie.

Ontzegeling mag uitsluitend gebeuren onder toezicht van de Yamaha R7 bLUcRU organisatie of een lid van de technische officials van de organisator. Iedere schending van deze procedure zal leiden tot aftrek van het aantal klassementspunten, behaald vanaf het moment van verzegelen van de motor.

Op ieder moment kunnen motoren bij wijze van steekproef een test op de vermogensbank ondergaan.

Geconstateerde technische schending van een verzegelde/gemarkeerde machine, zal leiden tot aftrek van het totaal aantal behaalde punten van de rijder vanaf het moment van verzegeling/markering.

2.12.3 Koelsysteem

De enige toegestane vloeibare motorkoelvloeistof is water.

Voor de olie- en/of waterradiator(en) kunnen beschermende netten/ gaas worden aangebracht.

Radiatorventilator mag worden verwijderd.

2.12.4 Airbox

Het luchtfilterelement mag worden aangepast of vervangen door een K&N luchtfilter element maar mag niet worden verwijderd en moet in de originele positie worden gemonteerd.

2.12.5 Brandstoftoevoer

Om de brandstof goed af te meten is het toegestaan een brandstof aflaatsysteem te monteren.

Brandstofleidingen vanaf de brandstoftank naar de aanvoerleiding (exclusief) mogen worden vervangen en moeten worden gelokaliseerd op een zodanige manier dat ze beschermd zijn tegen crashschade.

Er kunnen snelkoppelingen of droogbreek-koppelingen worden gebruikt.

Brandstof-ontluchtingsleidingen mogen vervangen worden. Er mogen brandstoffilters worden toegevoegd.

2.12.6 Remmen

De remblokken voor en achter mogen vervangen worden.

Het antiblokkeerremsysteem (ABS) moet worden verwijderd, de in de kit geleverde GYTR ABS emulator moet gemonteerd worden.

Motorfietsen moeten zijn uitgerust met een GYTR remhendel-bescherming, bedoeld om de remhendel op het stuur te beschermen voorkomen dat deze per ongeluk wordt geactiveerd bij een aanraking met een andere motorfiets.

Het Hoofd technisch Officials heeft het recht om elke beschermer te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.12.7 Stuur- en handbediening

1. De clip-ons mogen vervangen worden door GYTR clip-ons.

Hoofdrem cilinder moet origineel blijven.

Stuur- en handbedieningen mogen worden verplaatst.

De gashendels moeten zelfsluitend zijn als ze niet met de hand worden vastgehouden. Gasklepsamenstel en bijbehorende kabels mogen niet worden gewijzigd of vervangen, de aansluiting op de gasklep huis en de gashendels moeten blijven zoals op de gehomologeerde motorfiets.

Gashendel moet voorzien zijn van zowel een openings- als een sluitkabel. De koppelings- en remhendel mogen worden vervangen door een aftermarketmodel.

Een afsteller op de remhendel is toegestaan.

2.12.8 Kuip/kuipruit

De gehomologeerde kuip set die gemonteerd moet worden is die van S2 Concept.

De kuip dient een exacte cosmetische kopie van de originele onderdelen te zijn maar vanwege het racegebruik (mix van verschillende stukken, bevestigingspunten, kuipbodem, enz.) mogen ze iets verschillen.

Het gebruik van koolstofvezel of koolstofcomposietmaterialen is niet toegestaan. Specifieke versterkingen in Kevlar® of koolstof is plaatselijk toegestaan rond gaten en belaste plekken.

De totale maat en afmetingen moeten hetzelfde zijn als die van het originele onderdeel, met een tolerantie van + of – 5 mm het ontwerp en de kenmerken van de gehomologeerde kuip zoveel mogelijk na te leven.

De totale breedte van het frontale gebied mag maximaal +5 mm zijn.

De beslissing van het Hoofd Technisch Officials is definitief.

De onder kuip moet zodanig zijn geconstrueerd dat deze bij een motorstoring minimaal 4 liter kan bevatten.

De kuipruit kan worden vervangen door een GYTR kuipruit.

De hoogte van de kuipruit is binnen vrij een tolerantie van + of – 15 mm ten opzichte van de verticale afstand van/tot de bovenste kroonplaat.

De kuipruit moet voldoen aan hetzelfde profiel vanaf de voorkant als het origineel – geen dubbele bubbel of brede typen.

Vanuit een bovenaanzicht de lengte van de voorruit mag met 25 mm worden ingekort om ruimte voor de rijder te creëren. De randen van de kuipruit dienen te zijn afgerond.

2.12.9 Zit

Het foam op de zit is vrij om een goede zit positie te verkrijgen.

Tevens is het toegestaan om de zit verder naar achter te plaatsen voor meer ruimte op de motor.

2.12.10 Wielen

De wielen mogen overschilderd zijn, maar moeten voldoen aan het originele design qua kleur.

Afstandsbussen van de wielas mogen worden aangepast of vervangen. Wielbalansgewichten mogen worden verwijderd, gewijzigd of toegevoegd. Aluminium of stalen haakse ventielen worden aanbevolen.

2.12.11 Voetsteun en rem-/schakel set

Voetsteunen, schetsplaten moeten worden vervangen door de GYTR set.

Versnelling en achterrem dienen met de voet worden bediend te worden. Voetsteunen mogen vast gemonteerd zijn of opvouwbaar zijn, maar opvouwbare voetsteunen moeten een voorziening bevatten die ze terugbrengt naar de normale positie.

Het uiteinde van de voetensteun moet een massieve bolstraal van minimaal 8 mm hebben. Niet-opvouwbare voetsteunen moeten een uiteinde (plug) hebben dat permanent vastzit, vervaardigd uit aluminium, kunststof, Teflon® of een gelijkwaardig type materiaal (minimale straal 8 mm).

Het Hoofd Technisch Officials heeft het recht elke voetsteun te weigeren die niet aan dit veiligheidsdoel voldoet.

2.12.12 Veiligheidslicht achter-/ regenlicht

Alle motorfietsen moeten een functionerend rood licht hebben dat aan de achterkant van de motor is gemonteerd.

Het mag alleen worden ingeschakeld in het geval van een "wet"-training / race of op instructie van de wedstrijdleider.

De verlichting moet aan het volgende voldoen:

De verlichtingsrichting moet evenwijdig zijn aan de hartlijn van de machine (looprichting van de motorfiets) en duidelijk zijn zichtbaar vanaf de achterkant, minimaal 15 graden naar zowel de linker- als de rechterkant van de hartlijn van de machine.

Het achterlicht moet nabij het uiteinde van het zitgedeelte op de machine worden gemonteerd.

Uitgangsvermogen/lichtsterkte komt overeen met ongeveer: 10 – 15 W (gloeilampen), 0,6 – 1,8 W (LED).

De output moet continu zijn, geen knipperend veiligheidslicht, op de baan; knipperen is toegestaan in de pitlane wanneer de pitlimiter actief is. De voeding van de veiligheidsverlichting mag van de motorfiets worden gescheiden.

In geval van een verschil van inzicht over de montagepositie of zichtbaarheid is de beslissing van het Hoofd Technisch Official definitief.

2.12.13 Brandstof en brandstoftank

Er mag alleen normaal in de handel bij openbare tankstation verkrijgbare, loodvrije benzine volgens de DIN-norm EN228 met een maximum octaangetal van 102 RON worden gebruikt.

Het gebruik van racen of speciale racebrandstoffen en eventuele brandstofadditieven zijn niet toegestaan, zelfs als deze overeenkomen met de brandstofvoorschriften van de FIM.

De brandstoftank moet volledig gevuld zijn met explosie werend middel (bijv.

exposafe).

Om de brandstof goed af te meten is het toegestaan een brandstof aflaatsysteem te monteren.

Deze leidingen moeten zodanig gemonteerd zijn dat ze niet kunnen beschadigen bij een eventuele valpartij.

Snelkoppelingen mogen hiervoor gebruikt worden. Brandstofontluchtingsleidingen mogen vervangen worden, Brandstoffilters mogen worden toegevoegd.

2.12.14 Ketting/ tandwielen

Het is toegestaan de gearing te wijzigen.

De transmissie (voor- en achter tandwiel) mag gewijzigd worden voor een optimale overbrenging.

De kettingmaat mag gewijzigd worden voor een 520 maatvoering.

2.12.15 Vering

Het is niet toegestaan om een complete voorvork cartridge kit te monteren. De onderdelen van de voorvork dienen origineel te blijven, met uitzondering van de zuigerkit, shimstack, voorvorkolie en de voorvork veren die naar voorkeur veranderd kan worden. De achter schokbreker dient vervangen te worden door het type wat in de GYTR kit omschreven staat.

2.12.16 De volgende items mogen worden gewijzigd of vervangen ten opzichte van de items die op de gehomologeerde motorfiets zijn gemonteerd

* Elk type smeer-, rem- of ophangvloeistof mag worden gebruikt.

* Om werkzaamheden aan het achterwiel te vergemakkelijken, mag het kettingscherm verwijderd worden.

* De meegeleverd GYTR bescherming (shark-vin) voor het achter tandwiel dient gemonteerd te zijn.

* Indien de rijder geen eigen transponder heeft, kan een transponder bij de circuits door de deelnemer gehuurd worden.

2.12.17 Design

Het design en de sticker set dient van alle motoren gelijk te zijn volgens eenzelfde uiterlijk design.

De sticker set moet besteld worden en wordt door de organisatie van de Yamaha R7 bLUcRU geleverd en hierop worden vaste plekken voor eigen sponsoren aangegeven.

Een update hiervan volgt qua design.

De velgen dienen origineel blauw, zwart, of goud te zijn. Andere kleuren zijn niet toegestaan.

Ook velglint of kleuren in de velgen zijn niet toegestaan.

De overige kleuren moeten zijn zoals de machine door Yamaha nieuw is geleverd. Bij een valpartij waarbij de cup-sponsor-stickers beschadigen, dienen deze altijd vervangen te worden.

De naamsticker van de rijder moet altijd tegen de bovenste rand van de ruit worden geplakt of achter tegen het zitje.

Extra uitingen op de machine mogen uitsluitend worden geplaatst op de door de Yamaha R7 Cup organisatie aangegeven plekken.

Stickers van privésponsors of andere uitingen die concurrerend zijn met de Yamaha R7 Cup sponsoren zijn niet toegestaan.

In geval van twijfel de Yamaha R7 Cup coördinator raadplegen. De beslissing van de Yamaha R7 Cup coördinator is bindend.

2.12.18 Camera's

Cameramontage is enkel toegestaan in overleg met en na toestemming van de Yamaha R7 bLUcRU organisatie.

2.12.19 Banden

De R7 moet in het raceweekend en tijdens kwalificaties en wedstrijden uitgerust zijn met **Metzeler Racetec RR Slicks.**

- Montage voor: 120/70-17 Metzeler Racetec RR K1
- Montage achter: 180/60-17 Metzeler Racetec RR K1

Als regenbanden rijden we met Metzeler Rain SCR1

- Montage voor: 120/70-17 Metzeler Rain SCR1
- Montage achter: 190/60-17 Metzeler Rain SCR1

De banden zijn verkrijgbaar bij www.circuitshop.nl

2.12.20 Nummers en achtergronden

Nummerplaten: 1x in het midden van de kuip en links en rechts op de onderkuip.

Achtergrondkleur Wit

Cijfers Blauw (RAL 5002)

De cijfers moeten duidelijk leesbaar zijn, van één enkele kleur en in een duidelijk eenvoudig lettertype en elkaar niet overlappen. c)De maten voor alle nummers zijn:

Minimumhoogte: 160 mm

Minimumbreedte: 80 mm

Minimale dikte: 25 mm

In geval van verschil van inzicht over de leesbaarheid van de nummers, is de beslissing van het Hoofd Techniek definitief.

2.13 VEILIGHEIDSUITRUSTING DEELNEMERS

Het is verplicht dat elke rijder en passagier aan elk race-evenement moet beginnen met een complete set onbeschadigde set veiligheidsuitrusting.

Een complete set veiligheidsuitrusting moet bestaan uit:

1. • Helm
2. • Leren pak 1-delig
3. • Handschoenen
4. • Laarzen
5. • Rug beschermer
6. • Borst beschermer
7. • *Airbag systeem

* uitgezonderd rijder en passagier zijspan combinaties

De uitrusting moet altijd correct worden gedragen tijdens activiteiten op het circuit. In bepaalde gevallen (bijvoorbeeld het airbagsysteem) moet de apparatuur ten minste aan het begin van elke circuitsessie aanwezig en functioneel zijn.
De beslissing van het Hoofd Technisch Officials is definitief op het gebied van uitrusting.
Het enige doel van elk onderdeel van het race pak, de laarzen en de handschoenen van de rijder moet zijn om de rijder te beschermen bij een incident.
Daarom is elk onderdeel van deze uitrusting, dat wordt geacht uitsluitend bedoeld te zijn om het aerodynamische effect van de rijder te ondersteunen, niet toegestaan.
De beslissing van het Hoofd Technisch Officials is definitief bij het bepalen van wat een item is dat uitsluitend voor aerodynamisch effect is.

2.13.1 HELMEN

Rijders en passagiers dienen helm dragen die in goede staat verkeert, een goede pasvorm biedt en goed is bevestigd
Helmen dienen van het volledige gezichtstype (integraal helm) te zijn en te voldoen aan de internationale FIM normen.
Normen voor helmen:

VS: DOT FMVSS 218 met M 2020R of M 2025D of M 2025R
JAPAN: JIS T 8133 2015 Type 2 Full face EUROPA
Europa ECE 22-06 type P vanaf 01-01-2026
FIM: FRHPhe-02 vanaf 01–01-2026,

Een lijst met FIM gehomologeerde helmen is beschikbaar op www.frhp.org. FRHPhe- 02
Vizieren moeten van onbreekbaar materiaal zijn gemaakt.
Wegwerp "tear-offs" zijn toegestaan.

Helm inspectie
Toelatingsmerk
Elke in een KNMV-evenement te gebruiken helm moet zijn voorzien van een geldig 'KNMV toelatingsmerk teken (jaarsticker) voor motorsporthelmen.

Inspectie van de helmen
Een KNMV-jaarsticker wordt door de Technische Officials van de KNMV op een helm aan de de rechter zijde aangebracht nadat bij inspectie is gebleken;
a) 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;
b) dat er sprake is van een winkelnieuwe, dus ongebruikte en in goede staat verkerende helm of - naar het oordeel van de TO - in nieuw staat verkerende helm
c) dat er geen aangebrachte veranderingen zijn doorgevoerd, die een inbreuk op de goedkeuringsnormen betekenen. Immers in dat geval zal dat als een helm zonder goedkeuringslabel worden aangemerkt.

De geldigheidduur van de KNMV-jaarsticker is ten hoogste vier jaar.
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 Technisch Officials 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.

2.13.2 BESCHERMENDE KLEDING

Rijders dienen een volledig leren pak dragen met extra lederen vulling of andere bescherming op de belangrijkste contactpunten, knieën, ellebogen, schouders, heupen die voldoen aan EN1621-1:2012.

Het gebruik van sliders (specifieke delen van de veiligheidsuitrusting van de rijder, permanent bevestigd of verwijderbaar, bedoeld om regelmatig contact te maken met het baanoppervlak om de rijder te helpen bij het nemen van bochten), is toegestaan op de knieën, ellebogen of andere delen van het race pak, waar dit nodig wordt geacht.

Ze mogen niet zijn vervaardigd van of materiaal bevatten dat bij contact met het baanoppervlak visuele of andere storingen kan veroorzaken voor andere rijders.

Het gebruik van een airbag systeem is verplicht. (uitgezonderd rijders en passagiers in de zijspan klasse.)

De apparatuur moet voor aanvang van het evenement ter inspectie bij de technische controle worden aangeboden.

Voeringen of onderkleding mogen niet gemaakt zijn van een synthetisch materiaal dat kan smelten en de huid van de rijder kan beschadigen.

Rijders dienen tevens leren handschoenen en laarzen dragen, die samen met het leren pak volledige bedekking bieden vanaf de nek naar beneden.

Vervangende leermaterialen mogen worden gebruikt, mits deze zijn gecontroleerd door het HOOFD TECHNICH OFFICIALS.

Het gebruik van een borst- en rug beschermer is verplicht (met of zonder airbagbescherming in het pak) en moet duidelijk gemarkeerd zijn met de volgende normen:

a) De rug beschermer moet voldoen aan EN1621-2, CB ("centrale rug") of FB ("volledige rug") Niveau 1 of 2.

b) De borstbeschermer moet voldoen aan prEN1621-3 niveau 1 of 2

c) Airbag systeem mag geintegreerd zijn in het racepak of gedragen als vest .

Elke vraag met betrekking tot de geschiktheid of de staat van de kleding en/of helm van de rijder zal worden beslist door de het Hoofd Technisch Officials die, indien hij dat wenst, de fabrikanten van het product kan raadplegen alvorens een definitieve beslissing te nemen.

2.13.3 Verplichting rijder

Het is de plicht van de rijder, zijn helm en kleding voor aanvang van een evenement tijdens de technische keuring bij de Technisch Officials ter inspectie aan te bieden.
Het is tevens de plicht van een rijder, zijn helm en kleding, nadat hij bij een valpartij is betrokken geweest, direct bij de Technisch Officials ter inspectie aan te bieden.

In geval van twijfel over de staat van helm of kleding is het oordeel van het Hoofd Technisch Officials bindend.

Voorbeelden helm normen:
ECE 22 – 06 "P" (EUROPE)

Het ECE-merk bestaat uit een cirkel rond de letter E, gevolgd door het onderscheidingsnummer van het land dat de goedkeuring heeft verleend.

(JAPAN) JIS
(Label affixed inside the helmet).
JIS T 8133

JAPAN	Protective helmet for motor vehicle users T8133:2015 Class 2 Certification No. XX0000000 Label serial No. 0000000000 XXX Manufacturer's name (Trade mark of certification body)

(USA) M2020
(Label affixed inside the helmet).

USA	WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH. M2015 SAMPLE SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED. SNELL MEMORIAL FOUNDATION WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH. M2020R SAMPLE SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED. SNELL FOUNDATION WARNING SOME REASONABLY FORESEEABLE IMPACTS MAY EXCEED THIS HELMET'S CAPABILITY TO PROTECT AGAINST SEVERE INJURY OR DEATH. M2020D SAMPLE SAMPLE OF THIS HELMET MODEL HAS PASSED THE SNELL STANDARD AND IS SO CERTIFIED. SNELL FOUNDATION

FIM :

FIM	

FIM FRHPhe-02

2.14 MACHINEKEURING

2.14.1 Ten behoeve van de technische keuring zal de organisator een keuringskaart verstrekken. Zonder de volledig ingevulde keuringskaart zal de motorfiets niet gekeurd worden.
De rijder en/of monteur dient zich bij de keuring te melden op het tijdstip zoals aangegeven in het aanvullend reglement.

2.14.2 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 aan de ***rechterzijde bij het balhoofd*** als dit technisch niet mogelijk is, beslist het Hoofd Technisch Officials over de plaats van de keuringssticker.
Het Hoofd Technisch Officials neemt de uiteindelijke beslissing in geval van een verschil van inzicht betreffende eventuele delen die niet conform het reglement zijn.
Het Hoofd Technisch Officials heeft het recht om alle onderdelen van elke machine op elk tijdstip te controleren.

2.14.3 Geluids- en gewicht controle kan deel uit maken van de keuring.
Gedurende het gehele evenement kunnen motoren hiervoor ter keuring aangeboden worden.

2.14.4 Het Hoofd Technisch Officials dient de wedstrijdleider op de hoogte te stellen van de resultaten van de keuring.

2.14.5 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.

2.15 NACONTROLE

De wedstrijdleider kan bepalen 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 betreffend 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 ervoor dat zijn motor direct naar de T.C. wordt gebracht. Voor alle klassen zijn dit steeds de eerste drie geklasseerden 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 homologatiepunten.
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 Technisch Officials in overleg met de wedstrijdleider, voorafgaande aan de wedstrijd de aan te wijzen plaats(en) en de te controleren punten vaststellen.
Het Hoofd Technisch Officials rapporteert zijn bevindingen zo spoedig mogelijk aan de wedstrijdleider.
Bij de nacontrole mogen per motorfiets aanwezig zijn: 2 monteurs, teammanager en de rijder.
Tevens hebben toegang tot de nacontrole, behalve de technisch officials, de wedstrijdleider en juryvoorzitter. Motoren die bij de nacontrole niet voldoen aan de gestelde eisen in het technisch en/of aanvullend reglement wegrace, worden bestraft volgens de richtlijnen.
Motoren aangewezen om een nacontrole te ondergaan dienen in het parc fermé te worden geplaatst en in het parc fermé te blijven tot dat de wedstrijdleider deze motoren vrij zal geven.

2.16 Geluidscontrole

Het motorgeluid wordt gecontroleerd op de maximumwaarde zoals gesteld in de specifieke klasse reglementen. 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 ten minste 20 cm boven de grond. Wanneer dit niet mogelijk is kan de meting worden gedaan onder een hoek van 45 graden omhoog.

Voor zijspancombinaties: gemeten wordt met de microfoon op een afstand van 50 cm van de uitlaat pijp onder een hoek van 45 graden omhooggericht, gemeten vanuit de hartlijn van het uiteinde van de uitlaat.
Als de motor geen vrijloop heeft moet hij gedurende de geluidstest op een standaard zijn geplaatst.
De motor dient in de vrijstand te draaien tot het vereiste toerental is bereikt, waarna de meting wordt verricht. Bij meercilinder motoren wordt het geluid aan elk uitlaateinde gemeten.

Het omgevingsgeluid tijdens het meten mag niet meer zijn dan 90 dB(A) gemeten op minimaal 5 meter van de geluidsbron.

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

Omdat de slag van verschillende motorconfiguraties binnen een inhoudsklasse nagenoeg gelijk is zal gemeten worden met vaste toerentallen (RPM).
Niet-sportproductieklassen 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		
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

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	

Voor niet-sportproductieklassen klasse zal het meettoerental afhangen van de gemiddelde zuigersnelheid die overeenkomt met de slag van de motor

Slag	*2-takt*	*4-takt*
30	13000	11000
31	12500	10645
32	12187	10313
33	11818	10000
34	11470	9706
35	11142	9429
36	10833	9167
37	10540	8919
38	10263	8684
39	10000	8462
40	9750	8250
41	9512	8049
42	9285	7857
43	9069	7674
44	8863	7500
45	8666	7333
46	8478	7174
47	8297	7021
48	8125	6875
49	7959	6735
50	7800	6600
51	7647	6471
52	7500	6346
53	7358	6226
Slag	*2-takt*	*4-takt*
54	7222	6111
55	7090	6000
56	6964	5893
57	6842	5789
58	6724	5690
59	6610	5593
60	6500	5500
61	6393	5410
62	6290	5323
63	6190	5238
64	6093	5156
65	6000	5077
66	5909	5000
67	5820	4925
68	5735	4853
69	5652	4783
70	5571	4714
71	5492	4648
72	5416	4583
73	5342	4521
74	5270	4459
75	5200	4400
76	5132	4342
77	5065	4286
Slag	*2-takt*	*4-takt*
78	5000	4231
79	4937	4177
80	4875	4125
81	4815	4074
82	4756	4024
83	4699	3976
84	4343	3929
85	4588	3882
86	4535	3827
87	4483	3793
88	4432	3750
89	4382	3708
90	4333	3667
91	4286	3626
92	4239	3587
93	4194	3548
94	4149	3510
95	4105	3474
96	4063	3438
97	4021	3402
98	3980	3367
99	3939	3333
100	3900	3300

2.16.2 Apparatuur voor geluidsmeting moet voldoen aan de internationale standaard.
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.

Correcties:
Type 1 meter: tolerantie + 1 dB/a

Geluidscontrole tijdens en na een wedstrijd

Wanneer tijdens het verloop (bv. na kwalificatie trainingen) van een wedstrijd een geluidscontrole wordt verlangd moeten de motoren voldoen aan de waarde, genoemd in het specifieke reglement van de klasse..
Na een wedstrijd kan een controle wordt verlangd van **tenminste** de eerste 3 geklasseerde motoren
Bij de controle na de wedstrijd(en) wordt een tolerantie van +3 dBa toegepast.

2.17 Brandstof en Olie

Dit document is te lezen op de site van de KNMV bij de wedstrijd documenten

2.17.1 Benzine opslag

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 en dat het vat op een lekbak moet staan die 110% van het vat kan bevatten..
In de pitbox dient een brandblusapparaat aanwezig te zijn.

2.18 Visuele informatie

Futura Heavy

Futura Heavy Italicy

Univers Bold

Univers Bold Italic

Oliver Med.

Oliver Med. Italic

Franklin Gothic

Franklin Gothic Italic

DIAGRAM 1

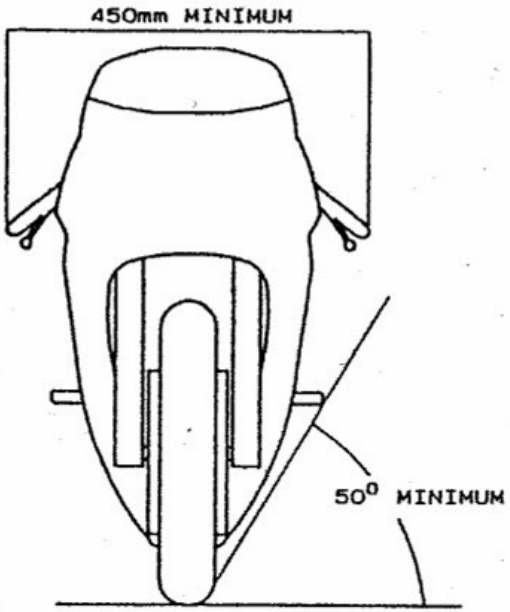


DIAGRAM 2

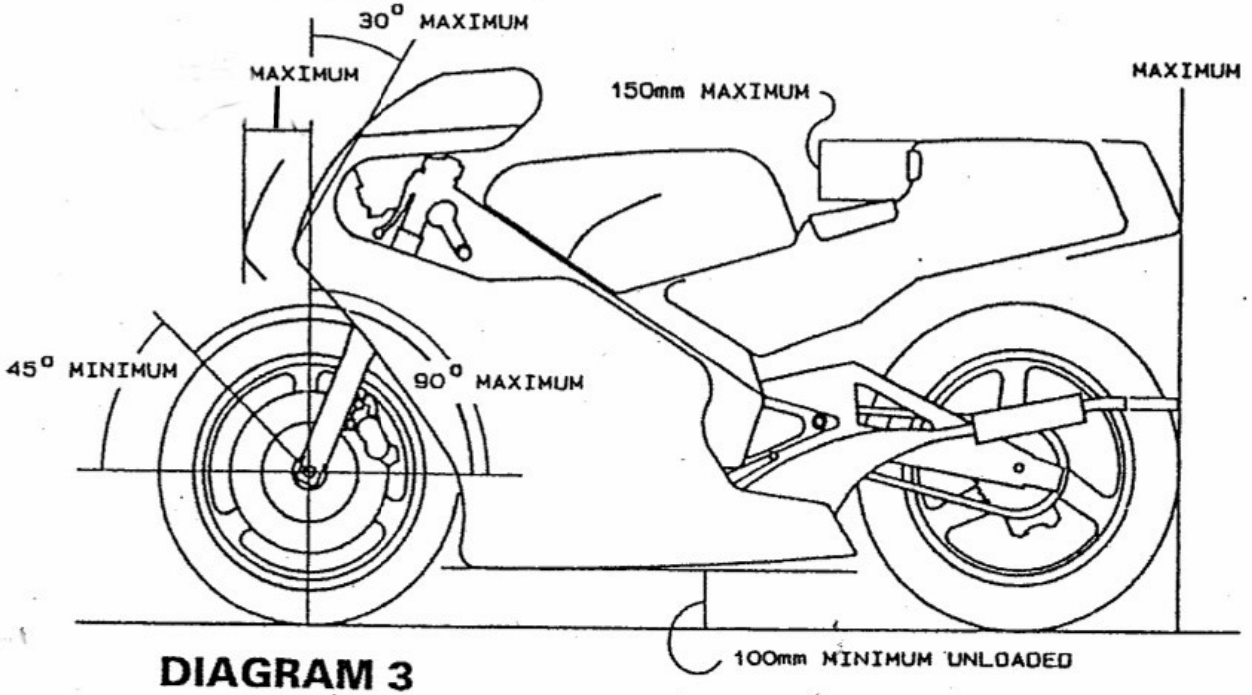


DIAGRAM 3

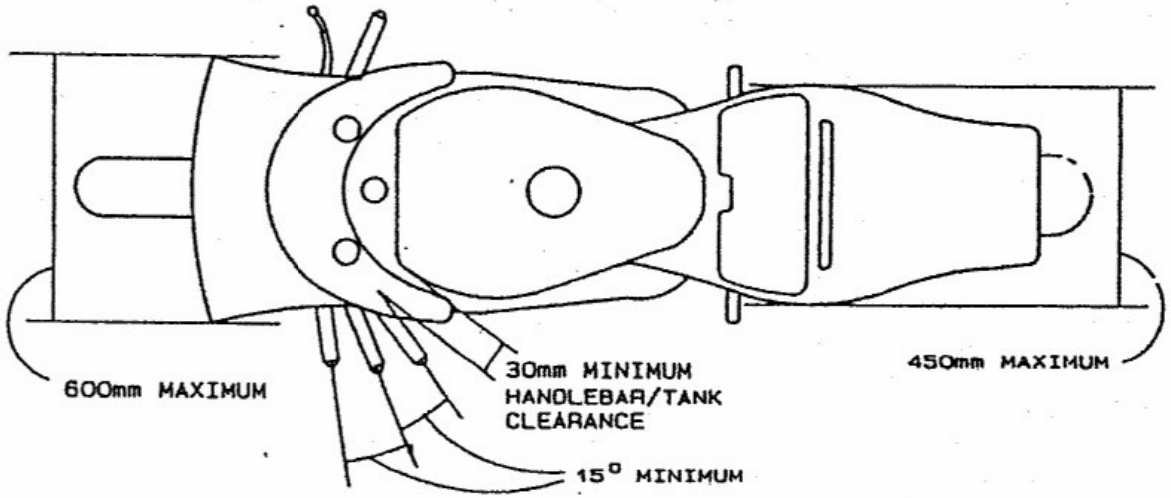
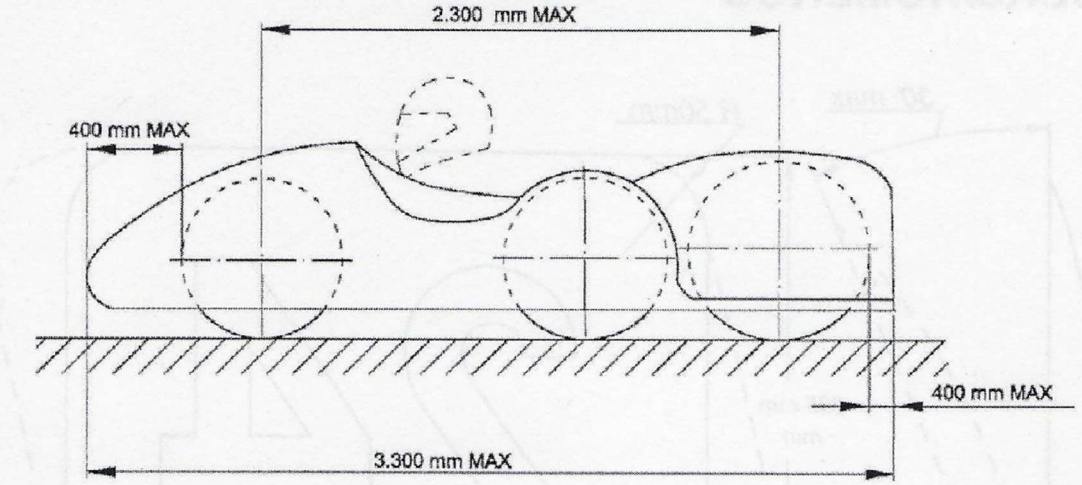
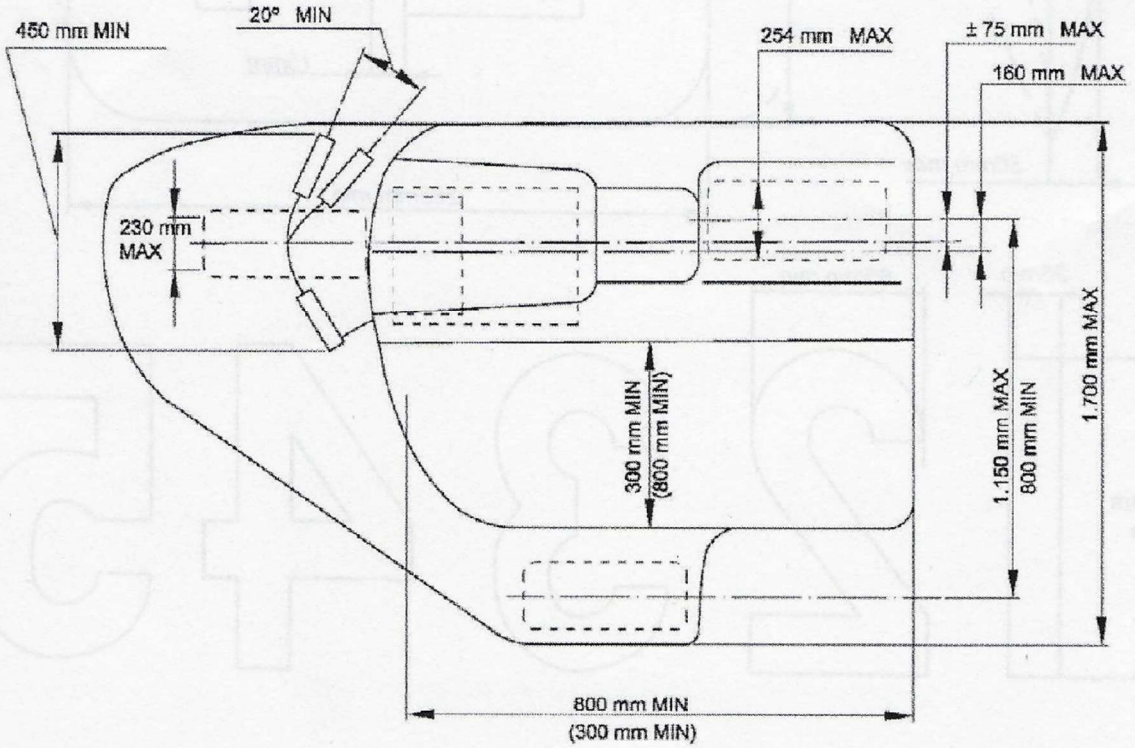


DIAGRAM A


2.300 mm MAX
400 mm MAX
400 mm MAX
3.300 mm MAX


450 mm MIN
20° MIN
254 mm MAX
± 75 mm MAX
160 mm MAX
230 mm MAX
300 mm MIN (800 mm MIN)
1.150 mm MAX
800 mm MIN
1.700 mm MAX
800 mm MIN (300 mm MIN)

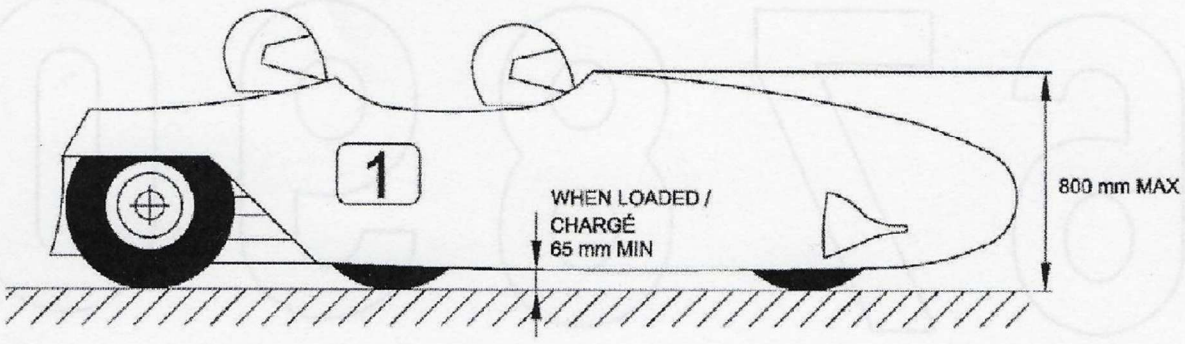
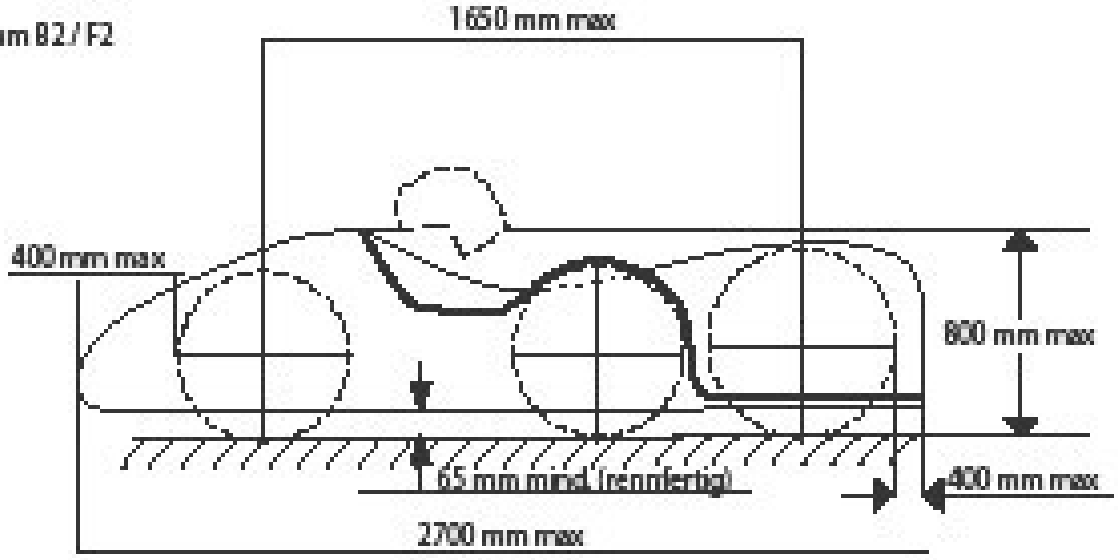
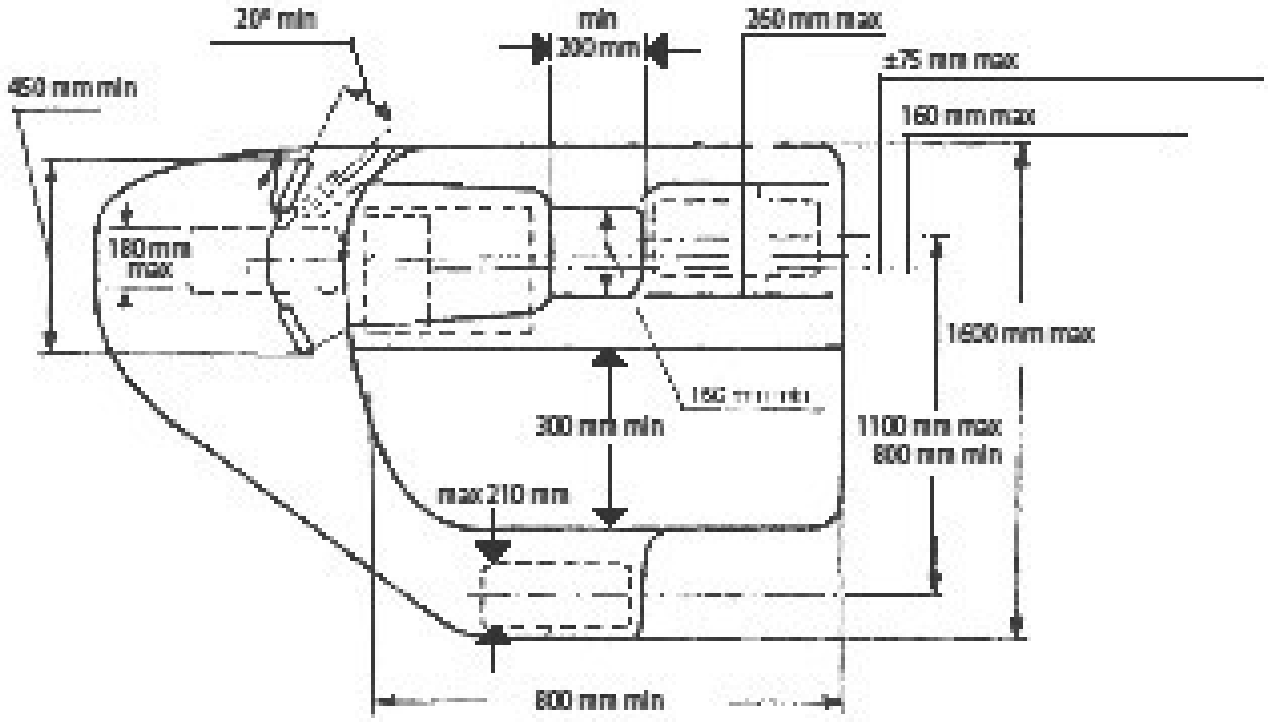
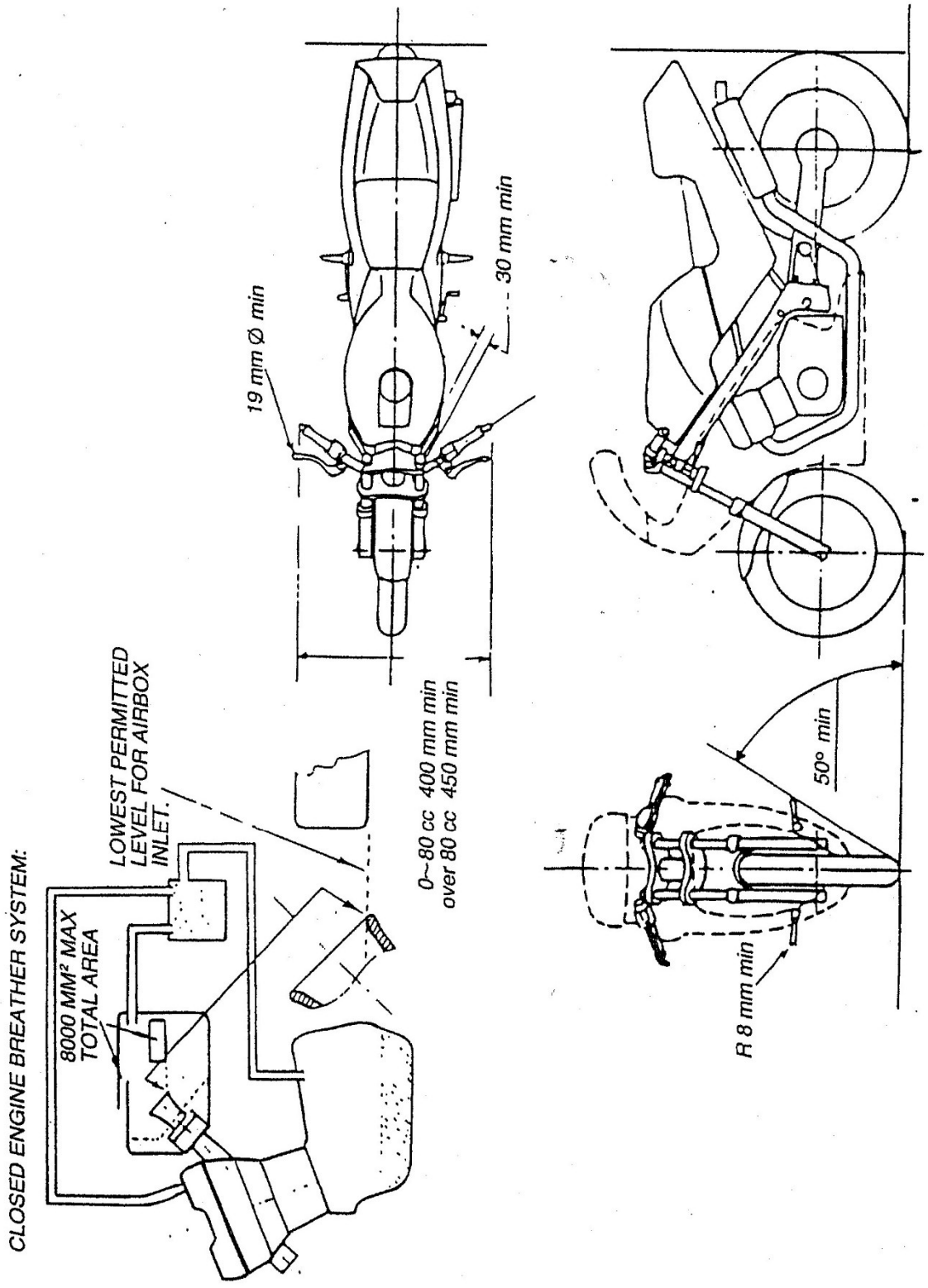

1
WHEN LOADED / CHARGÉ
65 mm MIN
800 mm MAX

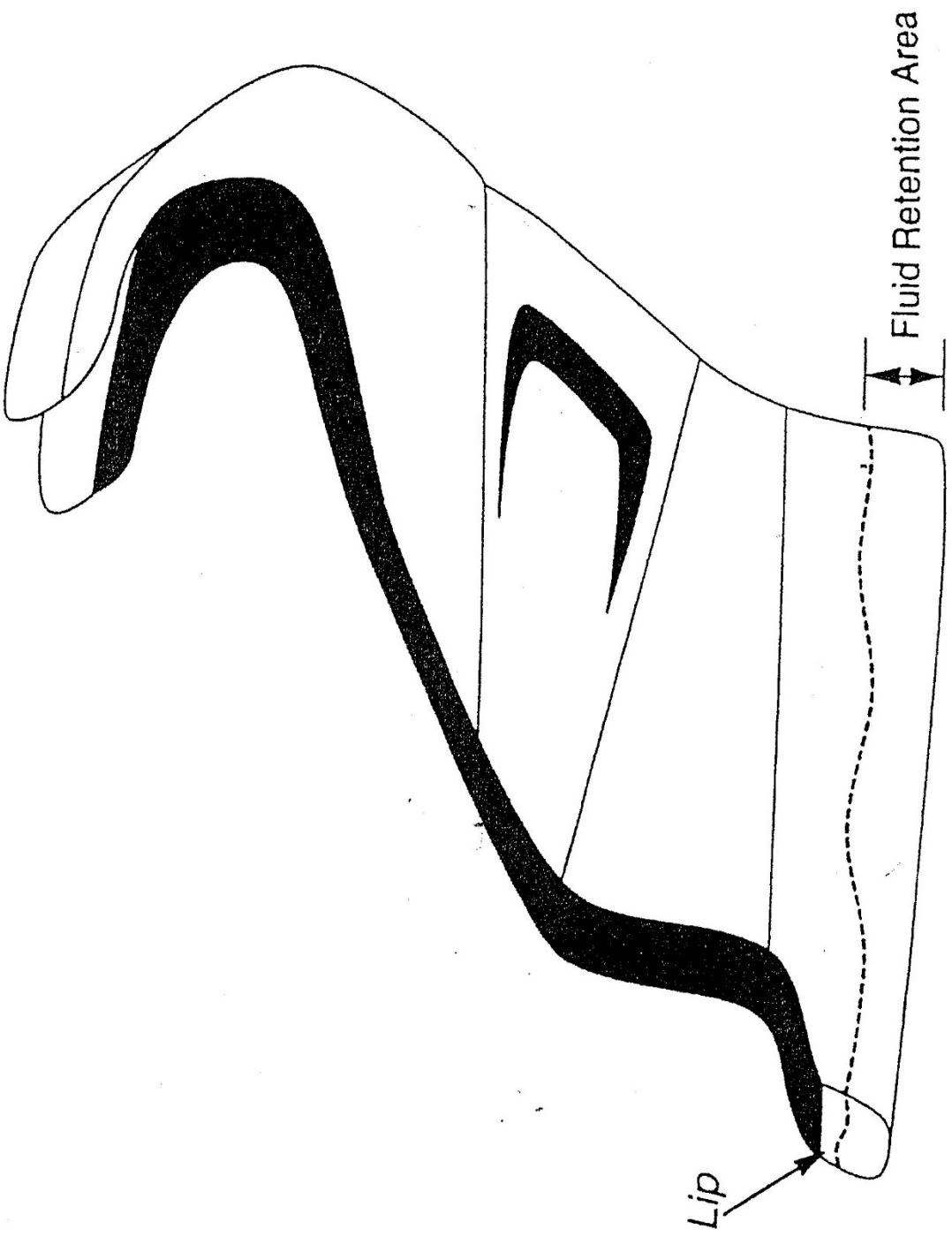
Diagramm B2 / F2



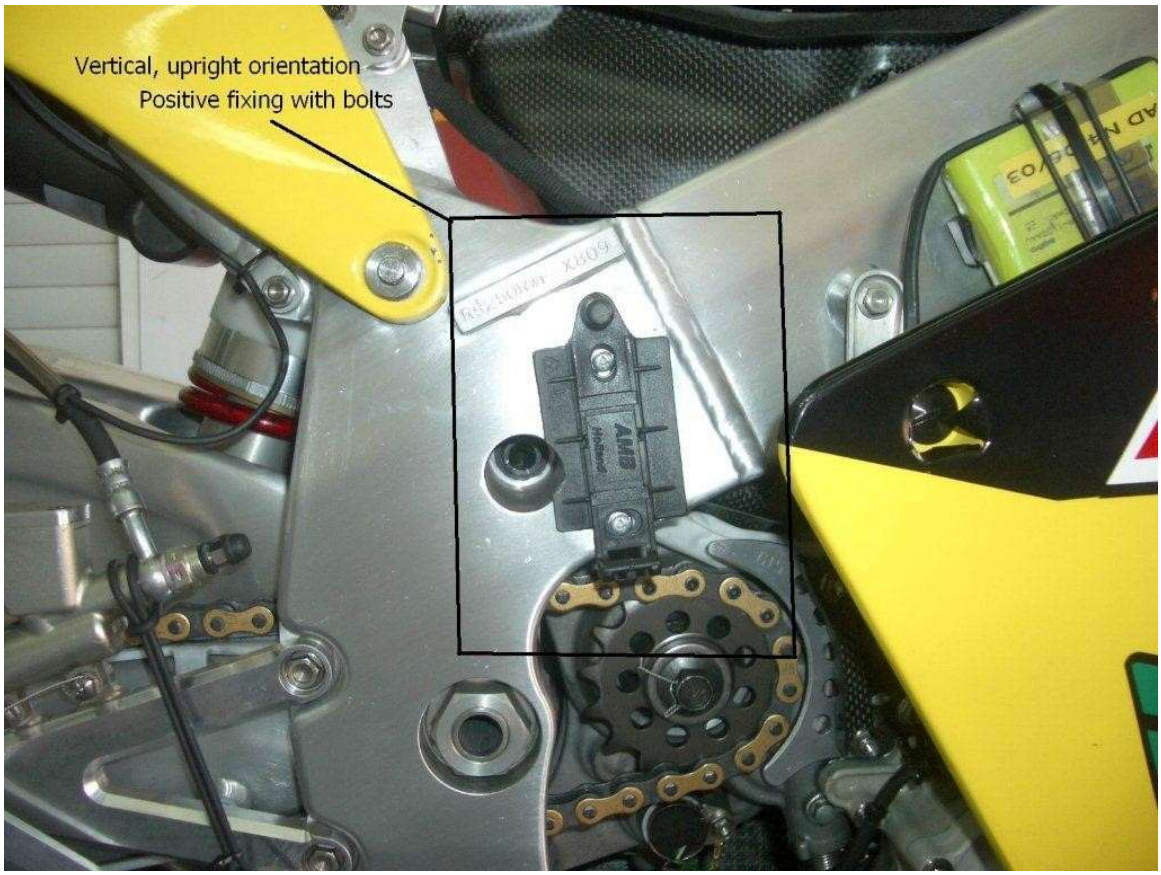



CLOSED ENGINE BREATHER SYSTEM:
8000 MM² MAX TOTAL AREA
LOWEST PERMITTED LEVEL FOR AIRBOX INLET.
19 mm Ø min
30 mm min
0~80 cc 400 mm min
over 80 cc 450 mm min
50° min
R 8 mm min

ROAD/ROUTE C



Transponder Mount


Vertical, upright orientation
Positive fixing with bolts

Titel

	Max. increase of radius (dyn) tyre	10 10	15 15	15 15	15 15	20 20	20 20
	Stat. Distance of surface fixed from m/cycle parts (tyre) (mm) axial radi '	ɾ 15	ɾ 15	ɾ 20	ɾ 20	ɾ 25	ɾ 25
	Min. Depth of grooves (mm)	1.	2.	2.	2.	2.	2.
Speed	Speed categorie (km/h)	Over 21	Over 21	Ove	Over 21	Ove	Over 21
Rim / W	Marking on rim (minimum)	1. 50	1. 50	1. 50 1. 60	1. 60 1. 85	1. 85 2. 15	2. 15 2. 15
	Minimum (mm)	38	38	38 40 ɾ	40 ɾ 47	47 55	55 55

Tyre	Minimum diametre marking (mm)						
Rim	Maximum diametre marking (inches)						
Tyre width	Maximum (mm)						
	Minimum (mm)	50 50	50 50	63 70	70 83	75 100	83 110
	Wheel	front rear	front rear	front rear	front rear	front rear	front rear
	Max. engine cap. in cc	80 / 50	125	250	350	500	750 1000

** For road racing sidecars, tyre width dimensions refers to tread width. All others refer to overall width.