

Nordic classic motorcycle racing

TEKNINEN SÄÄNNÖSTÖ ; 2024_1

Suomenkielinen käännös. Nämä säännöt ovat voimassa tammikuusta 2024, ellei erikseen mainita

Nämä säännöt ja luokkajako on hyväksytty Pohjoismaiden toimesta ja ne pätevät sekä Pohjoismaiden mestaruussarjalle/ cupille että kansallisille mestaruussarjoille / cupeille. FIM EUROPE Vintage Cupissa voi esiintyä poikkeuksia kilpailukuokissa.

Mikäli säännöstössä esiintyisi tulkinnanvaraa, englanninkielistä julkaisua tulee pitää alkuperäisenä ja oikeana.

Eri koneluokkien teknisiä määräyksiä koskevat tiedot on osoitettava alla luetelluille "Racing Section Machine Committeeen" jäsenille.

Soolo:

Magnus Wihlborg
Björn Nordensten
Per Holmström
Sören Holm
Sören Hannibal
Teddy Schultz
Osmo Leikko
Vesa Vuorela
Harri Lattunen
Tor Henning Molstad
Espen Sandbakken
Sven Erik Johansen
Ragnar Eriksen
MCS: Sivuvaunut
Marcus Andersson

Revision History

Revision	Date	Updated	Changes
2013:1	2013-03-20	Per Holmström	All changes from the 2011 and 2012 Nordic meetings added.
2014:1	2013-12-29	Per Holmström	All changes from the 2013 Nordic meeting added.
2016:1	2016-01-20	Per Holmström	All changes from the 2014 and 2015 Nordic meetings are implemented
2016:2	2016-02-01	Per Holmström	Interim decision for 2016 season
2017:1	2017-01-22	Per Holmström	All changes from the 2016 Nordic meeting added
2018:1	2018-02-23	Per Holmström	<i>All changes from the 2017 Nordic meeting added</i>
2018:2	2018-03-12	Per Holmström	Updated after comments
2019:1	2019-01-20	Per Holmström	All changes from the 2018 Nordic meeting added + name of the document changed
2020:1	2020-01-10	Per Holmström	All changes from the 2019 Nordic meeting added.

2021:1	2021-02-10	Per Holmström	All changes from the 2020 Nordic meeting + protection for oil cooler are added.
2022:1	2022-01-29	Per Holmström	All changes from the 2021 Nordic meeting added.
2023:1	2023-01-17	Per Holmström	All changes from the 2022 Nordic meeting added.
2024:1	2024-02-17	Per Holmström	All changes from the 2023 Nordic meeting added.

Viimeiseen versioon lisätyt muutokset ovat aina **kursiivilla**. Poistettava sisältö yliviivataan ~~ensimmäisen seuraavan~~ voimassa olevan version aikana ja poistetaan sen jälkeen.

Sisällysluettelo

1. Classic Road-Racing:in yleiset säännöt. Kilpaileminen, Paraatijajo ja Ratapäivät.....	4
2. Ratatapahtumia/-päiviä ja Paraatijajoa koskeva konesäännöstö.....	7
3. Classic Road-Racing Kilvanajoa koskeva konesäännöstö.....	9
3.1 Soolokoneet 1948 – 1972 (aikajaksot 1 ja 2).....	9
3.2 Luokkaa 1, pre 1948 koskevat lisäykset.....	12
3.3 Luokkaa 2B, 50 ccm 1961-83 koskevat lisäykset.....	13
4. Classic Road-Racing Sivuvaunuluokkia 8 A, B, C ja D koskeva konesäännöstö.....	15
5. Classic Road-Racing Luokkia 7A + 7B Aikajakso 3 1979/1980. (Forgotten aika) koskeva konesäännöstö.....	18
6. Classic Road-Racing Luokkaa 7C Formula 80-87 koskeva konesäännöstö	21
7. Konesäännöstö Luokkaan 13; Classic Superbike ja Luokkaan 14 ; Classic Supersport	21
8. Konesäännöstö Luokkiin 12a GP250 ja 12b GP125	21

1. Classic Road Racing-kilpailujen yleiset säännöt. Kilpailut, Paraatijat ja Ratapäivät.

***Katso SVEMO:n (SML:n) kilpailumääräykset.**

1.0. Yleistä: Koneiden tulee olla tehdaskilpakoneita, tuotantokilpakoneita tai ns. tehtaan replikoita, jotka on rakennettu muistuttamaan pyöriä, joilla on ajettu kilpailuissa kyseisenä ajanjaksona.

Moottoripyörän on täytynyt olla saatavilla Euroopan markkinoilla 2-tahtikoneiden osalta ennen tai kaudella 1967 tai 4-tahtikoneiden osalta ennen tai kaudella 1972. Moottoripyörämallit joiden valmistusta on jatkettu muuttumattomana em. taka-aikarajojen jälkeen, ovat samoin sallittuja.

Kohdan 1.0. tarkennus: Luokkaan <48 kuuluvan koneen on näytettävä ennen vuotta 1948 valmistetulta kilpakoneelta. 1950-luvulta olevan koneen on näytettävä 50-luvulla valmistetulta kilpakoneelta. 1960-luvulta olevan koneen on näytettävä 60-luvulla valmistetulta kilpakoneelta. Luokkaan 7 "Forgotten Era" tarkoitetun koneen on näytettävä ajanjaksolle 1973-1980 ominaiselta kilpakoneelta. Koneita, jotka muistuttavat tietyn ajanjakson kilpakoneita, mutta jotka on varustettu yhdellä tai useammalla aikakaudelta uudemmalla osalla, ei voida luokitella vanhemmaksi (tai uudemmaksi) koneeksi eikä näitä siten tulla hyväksymään. Huom.! Koneen omistajalla on näyttö- ja dokumentointivastuu siitä, että koneita tällaisine varusteineen on käytetty kyseisenä aikakautena.

Moottoripyörän valmistusvuoden tulee ensisijaisesti määrittää, mihin luokkaan se on luokiteltavissa. Moottoripyörää jolle löytyy aikakaudelle ominainen olemassa oleva luokka ei saa muuttaa sillä tarkoituksella, että se soveltuisi ajettavaksi toisessa luokassa. Tämä koskee varsinkin tuotanto- ja tehdaskilpakoneita niiden historiallisen arvonsa tähden. Vanhanmallisten runkojen valmistaminen ja tehdasrakenteisten runkojen muunteleminen on sallittu. Jälkituotantoa edustavien koneiden kohdalla ei ole sallittua käyttää runko-/ moottoriyhdistelmiä joita ei ollut olemassa kulloisellakin aikakaudella. Olemassa olevat koneet: aikaisemmin hyväksytyt säilyttää hyväksyntänsä.

Saadakseen hyväksynnän, koneen tulee olla korkeatasoisesti valmistettu, mitä tulee sekä sen turvallisuuteen että ulkonäköön. Mikäli koneen ei katsota olevan hyväksyttävää tasoa, konekorttia ei myönnetä tai olemassa oleva konekortti voidaan evätä tai mitätöidä siihen asti, kunnes koneen katsotaan täyttävän laatukriteerit.

Neuvo: Jos olet epävarma sääntöjen ymmärtämisestä, ota yhteyttä "konekomiteaan" saadaksesi neuvoja ennen koneen ostamista, rakentamista tai muokkaamista.

Huom.! Nopeuskilpailuihin sovelletaan lisäksi SVEMO:n (SML:n) kilpailumääräyksiä. Seuraavien kohtien vaatimukset tulee täyttyä. Varusteet, kuten kypärä, nahkapuku jne. tulee tarkastaa ja hyväksyä katsastuksessa.

1.1. Nopeuskilpailuihin osallistuminen edellyttää Classic Racing- tai moderniin Road Racing-kilpailuun oikeuttavaa RR-lisenssiä. Kilpailun yhteydessä ajettavaan Paraatijoon vaaditaan voimassa oleva lisenssi tai vastaava ajolupa, joko Kilpailu- tai Paraatijoon myönnetty lisenssi.

1.2. Kypärä: Pohjoismaisen tai Eurooppalaisen standardin Road Racing-kilpailuihin hyväksytty kypärä. ”Kiisselikulho”-tyyppisiä kypäriä ei sallita. Polykarbonaatista, lexanista tai muusta vastaavasta materiaalista valmistettua kypärää ei saa päälle maalata. Kypärän tulee olla virheetön ja vaurioitumaton. Katsastusmiehellä on oikeus hylätä (ja kilpailuviikonloppuna ottaa talteen) sellainen kypärä, joka ei täytä edellä mainittuja ehtoja. Saranamallista kypärää (tyyppiä BMW) ei sallita.

1.3. Ajopuku: Ajopuvun tulee olla hyväksytty Road Racing-kilpailuihin pohjoismaalaisen tai eurooppalaisen standardin mukaisesti. Se voi olla ns. kokopuku tai kaksiosainen. Kokopukua suositellaan käytettäväksi. Puvun tulee olla hyvälaatuinen. Selkäsuoja on käytettävä.

1.4. Ajosaappaat: Ajosaappaiden tulee olla tarkoitettu nimenomaan moottoripyöräkäyttöön. Motocross-saappaita ei sallita.

1.5. Ajokäsineet: Ajokäsineiden tulee olla nahkaiset.

1.6. Numerolaatat: Numerolaatan mitat (leveys x korkeus): 280 x 230 mm. 1 kpl eteen ja 1 kpl koneen kummallekin sivulle. Numerolaattojen värityksen tulee noudattaa seuraavaa taulukkoa.

50 ccm	10
<175 ccm, musta pohja, valkoiset numerot	10
250 ccm, vihreä pohja, valkoiset numerot. Myös Forgotten Era >250 ccm	10
350 ccm, sininen pohja, valkoiset numerot	10
500 ccm, keltainen pohja, mustat numerot	10
500 – 750 ccm, valkoinen pohja, mustat numerot	10
Forgotten Era > 250 ccm, punainen pohja, valkoiset numerot	10
Sivuvaunut, valkoinen pohja, mustat numerot*	10

*Numerosarja on yhteinen kaikille sivuvaunuluokille. Sivuvaunukoneiden lähtönumeroiden on lisäksi sisällettävä lisäkirjain, josta näkyy missä luokassa moottoripyörällä ajetaan kilpaa. Esim. 10B osoittaa että pyörällä on lähtönumero 10 ja se kilpailee luokassa 8B.

Kilpailun järjestäjä voi päättää poikkeavista väreistä. Ne tulee ilmoittaa kilpailun lisämääräyksessä.

1.7. Ulkonäkö: Koneiden tulee noudattaa omalle aikakaudelleen ominaista väritystä, esim. salamoita tai muita graffitin omaisia maalauksia ei saa käyttää. Tarroja joita ei koneen omalla aikakaudella ollut käytössä ei pidä käyttää. Sponsorien mainostarrat ovat kuitenkin sallittuja.

1.8. Öljytulpat ja -letkut: Irrotessaan öljyvuotoja aiheuttavat öljytulpat ja -letkut on sidottava varmistuslangoin kiinni moottorin tai vaihdelaatikon kiinteään osaan (ei pakoputkeen tai muuhun tärkeeseen osaan). Varmistuslangan tulee olla hehkutettua ruostumatonta lankaa paksuudeltaan vähintään 0,7 mm. Kuparilangan käyttö on kielletty. Ulkopuoliset öljyletkut tulee varustaa lukittavin ruuvikiristimin. Mikäli ruuvikiristimiä ei voida käyttää on kiristimin kiinnitetyt letkut oltava langalla varmistettu moottorin kiinteään osaan, öljysuodattimeen tai öljylauhduttimeen

1.9. Moottoripyörän tulee olla varustettu kilpailamista silmälläpitäen. Mahdolliset sivuseisontatuet tai käynnistinpolkimet on oltava poistettu.

1.10. Ketjunohjaimet: Moottoripyörä tulee varustaa ketjupyörän ja ketjun peittävällä ohjaimella joka estää loukun muodostumisen ketjun ja ketjupyörän välille kiinnitettynä runkoon tai takahaarukkaan. Katso kuva:



1.11. Takavallo: Sellaisissa luokissa ajavat moottoripyörät, jotka käyttävät 'sliksejä'/ saderenkaita, tulee varustaa punaisella takavalolla. Valon tulee olla asennettuna katsastusta varten mutta se voi olla irrotettavissa kuivalla kelillä kilpailtaessa. Valo on asennettava ja kytkettävä kilpailunjohtoon niin vaatiessa. Valo tulee olla selvästi nähtävissä kaikista kulmista moottoripyörän takana. Valaistustehon tulee vastata 10 – 15 W normaalia hehkulamppua tai 3 – 5 W LED polttimoa. Valon tulee olla kiinteä – ei vilkkuva. **Valokentän tulee olla vähintään 4 cm² (esim. suorakaiteen muotoinen 4 cm x 1 cm, pyöreä Ø 2,25 cm).**

1.12. Öljynkerääjät: Öljynkeräyskaukalon käyttö on pakollista kaikissa 4-t moottorilla varustetuissa koneissa (sekä katteettomissa että katteellisissa). Kaukalon tulee olla vankka ja tukevasti kiinnitetty. Kaukalon tilavuuden tulee olla puolet moottorin ja vaihdelaatikon yhteenlasketusta nestetilavuudesta, mahdolliset jäähdytysnesteet mukaan laskettuina. Kuivasumppumoottoreilla lasketaan moottorin öljytilavuudeksi 0,3 litraa. Öljykaukalolla on oltava minimissään 50 mm:n syvyys ja sen mahdollisten aukkojen on sijaittava vähintään 50 mm korkeudella kaukalon pohjasta mitattuna. Öljykaukalon tulee etuosastaan olla varustettu 2:lla vähintään 25 mm halkaisijalla varustetulla tyhjennysreiällä. Normaalisti näiden tulee olla tulpattuja mutta ne on oltava sateella avattavissa kilpailunjohtajan näin vaatiessa. Määräys koskee kaikkia luokkia.

1.13. Öljynlauhduksen suoja: Kaikkien öljynlauhduksimien edessä pitää olla suojaverkko.

1.14. Polttoaine: Classic Racing kilpailuissa on käytettävä lyijytöntä yleisesti kaupan olevaa bensiniä tai E85 polttoainetta.

1.15. Muuta: Moottoripyörän valmistusvuoden määrittäminen: Valmistusvuodella tarkoitetaan moottorista tai rungosta uudemman valmistusvuotta. Mikäli keskeisiä komponentteja (esim. pyöriä, etuhaarukkaa tms.) on modernisoitu myöhemmässä vaiheessa, tulee tätä vaihetta/ajankohtaa pitää moottoripyörän vuosimallina. Esimerkki: Vuonna 1934 valmistettu kone joka 1950-luvun alussa on modernisoitu 'plunger' jousituksella ja teleskooppihaarukalla tulee luokitella 1950-luvun koneeksi. Jälkivalmistettu kopio (replika) luokitellaan valmistusikänsä samaksi kuin alkuperäinen.

2. Ratapäiviä ja Paraatijoa koskevat säännöt.

Road Racing -kilpailuihin tai paraatijoon oikeuttava ajajalisenssi tai vastaava ajolupa on pakollinen ratapäiville tai paraatijoon osallistumiseksi.

2.1. Tyyppi ja ikä: Osallistuvien koneiden tulee olla kilpamoottoripyörä-tyyppisiä (kts kohta 1.0) ja noudattaa niiden edustaman ikäluokan rakennetta. Kaikki vuoteen 1998 saakka valmistetut koneet hyväksytään. Tehdas- ja tuotantokilpakoneet on sallittu takautuvalla 15 vuoden ikärajalla.

Ratapäiville sallitaan myös Super Mono-moottoripyörät.

Paraatijoa varten koneet jaetaan Paraati 1 (alkuperäiset kilpakoneet sekä ainutlaatuiset ja harvinaiset kilpailuissa käytetyt vanhemmat koneet) ja Paraati 2 (tavalliset ja muunnellut urheilu- ja kilpakoneet). Konekorttihakemukseen on ilmoitettava kumpaan luokkaan kone halutaan luokitella. Näytösajoon osallistuvien koneiden tulee olla hyvin rakennettuja ja täyttää kohdassa 1.0. säädetyt vaatimukset.

2.2. Konekortti: Konekortti vaaditaan Paraatijoon osallistumiseen. Konekortti vaaditaan myös muista Pohjoismaista tuleville. Jos konekorttia ei ole, niin paraatijoon osallistumista ei sallita. Ratapäiville ei konekorttia vaadita.

2.3. Runko, takahaarukka: Alkuperäinen, replika tai jälkivalmistettu ulkonäöltään ikäluokkaan sopiva runko sallitaan. Jousitus on vapaa ikäluokan puitteissa. Ns. monojousitus sallitaan vain koneissa, jotka alkujaan on sellaisella varustettu.

2.4. Etuhaarukka: Etuhaarukka ei saa olla uudempaa tyyppiä tai rakennetta kuin mitä koneen aikakaudella on käytetty.

2.5. Ohjaus: Ohjaustangon tyyppi on vapaa.

2.6. Pyörät: Pyörät eivät saa olla uudempaa tyyppiä tai rakennetta kuin mitä koneen aikakaudella on käytetty.

2.7. Jarrut: Jarrut eivät saa olla uudempaa tyyppiä tai rakennetta kuin mitä koneen aikakaudella on käytetty. Jarrulevyjen tulee olla valmistetut rautametallista.

2.8. Renkaat ja sisärenkaat: Renkaiden mittojen tulee noudattaa mahdollisimman tarkasti koneen aikakaudella käytössä olleita vakiorenkaita. Renkaiden tulee olla hyvässä kunnossa. Kuvioitujen renkaiden kuviosyvyyden on oltava vähintään 2,5 mm. Venttiilin tulee olla lyhyttä mallia. Venttiilihatun tulee olla metallia varustettuna tiivisteellä. 'Sliksejä' ei sallita.

2.9. Iskunvaimentimet: Jousitus on vapaa aikakaudella käytössä olleiden tyyppien puitteissa. Ulkopuolisella säiliöllä varustetut takaiskunvaimentimet ovat sallittuja vain koneissa joissa alkujaan oli tällaiset.

2.10. Tankki, satula ja kate: Näiden tulee olla samaa tyyppiä ja rakennetta jotka olivat käytössä vastaavalla aikakaudella. Moottoripyörää saa ajaa ilman katetta mutta siinä tapauksessa se pitää varustaa etulokasuojalla.

2.11. Numerokilvet: Katso kappale 1.6.

2.12. Moottori: Moottorin iän tulee alittaa aikaraja tai olla ulkonäöllisesti identtinen ennen aikarajaa valmistetun moottorin kanssa. Virittäminen on vapaata.

2.13. Öljytulpat ja -letkut: Irrotessaan öljyvuotoja aiheuttavat öljytulpat ja letkut on sidottava varmistuslangoin kiinni moottorin tai vaihdelaatikon kiinteään osaan (ei pakoputkeen tai muuhun tärkeeseen osaan). Varmistuslangan tulee olla hehkutettua ruostumatonta lankaa paksuudeltaan vähintään 0,7 mm. Kuparilangan käyttö on kielletty. Ulkopuoliset öljyletkut tulee varustaa lukittavin ruuvikiristimin. Mikäli ruuvikiristimiä ei voida käyttää on kiristimin kiinnitettyjen letkujen oltava langalla varmistettu moottorin kiinteään osaan, öljysuodattimeen tai öljylauhduttimeen.

2.14. *Öljynkeräyssäiliö: Moottorista/vaihdelaatikosta lähtevät huohotusletkut on johdettava säiliöön, jonka vähimmäistilavuus on 0,5 litraa. Katso myös kohta 1.12.

2.15. Kaasuttimet: Ulkonäöltään koneen ikäluokkaan sopivat, muutoin vapaavalintaiset.

2.16. Sytytysjärjestelmä, hätäpysäytys-toiminto: Sytytysjärjestelmä on vapaavalintainen (mahdollisesti jälkikäteen asennettu elektroninen sytytys on naamioitava). Virrankatkaisija (oikosulkija tai syöttöjännitteen virtakatkaisija) on pakollinen ja sen tulee olla helposti ulottuvilla ohjaustangossa tai sen tuntumassa.

2.17. Vaihdelaatikko: Ulkonäöltään koneen ikäluokkaan sopiva, muutoin vapaavalintainen.

2.18. Voimansiirto: Voimansiirto on vapaavalintainen. Mikäli hammashihnaa käytetään, on tämä naamioitava. Ketjulukot on sidottava varmistuslangalla tms.

2.19. Pakoputkisto: Seuraavaa määräystä sovelletaan kaikkeen ajoon. Moottori on varustettava toimivalla äänenvaimennuksella: Äänitason enimmäisarvon määrää kulloisellekin radalle asetetut määräykset ja se tulee ilmoittaa kilpailukutsussa tai lisämääräyksissä.

2.20. Vivut, kahvat, instrumentit: Ei rajoituksia, mutta kaasun pitää palautua itsestään.

2.21. Jarruvaijerit: Jarruvaijerin vähimmäisvahvuuden tulee olla edessä 1,75 mm ja takana 2,5 mm. Nippojen tulee olla juotetut, ruuvikiinnitteisten nippojen käyttö on kielletty.

2.22. Jalkatapit: Jalkatappien tulee halkaisijaltaan olla vähintään 16 mm. Jalkatappien päiden tulee olla pallomaiset vähintään 8 mm:n säteellä pyöristetyt. Saranoitujen jalkatappien tulee tyypiltään olla jousipalautteiset. Kiinteästi asennetuissa jalkatapeissa tulee olla muoviset, alumiiniset tai vastaavaa materiaalia olevat päätytulpat. Katso SVEMO:n tekniset säännöt 3.1.5 (SML:n tekniset säännöt 029.10.).

3. Classic Road-Racing kilpailusäännöt.

3.1 Soolokoneet 1948 - 1972. (Ikäluokat 1 ja 2)

3.1.1. Tyyppi ja ikä: Osallistuvien koneiden tulee olla kilpamoottoripyörä-tyyppisiä ja noudattaa niiden edustaman ikäluokan rakennetta (katso kohta 1.0.). ~~Moottoripyörän on täytynyt olla saatavilla Euroopan markkinoilla 2-tahtikoneiden osalta ennen tai kaudella 1967 tai 4-tahtikoneiden osalta ennen tai kaudella 1972. Moottoripyörämallit joiden valmistusta on jatkettu muuttumattomana em. takarajojen jälkeen, ovat samoin sallittuja.~~ Mikäli kilpailujohto niin katsoo, voidaan sodan jälkeinen luokka jakaa ikäluokkaan 1 (valmistusajankohta ennen 31.12.1963) ja ikäluokkaan 2 (1. tammikuuta 1964 vuoden 1967 tai 1972 loppuun saakka, kuten edellä on kuvattu). 50 ccm koneen on täytynyt olla Euroopan markkinoilla saatavilla ennen tai kaudella 1983, oli sitten kyseessä 2-t tai 4-t kone. Luokassa 5 (500 ccm) ovat ainoastaan 4-t-koneet sallittuja.

2-tahtikoneet luokassa 2, jotka ovat olleet Euroopan markkinoilla saatavilla 1968 – 1972 välisenä aikajaksona on suurin sallittu iskutilavuus 125 ccm. Näillä moottoripyörillä ovat rumpujarrut pakolliset.

Kauden 2023 ja 2024 testijaksolle; 2-tahtiset, jotka ovat olleet saatavilla Euroopan markkinoilla vuodesta 1968 kausi 1972 mukaan lukien, sallitaan "seuraavassa" luokassa suuremmalla moottoritulavuudella. Tämä koskee myös luokkaa 5. Vain rumpujarrut ovat sallittuja näissä pyörissä.

Ikäluokkaan 1948 - 1955 kuuluvilla koneilla saa vanteiden materiaalin sekä ohjaustangon tyyppin valita vapaasti. Tämän ikäluokan koneille sallitaan myös astetta katupyöriä enemmän muistuttava ulkonäkö. Em. koneiden muuntelun tai jälkivalmistuksen osalta on noudatettava seuraavia määräyksiä:

3.1.2. Konekortti: Kilpailulähdön edellytyksenä on voimassa oleva konekortti. Konekortti vaaditaan myös muista Pohjoismaista osallistuvilta kuljettajilta. Ei konekorttia = ei lähtölupaa.

Kohdassa 3.1.1 mainitulle testijaksolle; Vuosien 1967-1972 2-tahtimoottoripyörillä tulee olla konekortti siihen luokkaan, johon ne osallistuvat, mutta jotka eivät seuraa moottorin tilavuutta.

3.1.3. Runko, takahaarukka: Rungon tulee olla valmistettu pyöreästä putkesta ja olla sellaista tyyppiä, jota käytettiin Road Racingissa aikakauden aikana. Takahaarukan tulee olla valmistettu pyöreästä putkesta, vain yksi putki sivua kohti sallitaan. Runkojen jälleen valmistaminen ja tehdastekoisten runkojen muuttaminen on sallittua. Jälkivalmistettujen moottoripyörien kohdalla sellaisten runko/moottoriyhdistelmien käyttö joita ei ole esiintynyt kyseisellä aikakaudella, ei ole sallittu. Muuttamattomat, aikaisemmin hyväksytyt moottori-/runkoyhdistelmät säilyttävät kilpakelpoisuutensa.

Drixton-rungot ovat yleensä sallittuja vain CB 450 -moottorilla. Kuitenkin (täsmällinen) kopio on aina sallittu.

3.1.4. Etuhaarukka: Etuhaarukan tulee olla kyseisellä aikakaudella käytettyä tyyppiä. Mekaaninen tai hydraulinen "anti-dive" sekä alempia haarukkaputkia yhdistävä side, ns. 'vobblaustuki', ovat kiellettyjä.

Haarukkaputkien suurin sallittu halkaisija on 35 mm. Jos kone alkujaan on ollut varustettu vahvemmillä haarukkaputkilla, tulee tämä näyttää toteen.

3.1.5. Ohjaus: Koneiden tulee olla varustettu Clip-on-tangoilla. Ohjaustangon vapaa valinta on sallittu koneilla, jotka edustavat aikajaksoa 1948 – 1955. Muutoin katso Svemo:n (SML:n) tekniset säännöt.

3.1.6. Pyörät: Vanteiden tulee olla alumiinia. Sekä korkea- että matalareunaisten vanteiden käyttö on sallittu. Tämä ei koske koneita, jotka on valmistettu vuosina 1948-1955. Pyörien tulee olla pinnapyöriä ja vähimmäiskokoa 18". Vanneleveys saa olla korkeintaan VM3 edessä ja takana kaikissa luokissa aina luokkaan 500 ccm asti. Yli 500 ccm koneilla vanteen leveys on vapaavalintainen.

3.1.7. Jarrut: Jarrut eivät saa olla uudempaa tyyppiä tai rakennetta kuin mitä aikakaudella on ollut käytössä. Luokkaan 500 ccm asti edessä saa käyttää yhtä (1) enimmäishalkaisijaltaan 300 mm levyä ellei koneessa ollut kyseisellä aikakaudella alkuperäisasennettuna kahta levyä. Jarrulevyjen tulee olla rautametallista valmistettuja. Rumpujarrujen käyttö on suositeltavaa. Yli 500 ccm:n luokissa sallitaan kaksoislevyt jotka olivat kaupallisesti saatavilla ennen vuotta 1973. Reíitettyjä, jäähdytettyjä, uritettuja tai kelluvia levyjä ei sallita. Jarrusatuloiden on oltava sellaista mallia jota oli käytössä kyseisellä aikakaudella ja niissä sallittu mäntien enimmäislukumäärä on 2 kpl. 2-t-koneissa on oltava rumpujarrut. 4-t-koneissa on jarrurummut luvallista vaihtaa levyjarruihin sekä edessä että takana.

Seuraavassa on esimerkkejä sallituista 2-mäntäisistä jarrusatuloista:

1. Brembo F05 ja F08 (musta satula kuten asennettu Moto Guzzi T3). **Molemmat yhdellä M10-ilmausventtiilillä ja kahdella M6-ilmausventtiilillä varustetut tyypit ovat sallittuja.**
2. Yamaha (valurautainen kuten Yamaha XS 650).
3. Honda (kuten asennettu CB 750, CB500, CB450 vuoteen mukaan lukien 1972).
4. Lockheed /AP CP2195 ja CP2696
5. Dunstall (jarrusatula haarukkaputken osana)
6. Grimecan malli, joka näyttää Lockheedin satulalta

3.1.8. Renkaat ja sisärenkaat: 'Sliksien' käyttö on kielletty. Sama koskee leikattuja 'sliksejä'. Luokissa yli 500 ccm on renkaiden sallittu enimmäisleveys edessä 110 mm ja takana 130 mm. Uudentyyppiset nk. sadekeli-renkaat (märälle pinnalle kehitetyt kilparenkaat) eivät ole sallittuja. Renkaita tulee käyttää sellaisina kuin ne ovat valmistajalta lähteneet. Lisäkuvioiden leikkaaminen ei ole sallittua. Rengaslämmitinten käyttö on kielletty. Suositellaan käytettäväksi venttiiliä joka on lyhyttä tyyppiä. Venttiilihatun on oltava metallia ja tiivistettä tulee käyttää.

3.1.9. Iskuvaimentajat: Ulkopuolisilla säiliöillä varustetut vaimentimet on kielletty. Keskus-/mono-jousitus sallitaan vain mikäli kone on ollut varustettu sellaisella aikakauden aikana.

3.1.10. Tankki, satula ja kate: Tankin, satulan ja katteen on oltava malliltaan ja ulkonäöltään kyseisellä aikakaudella käytettyjen mukaisia. Katteet ja satulat eivät saa olla uudempaa muotoilua, esim. edestä teräviä ja alhaalta umpinaisia. Moottoripyörää saa ajaa ilman katetta mutta sen tulee siinä tapauksessa olla varustettu etulokasuojalla. Alumiinista tai muovista valmistetun polttoainesäiliön tulee kaikessa rata-ajossa sisältää tankkivaahtoa, nk. 'tank-foamia' (vuotoa hidastavaa materiaalia).

3.1.11. Numerokilpi: Katso kappale 1.6.

3.1.12. Moottori: Moottorilohkojen, sylinterien ja sylinterikansien on oltava sellaista tyyppiä, jota oli käytössä aikakauden aikana. Vapaa virittäminen on sallittua. Alkuperäisosien työstäminen ja muunteleminen kuten myös aikakauden mukaisten varusteiden asentaminen on sallittu. Moottorin poraaminen mäntien alkuperäisiin ylikokoihin on sallittua ilman, että koneelle määrätään luokanvaihto vaikka se iskuilavuudeltaan ylittäisi luokkarajan. Triumph T140 ja Norton 850 moottorilohkojen kuten muidenkin aikakauden -67/72 jälkeen valmistettujen mutta kauden -67/72 kanssa identtisten käyttö on sallittua. Norton 850 cc sylinterien käyttö on sallittu, tosin vain 750 ccm iskuilavuudella varustettuna. Moottorin ulkonäköä ei saa muuttaa, mutta alkuperäisten sylintereiden ja sylinterin kansien jäähdytysripoja voidaan leventää maksimissaan 8mm. Alkuperäinen muoto ja paksuus tulee säilyttää. Koskee sekä alkuperäisiä että uustuotanto-osia.

3.1.13. Öljytulpat ja -letkut: Irrotessaan öljyvuotoja aiheuttavat öljytulpat ja letkut on sidottava varmistuslangoin kiinni moottorin tai vaihdelaatikon kiinteään osaan (ei pakoputkeen tai muuhun tärisevään osaan). Sidoslangan tulee olla hehkutettua ruostumatonta lankaa paksuudeltaan vähintään 0,7 mm. Kuparilangan käyttö on kielletty. Ulkopuoliset öljyletkut tulee varustaa lukittavin ruuvikiristimin. Mikäli ruuvikiristimiä ei voida käyttää on kiristimin kiinnitettyjen letkujen oltava langalla varmistettu moottorin kiinteään osaan, öljysuodattimeen tai öljylauhduttimeen.

3.1.14. Öljynkeräyssäiliö: Moottorista/vaihdelaatikosta lähtevät huohotusletkut on johdettava säiliöön, jonka vähimmäistilavuus on 0,5 litraa.

3.1.15. Kaasuttajat: Power jet-tyyppisten, litteäluististen, kiihdytyspumpullisten tai smoothbore-kaasuttimien käyttö ei ole sallittua. Sallittuja ovat Amal MK 2- , pyöreäluistinen Keihin CR kaasutin ja Gradner mallit. Polttoaineruiskutuksen käyttö ei ole sallittu.

3.1.16. Sytytysjärjestelmä, 'tappokatkaisija': Sytytysjärjestelmä on vapaavalintainen (mahd. jälkikäteen asennettu elektroninen sytytys on naamioitava). Virrankatkaisija (oikosulkija tai syöttöjännitteen virtakatkaisija) on pakollinen ja sen tulee olla helposti ulottuvilla ohjaustangossa tai sen tuntumassa.

3.1.17. Vaihdelaatikko: Tyyppi ja malli tulee olla aikakauden mukainen. Vaihteiden lukumäärä on vapaa ja välitykset ovat vapaat.

3.1.18. Voimansiirto: Voimansiirto on vapaavalintainen. Mikäli hammashihnaa käytetään, on tämä naamioitava. Ketjulukot on varmistettava lukituslangalla tms.

3.1.19. Pakoputkisto: Seuraavaa määräystä sovelletaan kaikkeen ajoon. Moottori on varustettava toimivalla äänenvaimennuksella: Äänitason enimmäisarvon määrää kulloisellekin radalle asetetut määräykset ja se tulee ilmoittaa kilpailukutsussa tai lisämääräyksissä.

3.1.20. Vivut, kahvat, instrumentit: Ei rajoituksia, mutta kaasun pitää palautua itsestään.

3.1.21. Jarruvaijerit: Jarruvaijerin vähimmäisvahvuus on edessä 1,75 mm ja takana 2,5 mm. Nippojen tulee olla juotetut, ruuvi kiinnitteisten nippojen käyttö on kielletty.

3.1.22. Moottoripyöräkopiot (Replikat): Replikoiden tulee ulkonäkönsä puolesta pääsääntöisesti olla yhdenmukaisia alkuperäiskoneen kanssa.

3.1.23. Muuta: Moottoripyörän tulee olla varustettu kilpailukäyttöä silmälläpitäen. Mahdolliset sivutuet ja käynnistyspolkimet on poistettava.

3.2 Lisämääräykset luokkaan 1 "pre-48"

3.2.1 Yleistä: Moottoripyörän on annettava vaikutelma tyyppillisestä kilpa-moottoripyörästä ennen vuotta 1948.

3.2.2 Runko, takahaarukka, etuhaarukka: Pitää olla aikakauden mukainen. Hydraulisia vaimentimia voidaan käyttää, jos ne ovat huomaamattomia tai piilotettuja. Vain yksisuuntainen vaimennus on sallittu. Vuotta 1948 myöhemmät runko, taka- ja etuhaarukat hyväksytään, jos ne ovat mitoiltaan oikein ja ulkonäkö vastaa vuotta 1948 edeltävää moottoripyörää. Uudelleenvalmistettujen osien tulee olla ulkonäöltään yhdenmukaisia tämän ajanjakson alkuperäisen osan kanssa.

3.2.3 Ohjaustanko: Ohjaustangon on oltava yhtä kappaletta.

3.2.4 Pyörät, vanteet ja jarrut: Vanteen halkaisijan tulee olla vähintään 19". Vannekoko saa edessä olla enintään WM 2 ja takana enintään WM 3. Jarrujen on oltava aikakauden mukaisia. Sekä etu- että takapyörässä enintään 7" jarrurummulla varustettu puolinapa on sallittu. Suurempi rumpukoko, yhteenkytketyt tai kahdella levittäjällä varustetut jarrut sallitaan vain mikäli ne olivat koneessa alkuperäisvarusteina.

3.2.5 Tankki, satula, lokasuojat ja kate: Tankin tulee olla aikakaudelle tyyppillistä mallia ja valmistettu metallista, so. teräksestä tai alumiinista. Moottoripyörän tulee olla varustettu nahkaisella tai kumisella yhdenistuttavalla ns. soolosatulalla ja haluttaessa siihen kuuluvalla "sokeripalalla". Pitkää satulaa ei saa käyttää mikäli sellaista ei alkuperäiskoneeseen ollut asennettu.

Lokasuojat: Ulkonäöltään aikakauden mukaiset ja valmistettu metallista, esim. teräksestä tai alumiinista.

Kate: Vain tuulisuoja, nk. 'Fly screen' on sallittu.

Numerokilvet: Numerokilvet eivät saa olla muovisia.

3.2.6 Moottori: Kaikki näkyviin jäävät osat on oltava ilmiänsuultaan kyseiseen aikaan sopivat. Vuoden 1947 jälkeen valmistetut kampikammiot ovat sallittuja mikäli ne ovat identtisiä aikakaudella valmistettujen kanssa. Moottorin vapaa virittäminen on sallittu.

3.2.7 Vaihdelaatikko: Vaihdelaatikon on muistutettava ulkonäöltään ennen 1948 käytössä olleita vaihdelaatikoita, BSA- ja Triumph- pre-unit moottoripyörissä vuoteen 1953 asti käytettyjen laatikoiden käyttö on sallittu. Vähäiset muutokset kiinnityksiin tai mittariasennuksia varten on sallittu. Vaihteen valitsimen muuttaminen on sallittu. 5- tai 6-vaihteisten vaihdelaatikoiden käyttö on kielletty elleivät tällaiset ole olleet moottoripyörän alkuperäisvarusteena.

3.2.8 Kaasutin: Vuoteen 1960 asti käytössä ollut kaasutinmalli on sallittu.

3.2.9 Voimansiirto: Hihnakäyttö voidaan hyväksyä mikäli se on kokonaan peitetty/ naamioitu aikakauden mukaisella ensiövetokotelolla.

3.2.10 Hallintalaitteet: Kytkin-, jarru- ja kaasukahvojen tulee olla kyseisen aikakauden mukaisia. Kaasuvaijerin sallitaan kulkea ohjaustangon myötäisesti (moderni kaasukahva).

3.2.11 Öljynkerääjä: Moottorin ja vaihdelaatikon alapuolelle tulee asentaa öljynkerääjä/ öljykaukalo.

3.3 Lisämääräykset luokkaan 2B 50cc 1961- 83.

Tämä on muutos koskien luokan 2B jakoa ilmajäähdytteiseen ja nestejäähdytteiseen luokkaan. Luokka 2BA (air) on ilmajäähdytteisille koneille ja luokka 2BW (water) nestejäähdytteisiä koneita varten. Perussääntönä on että kaikki GP pyörät aina vuoteen 1983 ulottuvalla aikakaudella voivat osallistua kilpailuun, riippumatta siitä ovatko ne ilma- vaiko nestejäähdytteisiä. Kilpailuun hyväksytyt 50 ccm kilpakoneet jaetaan kolmeen ryhmään:

3.3.1 Kilparyhmä 1: Moottoripyörätyyppi hyväksytään tähän luokkaan, jos se aikakaudella 1961-83 on osallistunut kansalliseen (vastaa SM-mestaruuskilpailuja) tai kansainväliseen (EM/MM) 50 ccm road racing-kilpailuun. Edellytyksenä on että pyörän varustelu, ulkoasu ja tekniset ominaisuudet noudattavat em. konetyypin alkuperäisiä.

3.3.2 Kilparyhmä 2: Myös em. pyörämallista valmistettu replika hyväksytään mikäli se oleellisten osien osalta on edelliseen ryhmään kuuluvan alkuperäiskoneen mukainen. Tämä koskee runkoa, moottoria, haarukkaa, polttoainesäiliötä, satulaa, katetta, pyöriä ja jarruja.

3.3.3 Kilparyhmä 3: Mikäli moottoripyörä ei ole em. määritelmien mukainen ja on rakennettu ilman esikuvia, pätee seuraava: Ota aina yhteys koneryhmään tai koneluokan edustajaan ennen kuin alat rakentaa vailla esikuvaa olevaa konetta. Mitä hyväksyttäviin osiin, ilmiasuun ja yksityiskohtiin tulee, on noudatettava jäljempänä kuvattuja määräyksiä. Koneen rakentaja vastaa siitä, että yksityiskohdat ja rakenne noudattavat määräyksiä. Moottoripyörän rakentamisessa tulee noudattaa aikajaksolle tyyppillistä ilmiasua ja rakennetta. 1960-luvun runkoa ei saa varustaa 1980-luvun moottorilla tai katesarjalla. Suurin osa 50 ccm koneista, joilla tässä luokassa kilpailtiin, kuuluvat tähän ryhmään. Ne olivat yksityiskuljettajien itse suunnittelemlia ja rakentamia moottoripyöriä jotka sisälsivät suuren moottori- ja runkoyhdistelmien kirjon. Kolmas luokka tarvitaan kattamaan tämä ryhmä hyvin erikoisia kilpapyöriä.

3.3.4 Runko: Runkona hyväksytään perinteinen pyöröputki- tai keskusputkirunko, puristettu teräslevyrunko tai 'monocoque'-levyrunko. Kahdesta suuremmasta profiilista valmistetut palkkirungot esim. tyyppiä Honda RS-125 1988 ovat kiellettyjä.

3.3.5 Pyörät: 18" tai 19" tuuman pinnapyörät teräs- tai alumiinivantein hyväksytään. Vanteiden sallittu enimmäisleveys ennen vuotta 1983 valmistetuilla koneilla on edessä 1,4 tuumaa ja takana 1,6 tuumaa.

Vaihtoehto: Vaihtoehtoisesti voidaan käyttää valettuja magnesium- tai alumiinipyöriä kunhan ne ovat aikakauden mukaisia.

3.3.6 Renkaat: Renkaiksi hyväksytään kuvioidut tarkoitukseen sopivat renkaat. Enimmäisleveys on 2.00" edessä ja 2.25" takana. Näitä ei sallita: 'sliksit', sadekelirenkaat tai jälkikäteen leikatut/ uritetut 'sliksit'.

3.3.7 Etuhaarukka: Etuhaarukaksi hyväksytään teleskooppihaarukka jonka putken enimmäishalkaisija on 30 mm. Seuraavia ei sallita: Hydraulinen nk. 'antidive' ja 'upside down'-haarukka. Mäntä-, kalvo- tai kitkatoiminen ohjausvaimennin hyväksytään. Siitä on kuitenkin poistettava kaikki logot tai nimet ja värin tulee olla hopea (alumiini) alkuperäisen ilmiäsun säilyttämiseksi.

3.3.8 Takahaarukka: Takahaarukan tulee olla pyörö- tai neliöputkesta valmistettu ja varustettu joko kahdella tai keskelle asennetulla yhteisellä iskunvaimentimella. Vipuvälitteistä jousitusta ei sallita.

3.3.9 Moottori: Moottoreiksi hyväksytään kaikki moottorit, joilla on kilpailtu kansallisissa (SM:ää vastaavissa) tai kansainvälisissä (MM) 50 ccm road racing-kilpailuissa kaudella 1983 tai aiemmin. Moottorin pääkomponentit (kansi, sylinteri ja konelohkot) pitää olla yhdenmukaisia vuoteen 1983 saakka käytössä olleiden komponenttien kanssa.

3.3.10 Moottorin sivukopat: Sivukoppia saa muunnella ja ne saa poistaa. Koneen muuttaminen luistiohjaukselle sekä kuivan kytkimen käyttö on sallittu.

3.3.11 Konetekniikka: Koneen sisäinen viritys on vapaata samoin kuin eri merkkisten osien sekoittaminen. Vaihdelaatikko saa sisältää enintään 6 vaihdetta (poikkeuksen muodostavat alkuperäiset tehdaskilpakoneet ja replikat, katso kohdat 3.3.1 ja 3.3.2). Ulkoinen mekaanisesti toimiva ylivaihde on sallittu. Modernit sylinterit on tehtävä nimettömiksi, so. kaikki logot ja nimet on niistä poistettava. Värin tulee olla hopea (alumiini) alkuperäisen ilmiäsun säilyttämiseksi. Tai osat voidaan peittää aikakauteen sopivalla suojuksella. Itse valmistettu esim billet-alumiiniaihioista koneistettu moottori sallitaan kunhan esikuvana on käytetty tehtaan replika-moottoria.

3.3.12 Kaasuttaja: Kaasuttajassa saa olla pyöreä tai litteä luisti. Hyväksytyjä pyöröluistikaasuttimia ovat: Mikuni VM, Dellorto ja Keihin. Hyväksytyjä litteäluistikaasuttimia ovat: Lectron, Pekar/Lenkar ja Gardner. Powerjet on sallittu. D-luisti-kaasutintyyppi (kuten Keihin PWK), elektroninen Powerjet ja läppäventtiili on kielletty.

3.3.13 Kate, satula, polttoainesäiliö, hallintalaitteet, ohjaustanko: Edellä lueteltujen varusteiden on oltava tyyppiä ja mallia, jotka ovat olleet käytössä kyseisellä. Merkkien ja maalauksen on noudatettava aikajaksolle tyypillistä ilmiäsuä. Jalkatappien ja muiden hallintalaitteiden tulee noudattaa teknisiä määräyksiä. Mahdolliset hiilikuiturakenteiset osat on peitemaalattava.

3.3.14 Sytytysjärjestelmä: Sytytysjärjestelmä on vapaa. Kuitenkin tulee nykyaikaiset sytytysboxit ja johdotukset jne. sijoittaa sopiviin rasioihin tai vaihtoehtoisesti naamioida/ piilottaa alkuperäisen ilmiäsun säilyttämiseksi. Data logging-tiedontallennus ja nakutusanturin käyttö on kielletty.

3.3.15 Mittaristo: Mittariston tyyppi on vapaa mutta sen tulee olla aikakaudelle tyyppillinen, so. analogiapohjainen.

3.3.16 Jarrut: Jarrujen tulee olla joko rumpu- tai levyjarru-mallia ja niiden tulee ulkonäöltään ja kooltaan olla kyseisen aikakauden mukaisia. Kelluvat ja ns. "Wave-levyt" ovat kiellettyjä. Jarrulevyjen tulee olla rautametallista valmistettuja ja jarru saa olla yksipuolinen halkaisijaltaan korkeintaan 230 mm levy. Kahdella jarrulevyllä varustettujen koneiden jarrulevyjen enimmäishalkaisija on 200 mm. Jarrusatulat: Jarrusatuloiden tulee olla ns. perinteistä mallia ja varustettu enintään kahdella 32 mm:n enimmäishalkaisijan omaavalla männällä. Etujarrusylinteri: Jarrusylinterin on sijoitettava ohjaustangon kanssa yhdensuuntaisesti ja sen tulee olla varustettu kiinteällä nestesäiliöllä. Valmistaja valinnainen.

3.3.17 Äänenvaimennus: Kaikkeen ajoon pätee seuraava: Moottori on varustettava toimivalla äänenvaimennuksella: Äänitason enimmäisarvon määrää kulloisellekin radalle asetetut määräykset ja se tulee ilmoittaa kilpailukutsussa tai lisämääräyksissä.

3.3.18 Pakoputkisto: Pakoputkiston malli on vapaa.

3.3.19 Polttoaine: Vapaasti kaupan olevat polttoaineet ovat sallittuja. (Koskee kaikkia koneita, myös kohdassa 1.0 mainittuja).

3.3.20 Muuta: Moottoripyörän on oltava korkea teknistä tasoa niin rakenteeltaan kuin yksityiskohdiltaan ja väritykseltään.

Moottoripyörän sallittu vähimmäispaino on 55 kg.

Mahdolliset kevennysreiät ja aukot on sijoitettava turvallisella tavalla. Kevennysreikien poraus tai äärimmäinen kevennys vanteiden, napojen tai haarukkaputkien osalta ei turvallisuussyistä johtuen ole sallittua.

Seikkoja, joita ei ole mainittu tai selkeästi hyväksytty tässä säännössä, eivät ole sallittuja.

Edellä olevan lisäksi pätevät luokalle 2B seuraavat säännöt:

- MCHK-R:n Yleiset Classic säännöt
- SVEMO:n tekniset säännöt
- SML:n urheilu- ja tekninen säännöstö (<https://www.moottoriliitto.fi/ajajille/saannot/>)

4. Classic Road-Racing kilpailusäännöt, Sivuvaunut, Luokat 8 A, B, C ja D.

4.1. Tyyppi ja ikä: Koneen tulee olla kilpatyyppinen sivuvaunupyörä. Ulkonäön ja rakenteen tulee muistuttaa kysessä olevaa ajanjaksoa. Replikat ovat sallittuja.

Luokka 8A, -1972: Pyöräkoon tulee edessä ja takana olla 16" tai tätä suurempi. Vanteen leveys saa olla enintään VM4, ulkonäkö aikakauden mukainen ('Slicks'- tai leikattuja 'slicks'-renkaita ei sallita). Vuoden 1972 loppuun ulottuneella aikakaudella valmistettujen moottorien iskutilavuus ei saa ylittää 500 ccm 2-t-koneilla ja vastaavasti 750 ccm 4-t-koneilla. Moottorilla täytyy olla kilpailtu sivuvaunuluokassa vuonna 1972 tai sitä ennen. Sivuvaunun tulee olla nk. front exit sidecar-mallia.

Luokka 8B, -1972: Pyöräkoon tulee edessä ja takana olla 10", 12" tai 13". Renkaan kosketuspinnan leveys alustaan saa enintään olla 140 mm tai 5,5". ('Slicks'- tai leikattuja 'slicks'-renkaita ei sallita). Vuoden 1972 loppuun ulottuneella aikakaudella valmistettujen moottorien iskutilavuus ei saa ylittää 750 ccm iskutilavuutta 2-t-koneilla ja vastaavasti 1000 ccm 4-t-koneilla. Moottorin sisäinen virittäminen on sallittu. Moottorilla täytyy olla kilpailtu sivuvaunuluokassa vuonna 1972 tai sitä ennen. Sivuvaunun tulee olla nk. front exit sidecar-mallia.

Luokka 8C, -1979: Pyöräkoon tulee edessä ja takana olla korkeintaan 13" ja tyypin ja mallin sellainen, jota käytettiin kyseisellä aikakaudella. Vanteen enimmäisleveys on takana 10" sekä sivulla ja edessä 8". Vuoden 1979 loppuun ulottuneella aikakaudella valmistettujen moottorien iskutilavuus ei saa ylittää 750 ccm iskutilavuutta 2-t-koneilla ja vastaavasti 1300 ccm 4-t-koneilla. Moottorilla täytyy olla kilpailtu sivuvaunuluokassa vuonna 1979 tai sitä ennen. Sivuvaunun tulee olla joko edestä tai takaa roikuttavaa mallia.

Luokka 8D, -1987: Pyöräkoon tulee edessä ja takana olla korkeintaan 13" ja tyypin ja mallin sellainen, jota käytettiin kyseisellä aikakaudella. Vanteen enimmäisleveys on takana 10" sekä edessä ja sivulla 8". Vuoden 1987 loppuun ulottuneella aikakaudella valmistettujen moottorien iskutilavuus ei saa ylittää 750 ccm iskutilavuutta 2-t-koneilla ja vastaavasti 1300 ccm 4-t-koneilla. Moottorilla täytyy olla kilpailtu sivuvaunuluokassa vuonna 1987 tai sitä ennen. Sivuvaunun tulee olla takaa roikuttavaa mallia.

4.2. Konekortti: Kilpailuun osallistumisen edellytyksenä on voimassa oleva konekortti. Konekortti on pakollinen myös muista Pohjoismaista osallistuville kuljettajille. Ei konekorttia = ei lähtölupaa.

4.3. Runko: Mikäli sivuvaunua ei ole rakennettu yhteen moottoripyörän rungon kanssa (integroitu), sen tulee olla kiinnitetty runkoon vähintään neljästä (4) pisteestä. Näissä ei saa esiintyä vällystä. Ajoneuvon/korin mitat: Enimmäisleveys 1700 mm sisältäen pakoputkiston. Pienin maavara ilman kuormaa 60 mm.

Luokka 8A: Rungon tulee olla valmistettu teräsputkesta, ja jälkivalmistetun rungon tulee olla suorituskyvyltään samanarvoinen kyseiseltä aikakaudelta peräisin olevan alkuperäisrungon kanssa.

Luokka 8B: Rungon tulee olla valmistettu teräsputkesta tai teräslevystä, ja jälkivalmistetun rungon tulee olla suorituskyvyltään samanarvoinen kyseiseltä aikakaudelta peräisin olevan alkuperäisrungon kanssa.

Luokka 8C: Rungon tulee olla valmistettu teräsputkesta tai teräslevystä, ja jälkivalmistetun rungon tulee olla suorituskyvyltään samanarvoinen kyseiseltä aikakaudelta peräisin olevan alkuperäisrungon kanssa.

Luokka 8D: Rungon tulee olla valmistettu metalliputkesta tai -levystä ja jälkivalmistetun rungon tulee olla suorituskyvyltään samanarvoinen kyseiseltä aikakaudelta peräisin olevan alkuperäisrungon kanssa. Tarkat kopiot koneista, joilla on dokumentoitu kilpailuhistoria kaudelta, ovat sallittuja, vaikka ne eivät olisikaan tyyppisiä kyseiselle ajanjaksolle. Sivuvaunu voi olla irrotettava tai kiinteä.

4.4. Etuhaarukka: Etuhaarukan tulee olla teleskooppi- tai keinuhaarukka-tyyppinen.

4.5. Ohjauslaite: kts Svemo:n (SML:n) tekniset säännöt. Kääntyvää sivuvaunun pyörää ei sallita. Ohjausvaimennin on sallittu.

4.6. Pyörät, vanteet: Ulkonäön on vastattava kyseisellä aikakaudella käytettyjen komponenttien ulkonäköä. Mitat: katso kappale 4.1.

4.7. Jarrut: Pitää olla tyyppiä ja mallia, jota on käytetty ajanjaksolla. Pitää olla rumpu- tai levytyyppiä kahdella tai kolmella pyörällä. Kaksi etulevyjarrua sallitaan (tuplaetulevyille vaaditaan tyyppinen asennus). Jarrulevyjen on oltava rautamateriaalia. Jarrujen on oltava mekaanisia ja/tai hydraulisia ja niissä on oltava 2 itsenäistä järjestelmää. Satulan tulee olla tyyppiä ja mallia, jota käytettiin ajanjakson aikana, ja siinä on enintään kaksi mäntää. Yksitoiminen kaksimäntäinen jarrusatula ei ole sallittu. Luokassa 8D sallitaan 4-mäntäiset jarrusatulat kyseiseltä ajanjaksolta.

4.8. Renkaat, sisärenkaat: Luokissa 8A ja 8B käytettävien renkaiden kuviosyvyys tulee olla vähintään 1 mm. 'Sliksit', leikatut 'sliksit' tai nk. sadekelirenkaat eivät ole sallittuja. Renkaanlämmittimiä ei saa käyttää. Venttiilin tulee olla lyhyttä mallia. Venttiilihatun tulee olla metallia ja varustettu tiivisteellä. **Luokat 8C ja 8D:** 'Sliksit', leikatut 'sliksit' ja nk. sadekelirenkaat on sallittu. Renkaanlämmittimiä ei saa käyttää. Venttiilin tulee olla lyhyttä mallia. Venttiilihatun tulee olla metallia ja varustettu tiivisteellä.

4.9. Jousitus: Jousituksen tulee olla samaa rakennetta ja mallia, jota käytettiin kyseisellä aikakaudella. Kumielementti- tai iskunvaimenninten käyttö sallitaan takapyörässä.

4.10. Kate: Katteen tulee olla sellaista rakennetta ja muotoilua, jota käytettiin kyseisellä aikakaudella. Katteen tulee peittää sivuvaunun pyörä ja sivuvaunun keulaosa.

4.11. Numerokilvet: katso kappale 1.6.

4.12. Moottori: Moottorin sisäinen vapaa virittäminen on sallittua.

4.13. Öljytulpat ja -letkut: Kaikki sekä öljyn täyttöön että tyhjennykseen varatut öljytulpat moottorissa, vaihdelaatikossa ja mahdollisessa kardaani-takahaarukassa ja perässä tulee lukita teräksisellä varmistuslangalla. Ulkopuoliset öljyletkut tulee varustaa kiristettävällä letkuliittimellä ja ne tulee varmistaa. Mikäli kiristettäviä liittimiä ei voida käyttää, on letkuklemmarilla varustetut letkut varmistettava varmistuslangalla ja sidottava moottorin, öljysuodattimen tai öljylauhduttimen kiinteään osaan.

4.14. Öljynkeräyssäiliö: Moottorista/vaihdelaatikosta lähtevät huohotusletkut on johdettava säiliöön, jonka vähimmäistilavuus on 0,5 litraa.

4.15. Kaasuttimet:

Luokat 8A ja 8B: Kaasuttimien on oltava kyseisellä aikakaudella käytettyjen mukaisia.

Luokat 8C ja 8D: Kaasuttimien on oltava kyseisellä aikakaudella käytettyjen mukaisia.

Polttoaineruiskutus on sallittu vain mikäli koneessa tällainen alkujaan on ollut asennettuna ja tällaisella kilpailtu kyseisellä aikakaudella. Polttoaineen syötön tulee tapahtua painovoimatoimisesti, mekaanisesti tai sähkötoimisella pumpulla.

4.16. Sytytysjärjestelmä, virrankatkaisu-toiminto: Pyörässä on oltava asennettuna 'virrantappokytkin', joka katkaisee sytytysvirran ja pysäyttää mahdollisen polttoainepumpun kun ohjaaja putoaa pyörän

kyydistä. Kytkin suositellaan asennettavaksi ohjaustankoon ja johdotettavaksi irtoavalla pistokkeella ohjaajan käsivarteeseen.

4.17. Vaihdelaatikko: Vaihdelaatikon on oltava kyseisellä aikakaudella käytössä ollutta rakennetta ja mallia. Vaihteiden sallittu enimmäismäärä on 6 kpl.

4.18. Voimansiirto: Mikäli käytetään avointa voimansiirtoa, on pyörässä oltava turvarakenne joka estää ohjaajaa ja matkustajaa joutumasta kosketukseen sen kanssa. Sama koskee vaihdelaatikon ja takahaarukan välistä kardaaniakselia. Hihnäkäyttö sallitaan mikäli se on peitetty näkymättömiin. Ainoastaan yksi (1) pyörä saa olla vetävä.

4.19. Pakoputkisto, äänenvaimennus: Luokkien 8A ja 8B koneissa pakoputken/ pakoputkien on oltava suunnattu taaksepäin. Moottori on lisäksi varustettava toimivalla äänenvaimennuksella: Suurin sallittu äänenvoimakkuus säädetään kulloisenkin radan määräyksissä ja tämä on ilmoitettava kilpailukutsussa tai lisämääräyksissä.

4.20. Hallintalaitteet, mittaristo: Hallintalaitteet ja mittaristo ovat vapaavalintaiset. Kaasukahvan on oltava itsepalautuvaa rakennetta.

Poikkeus: 'Desmodromiset' toiminnot tyyppiä esim. 'Dell'orto'.

4.21. Jarruvaijerit: Jarruvaijerin vahvuus tulee olla edessä vähintään 1,75 mm ja takana vähintään 2,5 mm. Nippojen on oltava juotetut, ruuvinippoja ei sallita.

4.22. Replikat: Jälkirakennetut kilpakoneet, nk. "Replikat", tulee ulkonäöltään pääosin olla esikuviansa kaltaisia.

4.23. Muuta: Takapyörä tulee olla suojattu matkustajan vahingoittumisen estämiseksi. Sivuvaunun rakenteen tulee olla sellainen, että matkustaja voi poistua ainoastaan sivuvaunun pyörän etupuolelta. Moottoripyörän rakenteen on oltava sellainen, että se jättää kahdet (2) jäljet suoraan edetessään

5. Classic Road-Racing kilpailusäännöt, luokat 7 A + 7B, aikajakso 3 ulottuu vuoteen 1979/1980. (Forgotten-kausi)

Luokka on jaettu seuraavasti: Luokka A, kilpakoneet >250, maks. 1300cc ja luokka B, 2-tahtimoottoreilla varustetut kilpakoneet < 250 cc sekä 4-tahtimoottoreilla varustetut kilpakoneet < 500 cc.

5.1. Tyyppi ja ikä: Koneiden tulee olla tehdaskilpakoneita, tuotantokilpakoneita tai olla rakennettu muistuttamaan kyseistä aikajaksoa vastaavia kilpakoneita (katso kappale 1.0).

Seuraavat määräykset ovat voimassa:

Luokkaan 7A kuuluvat koneet ovat olleet käytettävissä kauden 1979 aikana. Vuosimallin osalta tähän määräykseen tekevät poikkeuksen seuraavat moottoripyörät:

Yamaha TZ350 G (1980) ja H) ovat sallittuja koska niitä pidetään samanveroisina kuin mallia TZ350 F (1979).

Suzuki RG500 Mk V (1980) ja Mk VI (1981) ovat sallittuja koska niitä pidetään samanlaisina kuin mallia Mk IV (1979). MK VI-mallin käyttö sallitaan myös alkuperäisellä 'anti-dive' toiminnolla.

Yamaha TZ500 G (1980) ja H (1981) ovat sallittuja koska niitä pidetään sen prototyypin replikoina, jolla tehdas osallistui GP-kilpailuihin kaudella 1979.

Moottoripyörät, jotka perustuvat katulaillisiin pyöriin, ovat sallittuja tähän luokkaan. Koneen on täytynyt olla saatavilla kyseisenä ajanjaksona. Myös jakson ulkopuolella valmistetut koneet ovat sallittuja, mikäli niissä ei ole muutoksia jakson aikana saatavilla olleeseen koneeseen.

Luokkaan 7B kuuluvat koneet ovat olleet saatavilla kauden 1980 aikana. Katupyöriin perustuvat 4-tahtikoneet 500 ccm:n iskutilavuuteen saakka ovat sallittuja. Konemallin on oltava ollut käytettävissä kyseisellä aikakaudella. Myös tämän aikakauden ulkopuolelle sijoittuvat koneet ovat sallittuja sillä edellytyksellä, että näiden ja kyseisen aikakauden pyörien välillä ei ole eroja.

Em. koneista valmistetut replikat ovat sallittuja. Ruotsin Super-Bike määräysten perusteella ennen vuotta 1980 Super-Bike luokkaan luokitellut moottoripyörät eivät ole sallittuja. Moottoripyörän valmistusvuoden tulee ensisijaisesti määrätä, mihin luokkaan pyörä kuuluu. Olemassa olevaan luokkaan kuuluvaa moottoripyörää ei tule muuttaa sillä tavoitteella, että sillä sallittaisiin kilpaileminen toisessa luokassa. Tämä koskee erityisesti alkuperäisiä tuotanto- ja tehdaskilpakoneita, koska näiden historiallinen arvo on erityisen merkittävä.

Edellä käsiteltyjen moottoripyörien modifiointia sekä jälkirakennettuja koneita koskien pätevät seuraavat säännöt:

5.2. Konekortit: Konekortti on pakollinen sekä kilvanajoon että paraatiajoon.

5.3. Runko, takahaarukka: Rakenteen ja ulkonäön oltava aikakaudella käytössä olleiden kaltaisia.

5.4. Etuhaarukka: Etuhaarukan tulee rakenteeltaan ja malliltaan olla kyseisellä aikakaudella käytössä olleiden haarukoiden kaltainen. Sekä mekaaninen että hydraulinen 'anti-dive' toiminto on kielletty.

5.5. *Ohjaus: Kts SVEMO:n tekniset säännöt (SML:n tekniset säännöt 029.6.)

5.6. Pyörät: Pyörien on oltava aikakaudelle tyypillistä mallia ja rakennetta ja vähimmäiskokoa 18". Pinnapyörissä saa käyttää korkea- tai matalareunaisia alumiinivanteita. (sääntö on voimassa 1.1.2002 alkaen).

5.7. Jarrut: Jarrut eivät saa olla uudempaa tyyppiä kuin mikä oli käytössä kyseisellä aikakaudella. Jarrulevyt eivät saa olla jäähdytettyä tyyppiä tai kelluvia ja levyt pitää olla rautametallista valmistettuja. Maksimihalkaisija: 305 mm. Jarrusatuloiden tulee olla kyseisellä aikakaudella käytettyjen mukaisia ja jarrumäntien enimmäislukumäärä on 2 kpl. Yksipuoliset kahdella männällä varustetut satulat eivät ole sallittuja.

Selvennys: Puolikelluvien aikakauden mukaisten jarrulevyjen käyttö on sallittu. Rei'itetyt ja uritetut levyt on sallittu.

5.8. Renkaat, sisärenkaat: 'Sliksit', leikatut 'sliksit' tai nk. sadekelirenkaat eivät ole tässä luokassa sallittuja. Renkaanlämmittimet eivät ole sallittuja. Venttiilin tulee olla lyhyttä mallia. Venttiilihatun tulee olla metallia ja varustettu tiivisteellä.

5.9. Iskunvaimentimet: Jousituksessa olevat vipujärjestelmät on kielletty ellei tällaiset ole olleet alkuperäisasennettuna.

5.10. Tankki, satula ja kate: Tankin, satulan ja katteen tulee olla kyseisellä aikakaudella käytössä ollutta tyyppiä ja mallia. Moottoripyörä on oltava varustettuna katteella.

5.11. Numerokilvet: Katso kappale 1.6.

5.12. Moottori: Moottorilohkojen, sylinterien ja sylinterikansien tulee olla aikakauden mukaisia. Myöhemmin valmistettujen osien käyttö on sallittua, mikäli niiden rakenne on vastaava. Vapaa virittäminen on sallittua. Alkuperäisosien työstäminen ja muunteleminen kuten myös aikakauden mukaisten varusteiden asentaminen on sallittu. Sylinterin poraaminen moottorin valmistajan standardiylimittoihin on sallittua, vaikka se voisi aiheuttaa sylinteritilavuuden ylittävän luokan ylärajan. Polttoaineen ruiskutus ei ole sallittua.

5.13. Öljytulpat ja -letkut: Irrotessaan öljyvuotoja aiheuttavat öljytulpat ja letkut on sidottava varmistuslangoin kiinni moottorin tai vaihdelaatikon kiinteään osaan (ei pakoputkeen tai muuhun tärkeään osaan). Varmistuslangan tulee olla hehkutettua ruostumatonta lankaa paksuudeltaan vähintään 0,7 mm. Kuparilangan käyttö on kielletty. Ulkopuoliset öljyletkut tulee varustaa lukittavin ruuvikiristimin. Mikäli ruuvikiristimiä ei voida käyttää on kiristimin kiinnitettyjen letkujen oltava langalla varmistettu moottorin kiinteään osaan, öljysuodattimeen tai öljylauhduttimeen.

5.14. Öljynkeräyssäiliö: Moottorista/vaihdelaatikosta lähtevät huohotusletkut on johdettava säiliöön, jonka vähimmäistilavuus on 0,5 litraa.

5.15. Kaasuttimet: Kaasuttimien tulee olla kyseisellä aikakaudella saatavissa ollutta mallia.

5.16. Sytytysjärjestelmä, virrankatkaisu-toiminto: Sytytysjärjestelmä on vapaa. Koneessa on oltava helposti kuljettajan ulottuvissa oleva virtakatkaisin (oikosulkija tai syöttöjännitteen katkaisin) joko tankoon tai sen lähetyville asennettuna.

5.17. Vaihdelaatikko: Tyyppi ja malli tulee olla aikakauden mukainen. Vaihteiden määrää ja välityssuhteita ei ole rajoitettu. Ulkopuoliset sähköiset apulaitteet eivät ole sallittuja.

5.18. Voimansiirto: Voimansiirron rakenne on vapaa. Ketjulukot on varmistettava teräslangalla tai muulla tavoin.

5.19. Pakoputkisto, äänenvaimennus: Seuraava koskee kaikkea ajamista. Kone on varustettava asianmukaisilla äänenvaimentimilla. Suurin melutaso määräytyy kunkin radan säännöissä, ja se ilmoitetaan kutsussa tai lisämääräyksessä.

5.20. Hallintalaitteet, mittaristo: Hallintalaitteet ja mittaristo ovat vapaita. Kaasukahvan tulee olla itsepalautuvaa tyyppiä.

5.21. Jarruvaijerit: Jarruvaijerin vahvuuden on oltava edessä vähintään 1,75 mm ja takana vähintään 2,5 mm. Vaijerien nipat on oltava juotettuja, ruuvilla kiristettävät on kielletty.

5.22. Replikat: Replikat tulee ulkonäöltään pääosin olla esikuviansa kaltaisia.

5.23. Muuta: Moottoripyörän tulee olla varustettu kilpailukäyttöä silmälläpitäen. Mahdolliset sivutuet ja käynnistyspolkimet on poistettava.

6. Konesäännöt, luokkaan 7C Formula 80-87

Näitä sääntöjä säätelee CRC (Classic Racing Club) Norjassa.

Kilpailijat, jotka haluavat osallistua tähän luokkaan, tulee ottaa yhteyttä Norjan kerhoon koskien teknisiä määräyksiä ja konekorttia.

Classic Racing Club

Postboks 20

2322 Ridabu

Norway

Verkkosivusto: <http://www.crc.no>

7. Konesäännöt, luokkaan 13; Classic Superbike ja luokkaan 14; Classic Supersport

Katso erillinen asiakirja. Näitä sääntöjä säätelee CRC (Classic Racing Club) Norjassa

Verkkosivusto: <http://www.crc.no>

8. Konesäännöt, luokkaan 12a; GP 250 ja 12b; GP 125

8.1. Tyyppi ja ikä: Luokat ovat avoimia kaksitahtisille Grand Prix -koneille (tehdasvalmisteisille kilpamoottoripyörille, joita kutsutaan yleisesti tuotanto-kilpakoneiksi) mallivuodesta 1986 vuoteen 2009. Lisäksi luokka 12a on avoin GP500-moottoripyörille, jotka on valmistettu vuosina 1986-2009, sekä pyörille tai niiden kopioille, jotka ovat kilpailleet GP:ssä aikakautena. Tuotantopohjaiset 250cc katulailliset moottoripyörät ovat myös toistaiseksi hyväksytyjä, koska ne olivat sallittuja, kun luokkaa ajettiin National Championship -statuksella vuoteen 2010 asti.

Tyypilliset moottoripyörät:

250GP: Aprilia RSV250, RSW250, Yamaha TZ250, Honda RS250.

Sport-Production 250SP: Aprilia RS250, Yamaha TZR250, Honda NSR250, Suzuki RGV250.

125GP: Yamaha TZ125, Honda RS125, Aprilia RSW125.

500GP: Suzuki RGV500, Honda RS500V, Yamaha YZR500.

8.2. Numerokilven värit:

125GP: Musta kilpi, valkoiset numerot

250GP ja 250SP: Vihreä kilpi, valkoiset numerot

500GP: Keltainen kilpi, mustat numerot.

8.3 Moottori: Vapaa viritys tyypillisellä tekniikalla ajanjaksolle ja luokan moottorin tilavuuden sisällä.

125GP: maksimi 125cc, yksi sylinteri

250GP ja SP: 126-250cc, enintään kaksi sylinteriä

500GP: 256-500cc, enintään neljä sylinteriä.

8.4 Vähimmäispaino:

125GP: 135 kg kuljettajan kanssa

250GP ja SP: 100kg kuivana

500 GP: 130 kg kuivana.

8.5 Vaihteisto: Sallittu enintään kuusi vaihdetta.

8.6. Ohjaus ja alusta: Prototyypissäännöt, vapaat aikakauden tyypilliset muutokset.

8.7 Jarrut: Pääsylinterien ja jarrusatulaen tulee olla tyyppiä, joka oli olemassa kyseisenä ajanjaksona.

Pyörässä on oltava vähintään yksi jarru jokaisessa pyörässä ja niitä on voitava käyttää erikseen, hiilikuitujarrulevyt eivät ole sallittuja.

8.8 Pyörät ja renkaat: 17 tuuman slick- ja saderenkaat sallittu, koneissa tulee olla vähintään "trackday"-tyyppinen tai vastaava sportrengas. Hiilikuitupyörät eivät ole sallittuja.

8.9. Pakoputkisto: Vapaat muutokset, katso yleiset tekniset määräykset. Pakoputkiston on oltava ilmoitettujen melu- ja ympäristövaatimusten mukainen.

8.10. Hallintalaitteet: Vapaat muutokset, katso yleiset tekniset määräykset.

8.11. Katteet: Ulkoasujen tulee olla samat kuin ajanjakson aikana käytetyillä katteilla. Vapaat muutokset, katso yleiset tekniset määräykset.

8.12 Turvallisuus: Öljy-/jäähdytysnestetulpkien/täytteiden ja pulttien varmistuslankojen on oltava yleisten teknisten määräysten mukaisia.

Märissä olosuhteissa koneissa on oltava sadevalo, joka voi olla akkukäyttöinen.



Ennen oli paremmin