

TECHNISCH REGLEMENT 2011

Met deze versie komen alle voorgaande edities te vervallen.



<i>Versie</i>	<i>Datum</i>	<i>Reden wijziging</i>
1	05-01-2011	Nieuw voor 2011 vet gedrukt

RAP Holland

Zie voor contact-informatie: www.pocketbikes.nl

1	Inleiding.....	3
2	Algemeen Technisch reglement.....	3
3	Pocketbike algemeen.	4
3.1	Rijwielgedeelte.....	4
3.2	Wielen.....	5
3.3	Banden.	5
3.4	Remmen.	5
3.5	Voetsteunen.....	5
3.6	Afmetingen.....	5
3.7	Beplating en kuipwerk.	5
3.8	Stuur.	6
3.9	Brandstof en brandstoftank.	6
3.10	Aandrijving.	7
3.11	Draaiende delen.....	7
3.12	Stopmechanisme.	7
3.13	Kabels en leidingen.....	7
3.14	Borging	7
3.15	Transponder(houder)	8
3.16	Nummering	8
3.17	Kleding.....	8
3.18	Helmen.	9
4	Motorisch algemeen.	9
4.1	Luchtfilter	9
4.2	Carburateur.....	9
4.3	Ontsteking.....	9
4.4	Membraan en membraanhuis	9
4.5	Uitlaat	10
4.6	Geluid	10
4.7	Restrictie.....	10
4.8	Overbrenging	10
4.9	Koeling.....	11
5	Aanvullende en afwijkende eisen voor de verschillende klassen.....	11
5.1	Junior A.....	11
5.2	Junior B.....	11
5.3	Senior Standaard.....	11
5.4	Senior Open 40.....	12
5.5	Senior Open 50 en Senior Plus.....	12
5.6	Klasse Zelfbouw algemeen (lucht / water).....	12
5.7	Zelfbouw Lucht.....	12
5.8	Zelfbouw Water.....	13

1 Inleiding

Het Technisch Reglement en de bijlage zijn de verantwoordelijkheid van de Technische Commissie van de KNMV. In die gevallen waarin het TR blijkt niet te voorzien en waarbij met name de veiligheid in het geding kan zijn, is de TC van de KNMV verplicht direct zelfstandig te beslissen.

Klassenvertegenwoordigers brengen wensen van een klasse ten aanzien van het Technisch Reglement of de bijlage ter kennis van de TC Rap.

De TC Rap verzorgt ten behoeve van het Bestuur voorstellen ter verbetering cq aanpassing van het Technisch Reglement en de bijlage zowel in algemene zin als per klasse.

Het Bestuur van RAP Holland overlegt met de importeurs, de TC, de KNMV en betrokken leden over nadere invulling van het Technisch Reglement en de bijlage en bekrachtigt het concept. In de ALV wordt besloten tot de definitieve versie voor het komende verenigingsjaar.

De door het bestuur bekrachtigde versie is vanaf dat moment operationeel.

Het lezen en omgaan met het Technisch Reglement of de bijlage op andere wijze dan zoals erover is gesproken in de ALV is subversief. In dergelijke situatie geldt de nadere uitleg die het bestuur en eventueel de officials aan de tekst geven en wel voor het gehele seizoen.

2 Algemeen Technisch reglement

Deelnemende motoren moeten van een type zijn als gehomologeerd door de importeur of fabrikant.

De motoren moeten door hen, voor 15 maart voorafgaand aan het seizoen, ter homologatie aan de TC aangeboden zijn in de uitvoering zoals deze ingezet zal gaan worden.

Na deze datum kunnen er geen homologatie aanvragen meer worden gedaan, en worden ook niet meer in behandeling genomen.

Tijdens de homologatie zal ondermeer worden vastgesteld welke carburateur-diameter en/of restrictor-maten toegepast dienen te worden per klasse. Dit zal worden verwerkt in de Bijlage bij het Technisch Reglement.

Deze bijlage kan ook tussentijds worden aangepast als dat nodig zou blijken te zijn om de gelijkwaardigheid in een klasse tussen de verschillende merken en typen motoren te herstellen.

Er kunnen alleen fabriek standaard motoren en onderdelen ter homologatie aangeboden worden, in een uitvoering die voor iedereen, op artikelnummer te bestellen is.

Gehomologeerde onderdelen moeten voor iedereen bij de importeur of fabrikant op artikel nummer te bestellen zijn.

Bij de homologatie hoort dus ook een uitgebreide lijst met onderdelen en artikel nummers. Samen met verduidelijkende foto's zal een homologatie map opgesteld worden welke in het beheer is bij de TC en waarvan een kopie bij de KNMV officials ligt welke samen met het TR tijdens de wedstrijden voor controle doeleinden gebruikt zal worden.

3 Pocketbike algemeen

Om deel te mogen nemen aan de wedstrijden dient de motor in goede staat van onderhoud te verkeren.

Uitstekende of scherpe delen die een potentieel gevaar voor rijders kunnen opleveren zijn niet toegestaan, denk hierbij onder andere aan kuipdelen, uitlaat enz.

Beoordeling is aan de Technische Keuring Official.

Afwijken van de eisen zoals beschreven in het algemene deel van dit reglement is alleen toegestaan waar dit specifiek aangegeven is voor de betreffende klasse.

Onder een zelfbouwmotor verstaan we een pocketbike met:

een zelfgebouwd frame (dus te homologeren), waarvoor een maximale seriegrootte van 10 stuks geldt.

Onder een fabrieksmotor verstaan we een gehomologeerde pocketbike met:

een standaard productie frame voorzien van een standaard productie motorblok.

Toepassen van delen van verschillende fabrikanten is niet toegestaan tenzij dit uitdrukkelijk toegestaan is door de importeur en ook als zodanig gehomologeerd.

De homologatie is merk en type gebonden.

Motorische delen staan elders in dit reglement omschreven.

Onder gehomologeerde framedelen vallen de volgende onderdelen:

- hoofdframe
- zitframe
- achterbrug
- kroonplaten
- clip-ons
- voorvorkpoten
- wielassen
- wielnaven
- velgen
- remklauw inclusief de remophanging en de remschijf
- voetsteunen met schetsplaten
- motorophanging

Homologatie geschiedt vanwege RAP Holland door de TC Rap op grond van ontwerp en bouwgegevens van de pocketbike De TC Rap helpt waar mogelijk een machine inzetbaar te krijgen binnen de regels.

De TC Rap houdt ten behoeve van haar controlerende taak en het bestuur op standaard wijze boek van alle per importeur (fabrikant/ bouwer) ter homologatie aangeboden uitvoeringen. Bij de wedstrijden kan en zal op vastgelegde homologatie eigenschappen en kenmerken worden gecontroleerd.

3.1 Rijwielgedeelte

Onder het rijwielgedeelte vallen het gehele frame, de gehele voorvork, de remmen met bevestiging en de wielen.

Aan deze onderdelen mag niets veranderd of gemodificeerd worden.

Het rijwielgedeelte mag geen enkele vorm van vering of schokbreker hebben, de banden worden hier buiten beschouwing gelaten. (zelfbouw klassen uitgezonderd)

3.2 Wielen

De wielen met naven dienen een maximale diameter te hebben van 6.5 inch.
De wielen en banden mogen in geen enkele stand vaste delen van de motor kunnen raken.
Velgen mogen tussen de onderlinge gehomologeerde merken minibikes worden uitgewisseld, mits deze zonder constructieve aanpassingen aan de velg of het frame kunnen worden gebruikt.

3.3 Banden

Er mogen geen droogte scheuren zichtbaar zijn.
In geval van profielbanden mag de profieldiepte bij aanvang van de wedstrijd op geen enkele plaats minder als 1,5 mm bedragen.
In geval van slicks, moeten de slijtage indicatoren bij aanvang van de wedstrijd allemaal nog zichtbaar zijn.
De ventielen moeten zijn afgesloten met metalen ventieldoppen.

3.4 Remmen

Er dienen minimaal 2 goedwerkende remmen aanwezig te zijn die onafhankelijk van elkaar werken, 1 op het achterwiel en 1 op het voorwiel.
De bediening mag, hydraulisch of mechanisch geschieden.
Aanpassingen en modificaties aan de remmen en frame delen zijn niet toegestaan.
De remgrepen moeten aan het eind een afronding hebben van minimaal R=4.
Remmen van het "oude" type, met de ronde remblokken zijn niet toegestaan.

3.5 Voetsteunen

De voetsteunen moeten een minimale lengte hebben van minimaal 29 mm.
Voetsteunen in cup- of schaalvorm zijn niet toegestaan.
Indien inklapbare voetsteunen zijn toegepast, moeten deze na inklappen anders als alleen door eigen gewicht, vanzelf terugklappen in de normale positie.
Voetsteunen dienen aan de buitenkant rondom van een kunststof omhulsel voorzien te zijn.
Scherpe of snijdende kanten zijn niet toegestaan.

3.6 Afmetingen

Pocketbikes moeten voor verschillende klassen aan verschillende eisen voldoen.
We maken hier deels onderscheid in MINI en MIDI formaat Pocketbikes.

	Mini	Midi
Wielbasis max	651 mm	730 mm
Totale lengte max	945 mm	1060 mm
Totale hoogte max	567 mm	620 mm
Zithoogte max	404 mm	460 mm
Stuurbreedte max	530 mm	540 mm
Doorsteek demper achter zit. max	50 mm	50 mm
Doorsteek voorband tov kuip of spatbord max	70 mm	70 mm

Op bovenstaande maten geldt geen tolerantie.

3.7 Beplating en kuipwerk

Carbon (koolstof) en kevlar, zijn onder een totale materiaal dikte van 1.5 mm niet toegestaan.
Indien materialen als b.v. aluminium, blik, carbon en kevlar gebruikt worden, dan dienen de randen goed afgeschermd te worden door een afwerkstrip of vels rand. R=3 min.
Eventueel puntige delen welke een gevaar kunnen betekenen, dienen een afwerking hebben met een radius van R=10 mm minimaal.

Het gebruik van een voorspatbord is verplicht, tenzij er een stroomlijnomhulling gemonteerd is die de functie van het spatbord overneemt.

3.7.1 Valbeveiliging / valbeugel

Val beugels / doppen zijn toegestaan, mits deze aan bepaalde maten voldoen.

Val doppen mogen niet meer dan 35 mm buiten het zitje / kuipwerk uitsteken.

En valbeugel mag niet meer dan 25 mm buiten het zitje uitsteken, alle beugels / doppen mogen geen scherpe randen of hoeken hebben.

3.8 Stuur

Beide stuurhelften “clip-ons” dienen onafhankelijk van elkaar bevestigd te zijn.

Verder moeten de uiteinden afgedopt zijn en moeten een minimale radius hebben van R=5.

Het rubber van het gashandvat mag niet tot het einde doorlopen in verband met het open draaien tijdens een val.

De handgrepen aan de clip ons mogen daar waar de vingers zitten in geen enkele stand van het stuur een afstand van minder als 20 mm hebben tov een vast deel van de pocketbike. Flexibele delen, die makkelijk meegeven en geen beknelling kunnen veroorzaken, vallen buiten deze regel.

De doorsteek van de vorkpoten mag niet groter zijn als de bij homologatie vastgelegde waarde. Het gashendel dient zelfsluitend te zijn.

3.9 Brandstof en brandstoftank

Er mag alleen loodvrije brandstof gebruikt worden zoals het normaal aan de pomp te verkrijgen is. Ook Bio benzine E10 is toegestaan.

Ongelode benzine (incl. E10) voldoet aan de specificaties als het de volgende eigenschappen heeft:

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

Tegen de uitslag van een brandstoftest kan geen protest worden ingediend.

Ook kan TC KNMV een rijder opleggen met benzine te rijden die door RAP Holland ter beschikking wordt gesteld, dit wordt medegegeerd na beëindiging van een training of wedstrijd.

De rijder dient er voor te zorgen dat tank en carburateur leeg zijn bij aankomst bij TC, en moet zich minimaal 10 min voor de volgende training of wedstrijd.

Deze benzine wordt onder toezicht van TC KNMV voorzien van olie voor de mengsmering.

(KNMV of RAP HOLLAND zijn niet aansprakelijk voor de gevolgen van eventuele schade aan motorblok als gevolg van de toegekende benzine).

Toevoegingen buiten mengolie voor de smering zijn niet toegestaan.

Brandstoftanks als onderdeel van het zitje en / of extra tanks zijn verboden.

De vorm van de brandstoftank of cover moet één geheel vormen met de algehele vorm van de pocketbike.

De brandstoftank moet deugdelijk bevestigd zijn.

Indien een ontluchtingsslang wordt toegepast, moet deze uitmonden in een reservoir van benzinebestendig materiaal.

De vuldop van de brandstoftank moet lekvrij zijn. Deze moet zodanig sluiten dat losraken tijdens het rijden of bij een val wordt voorkomen.

3.10 Aandrijving

De aandrijving van het achterwiel dient tussen de koppeling en het wiel te geschieden door middel van een ketting en tandwielen.

3.11 Draaiende delen

Van bijvoorbeeld de ontsteking, de koppeling en de inloop van de ketting op de tandwielen moeten deugdelijk te zijn afgeschermd tegen het inklemmen van lichaamsdelen.

3.12 Stopmechanisme

De pocketbike dient voorzien te zijn van een degelijk stopmechanisme.

Voor de junioren is een polskoord verplicht in alle klassen en voor de senioren is dit aanbevolen.

Voor de senioren is een duidelijk zichtbare rode stopknop op een van beide clip-ons verplicht.

3.13 Kabels en leidingen

Hydraulische leidingen en bedieningskabels van remmen en gas mogen geen beschadigingen vertonen en moeten zodanig zijn gemonteerd dat doorslijten of afklemmen niet mogelijk is.

Leidingen mogen geen lekkage vertonen.

Bij hydraulische leidingen gaat de voorkeur uit naar leidingen met een metalen omhulsel.

Benzine slangen dienen deugdelijk bevestigd te zijn, bv met slangklemmen.

3.14 Borging

Onder borgen wordt verstaan: het voorkomen van loslopen door gebruikmaking van metalen draad met een dikte van minimaal 0,6 mm. Het gebruik van splitpennen wordt beschouwd als borgen. Het gebruik van zelfborgende moeren en van producten zoals Loctite wordt niet beschouwd als borgen omdat de goede werking daarvan niet zonder demontage kan worden vastgesteld bij de technische keuring.

Alle vuldoppen, aftappluggen, bouten en moeren die bij het loslopen olie lekkage kunnen veroorzaken, moeten zijn geborgd.

3.15 Transponder(houder)

Er mogen alleen transponders van het type Tranx 160 of 260 gebruikt worden. De transponderhouder moet minimaal 100 mm verwijderd zijn van alle ontstekingscomponenten en moet zoveel mogelijk in verticale stand zijn gemonteerd. (zie voorschrift van de fabrikant).

3.16 Nummering

De pocketbike moet aan de voorzijde voorzien zijn van het rijdersnummer. Dit nummer moet goed zichtbaar en duidelijk leesbaar zijn. Het nummer mag niet (gedeeltelijk) worden afgedekt door delen van de pocketbike of door de rijder in normale positie.

De minimale cijferhoogte aan de voorkant is 70 mm en de minimale breedte is 40 mm, de minimale lijndikte is 15 mm. De achtergrond moet aan alle kanten minimaal 2 mm buiten de cijfers uitsteken.

In verband met de leesbaarheid zijn de volgende letter type toegestaan:

Arial: 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Catriel: 1 2 3 4 5 6 7 8 9

MS Reference Sans Serif: 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Kleuren voor nummers en achtergrond:

Klasse	nummer (RAL nr.)	achtergrond (RAL nr.)
Junior A	wit (9010)	rood (3020)
Junior B	zwart (9005)	geel (1003)
Junior 4 takt	wit (9010)	licht blauw (5012)
Standaard 40	zwart (9005)	oranje (2008)
Open 40 / 4T	zwart (9005)	wit (9010)
Open 50	wit (9010)	donkerblauw (5010)
Senior plus	wit (9010)	zwart (9005)
Senior 4 takt	zwart (9005)	zilvergrijs (7001)
Zelfbouw	wit (9010)	donkergroen (6002)

Andere nummers of tekens op de pocketbike die leiden tot verwarring met het rijders nummer zijn niet toegestaan.

3.17 Kleding

De rijder moet een ééndelige goed passende overall dragen.

In rijpositie mag er geen onbeschermd stuk zitten tussen schoen/laars en pak. Als het pak door oorzaken als b.v. groei te kort wordt mag deze verlengd worden door middel van een degelijke oplossing om de benen te beschermen tegen verbranden of schuren.

Harde verstevigingen op schouders, ellebogen, heupen, knieën, stuitje en rug zijn sterk aanbevolen. Ook heeft het de voorkeur op de aangegeven plaatsen leren glijstukken aan de buitenkant van het pak te hebben.

Het dragen van een rugbeschermer is verplicht.

Dit geldt ook voor de handschoenen welke van leer, of van een ander materiaal met dezelfde relevante eigenschappen vervaardigd dienen te zijn, met verstevigingen op de bovenhand, knokkels en gewrichten.

Het te dragen schoeisel moet van leer zijn of van een ander materiaal met dezelfde relevante eigenschappen en de enkels te bedekken.

Het dragen van oogbescherming in de vorm van een onbeschadigd vizier of een goed aansluitende bril is verplicht.

3.18 Helmen

Helmen dienen onbeschadigd te zijn, goed te passen, en op de KNMV helmenlijst wegrace of wegrace 50cc te staan.

4 Motorisch algemeen

Er worden 1 cilinder motoren gebruikt met natuurlijke aanzuiging.

Drukvlulling dmv turbo, roots blowers, oid is dus niet toegestaan.

De maximale cilinderinhoud is klasse afhankelijk.

De cilinderinhoud wordt berekend met Pi als 3.14

Boring en slag moeten in tiende millimeters worden ingevuld.

Motorisch zijn alleen gehomologeerde onderdelen toegestaan, dit geldt voor de volgende onderdelen:

- carter
- krukas
- drijfstang
- zuiger
- cilinder
- cilinderkop (met vaste inhoud, verbrandingskamer volume)
- uitlaat
- nokkenas (zonder nokverstelling)
- in en uitlaatkleppen

Daar waar afwijken van gehomologeerde delen toegestaan is dienen wel onderdelen toegepast worden die speciaal voor pocketbikes ontwikkeld zijn en verkocht worden.

Van de bevestiging bouten of moeren van de cilinder en cilinderkop moet er minimaal 1 op een zodanige wijze doorboord (\varnothing minimaal 1.5 mm) zijn, dat het op eenvoudige wijze mogelijk is om de cilinder voor de 2-takt en de cilinder met cilinderkop voor de 4-takt, te verzegelen voor controle op een later tijdstip.

4.1 Luchtfilter

Voor alle klassen is een luchtfilter element voorgeschreven.

In de junioren klassen is het advies waar mogelijk met een midiframe een airbox toe te passen.

De airbox wordt in 2012 ook verplicht in de junioren klassen.

Alle senioren klassen met een midi frame **is een goed werkende** air box verplicht.

Zelfbouw is een airbox verplicht.

Het is verboden bestaande airboxen te voorzien van extra gaten of andere aanpassingen die de werking benadelen.

Voor de controle vergelijken we de airbox met een nieuw exemplaar.

4.2 Carburateur

Alleen carburateurs met een kabelbediende gasschuif en vlotterkamer zijn toegestaan.

Als er een carburateur maat aangegeven wordt, is dit met een ronde doorlaat, een ovale carburateur is toegestaan, mits de totale doorlaat niet groter is als die van een ronde doorlaat.

4.3 Ontsteking

Er mogen alleen ontstekingen gebruikt worden met een vast ontsteek tijdstip.

4.4 Membraan en membraanhuis

Het membraanhuis en de membranen dienen van gehomologeerd type te zijn.

Aftermarkt producten zijn ook toegestaan mits zij het zelfde aantal membranen bevatten als het gehomologeerde exemplaar.

4.5 Uitlaat

Voor de klassen Junioren A en B mag alleen een gehomologeerde uitlaat gebruikt worden. Dit zijn de UEM en de JR uitlaat.

De voorbocht van de UEM uitlaat dient minimaal 280 mm lang te zijn en een diameter van maximaal 25 mm te hebben. (van buiten opgemeten)

Een regelbare klep, doorlaat of lengte in het uitlaat kanaal tussen de zuiger en het eind van de demper is in geen enkele klasse toegestaan.

4.6 Geluid

Alle pocketbikes mogen niet boven het gestelde geluids nivo uitkomen, het geluids nivo is per klasse vastgesteld.

De controle zal plaats vinden langs de baan en tijdens volbelasting van de motoren.

4.6.1 Geluidslimieten

De algehele geluids limiet is voor 2011 95 dB(A) dit gemeten langs de baan volgens beschreven in 4.6.2. beschreven procedure.

Overschrijding van de geluidslimiet wordt bestraft met een zwarte vlag (is verlaten van de baan).

Jun A :	89 dB
Jun B :	89 dB
Jun 4t :	89 dB
Standaard & standaard 4 t	: 91 dB
Open 40 en open 50 en open 4t	: 94 dB
Plus klasse	: 94 dB
Zelfbouw lucht en water	: 94 dB

4.6.2 Geluidsmetingen

De meting wordt verricht op een locatie waar de geluidsweerkaatsing beperkt is (open omgeving, verwijderd van houtwallen, muren of andere grote weerkaatsende voorwerpen). De geluidsmeter wordt opgesteld op circa 10 meter na het einde van een bocht, aan de binnenzijde van de baan, op 6 meter afstand vanaf de ideale lijn, en op 1,50 meter hoogte.

4.7 Restrictie

Voor bepaalde klassen is een uitlaat en/of inlaat restrictie voorgeschreven.

Een uitlaat restrictie moet tussen de cilinderkop en de uitlaatbocht geplaatst zijn.

Een inlaat restrictie moet tussen de carburateur en het spruitstuk geplaatst zijn.

Voor de 2-takt dient de uitlaat restrictie minimaal 3 mm dik te zijn met een cilindrisch gat van de voorgeschreven maat. Het gat mag niet voorzien zijn van afschuiningen groter als 0.1 mm.

De 3mm dikke restrictorplaat mag tot maximaal 20mm in de uitlaatbocht steken. De totale lengte van een eventuele inlaat en uitlaatconus, inclusief restrictor, mag maximaal 45 mm zijn.

De inlaat restrictie voor de 4-takt dient minimaal 5 mm dik te zijn met een cilindrisch gat van de voorgeschreven maat. Het gat mag niet voorzien zijn van afschuiningen groter als 0.1 mm. De totale lengte van een eventuele inlaat en uitlaatconus, inclusief restrictor, mag maximaal 45 mm zijn.

Omloopkanalen om de restrictie heen zijn niet toegestaan, alle uit- of inlaat gassen dienen dus door de restrictor te stromen.

4.8 Overbrenging

Er dient een niet variabele overbrenging te zitten tussen de krukas en het achterwiel.

Deze overbrenging mag enkel onderbroken worden door middel van een luchtgekoelde centrifugaal koppeling op de krukas gemonteerd.

De enige geoorloofde verandering in deze overbrenging mag geschieden door het uitwisselen van tandwielen.

4.9 Koeling

Bij vloeistofkoeling mag als koelmiddel alleen water worden gebruikt, al dan niet gemengd met ethylalcohol. Andere antivriesmiddelen zijn niet toegestaan.

Aan het koelmiddel mag maximaal 2 % anticorrosiemiddel worden toegevoegd.

5 Aanvullende en afwijkende eisen voor de verschillende klassen

Voor de standaard klassen is naar een pk/kg correctie gestreefd zoals aangegeven bij de diverse klassen.

5.1 Junior A

5.1.1 In deze klasse mogen hydraulische- en mechanisch bediende remmen gebruikt worden.

5.1.2 In deze klasse maximaal 40 cc luchtgekoeld (2-takt).

5.1.3 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur rond Ø15 mm voor de 2-takt.

5.1.4 In deze klasse dient een restrictie toegepast te worden als aangegeven in tabel 5.1.5.A in de bijlage en als omschreven in 4.7 en 4.5 (uitgangspunt ± 6 pk/100 kg)

5.2 Junior B

5.2.1 In deze klasse mogen hydraulische- en mechanisch bediende remmen gebruikt worden.

5.2.2 In deze klasse maximaal 40 cc luchtgekoeld (2-takt).

5.2.3 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur Ø15 mm voor de 2-takt.

5.2.4 In deze klasse dient een restrictie toegepast te worden als aangegeven in tabel 5.2.5.A in de bijlage en als omschreven in 4.5 en 4.7. (uitgangspunt ± 7.5 pk/100 kg)

5.3 Junior 4-takt

5.3.1 In deze klasse mogen hydraulische- en mechanisch bediende remmen gebruikt worden.

5.3.2 In deze klasse maximaal 90 cc luchtgekoeld (4-takt).

5.3.3 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur rond Ø15 mm voor de 4-takt.

5.3.4 In deze klasse dient een restrictie toegepast te worden als aangegeven in tabel 5.2.5.B in de bijlage en als omschreven in 4.7 en 4.5 (uitgangspunt ± 6 pk/100 kg)

5.4 Standaard 40 cc

5.4.1 In deze klasse maximaal 40 cc voor de 2-takt.

5.4.2 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur zoals aangegeven in tabel 5.3.5 A in de bijlage.

5.4.3 In deze klasse dient een restrictie toegepast te worden als aangegeven in tabel 5.3.5.A in de bijlage en omschreven in 4.5 en 4.7 (uitgangspunt ± 9 pk/100 kg)

5.5 Open 40

- 5.5.1 In deze klasse is afwijken van de gehomologeerde onderdelen vrij mits, maximaal 40 cc voor de 2-takt **en 90 cc 4 takt. (TC gaat de carburateur doorlaat afstemmen op gelijkwaardigheid met de 2 takt, 2011 is een leerjaar hiervoor).**
- 5.5.2 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur zoals aangegeven in tabel 5.4.4 in de bijlage. Bewerkingen toegestaan.
- 5.5.3 In deze klasse zijn membraan en membraanhuis vrij.

5.6 Open 50 en Senior Plus

- 5.6.1 In deze klasse is afwijken van de gehomologeerde onderdelen vrij mits, maximaal 50 cc voor de 2-takt.
- 5.6.2 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur zoals aangegeven in tabel 5.5.4 in de bijlage. Bewerkingen toegestaan.
- 5.6.3 In deze klasse zijn membraan en membraanhuis vrij.

5.7 Standaard 4-takt

- 5.7.1 In deze klasse maximaal 90 cc voor de 4-takt.
- 5.7.2 In deze klasse is de maximale doorlaat van de carburateur zoals aangegeven in tabel 5.3.5 B in de bijlage.
- 5.7.3 In deze klasse dient een restrictie toegepast te worden als aangegeven in tabel 5.3.5.A in de bijlage en omschreven in 4.5 en 4.7 (uitgangspunt ± 9 pk/100 kg)

5.8 Klasse Zelfbouw algemeen (lucht / water)

5.8.1 Wielbasis en afmetingen.

De wielbasis van de zelfbouw klassen mag afwijken van de in 3.6 genoemde afmetingen. In de zelfbouw geldt een marge van 5%. Wielbasis 730mm + 5 %. (Ter verduidelijking wielbasis + 5 % + 1x wiel diameter = $730 + 5\% + 280 = 1044.5$ mm ofwel de lengte van voorzijde voorwiel tot achterzijde achterwiel max 1044.5 mm).

Alle andere afmetingen moeten voldoen aan die van de MIDI motoren.

5.8.2 Vloeistoffen.

Alle olie vul- en aftappluggen, afdichtdoppen van olie - of waterkanalen, externe filters en filterdeksels dienen deugdelijk en overtuigend tegen loslopen te zijn geborgd.

5.8.3 Ontsteking.

Ontsteking: contact punten of binnenrotor ontsteking.

5.9 Zelfbouw Lucht

5.9.1 Carter.

Carter is op basis van PUCH maxi, elk ander carter is uitgesloten.

Het carter gedeelte waar de krukas inzit en het montagevlak van de cilinder moeten origineel blijven.

Ook moet gebruik gemaakt worden van de originele lager maat (lager Nr 6203).

5.9.2 Boring x slag en cilinderinhoud

De slag is volgens origineel 43 mm.

Max boring van de cilinder 45 mm.

Max 70 cc cilinder inhoud en er mag alleen gebruik gemaakt worden van cilinders die voor Puch maxi zijn geproduceerd

5.9.3 Carburatie

T/m 50 cc Ø 20 mm carburateur

Boven 50 cc Ø 16 mm carburateur

5.10 Zelfbouw Water

5.10.1 Carter

Het carter moet van een standaard in Nederland toegelaten bromfiets zijn, of geheel van eigen ontwerp.

De standaard carters van het motorblok mogen worden bewerkt en gelast, mits de bestaande lagerschalen worden gebruikt en deze origineel zijn bevestigd aan de carterdelen.

5.10.2 Boring x slag en cilinderinhoud.

Voor de 2-takt geldt maximaal 70 cc.

Voor de 4-takt maximaal 110 cc met een 2 klep cilinderkop en 90 cc met een 3 of meerkleps cilinderkop.

5.10.3 Carburatie.

- t/m 50 cc 2-takt een Ø 20 mm carburateur.

- t/m 70 cc 2-takt een Ø 16 mm carburateur.

- voor alle 4-takt een Ø 28 mm carburateur.