



European Endurance Legend Cup

Règlement Technique

MOTEUR

- La préférence est donnée aux moteurs équipés de démarreur et d'alternateur
- Toute moto non équipée de démarreur en état de fonctionnement prendra le départ en fond de grille, quelque soit son temps de qualification
- La préparation ou la modification des moteurs de la classe Superstock est interdite. Les moteurs doivent correspondre aux spécifications d'origine
- Le remplacement des ressorts et disques d'embrayage ainsi que les filtres à huile sont les seuls autorisés
- Il est impératif de préserver les particularités des modèles de série tel que le nombre de cylindre, le nombre de vitesse, le nombre d'arbre à came, etc
- Les carters moteurs doivent rester identiques à l'origine. Toutefois, les modifications internes sont autorisées
- Le bloc moteur et la culasse doivent correspondre au modèle du moteur original
- Les vilebrequins et bielles sont libres
- Les arbres à cames sont libres
- L'ajout d'une pompe à vide pour le carter moteur est interdit
- Les couvercles extérieurs peuvent être modifiés ou remplacés
- L'utilisation de moteurs Ducati basés sur le 904cc (1989) est autorisée, mais pas les DS et EVO (Annexe 2)

EMBAYAGE

- L'embrayage d'origine peut être changé ou remplacé
- Aucune source électrique ne peut être utilisée pour les opérations d'embrayage
- Le système d'embrayage (bain d'huile ou sec) et sa commande (câble / hydraulique) doivent rester conformes aux normes homologuées
- Tout système anti-patinage ou « traction control » sur l'embrayage est interdit

TRANSMISSIONS

- Tous les pignons, arbres, tambours et fourchettes de boîte sont libres
- Le pignon de sortie de boîte de vitesse doit être couvert par une protection métallique
- Un boîtier métallique doit recouvrir complètement la chaîne primaire sur les motos avec une boîte séparée
- Il est obligatoire d'installer une protection de la chaîne (aileron de requin) entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière

ALLUMAGE (ECU)

- Le logiciel de l'unité centrale d'allumage peut être flashé
- Pour la catégorie SUPERSTOCK, l'unité centrale d'allumage doit être d'origine et ne peut être flashé
- Le positionnement de la centrale d'allumage est libre
- Les bougies, capuchons et cordons d'allumage sont libres
- L'utilisation de bobines-crayon est interdite

CARBURATEURS

- Les boisseaux des carburateurs seront ronds, aucune restriction du diamètre
- Les carburateurs seront du type utilisé durant les années Post Classic
- L'injection ou l'alimentation compressée de quelque type sont interdits, (turbo/supercharger)

- L'injection n'est admise que si elle est installée à l'origine sur la moto d'époque (exemple : GPZ-1100-B1)
- Les carburateurs à boisseaux guillotine peuvent être installés en catégorie Superstock sur la GSX-R750 (standard) et dans la catégorie Superbike
- La boîte à air des motos de la catégorie Superstock peut être retirée et les gicleurs modifiés

FOURCHES

- L'aspect des fourches et des Tés de fourche doit correspondre à celui de l'époque
- L'utilisation de fourche inversée est interdite
- Aucun système de suspension de remplacement ou prototype à commande électronique ne peut être utilisé
- L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé
- L'amortisseur de direction ne peut pas servir de dispositif de limitation de l'angle de braquage
- Les kits de cartouches de fourche sont acceptés

AMORTISSEURS

- Une modification de l'angle des amortisseurs est autorisée
- Le ou les amortisseur(s) arrière(s) peu(ven)t être remplacé(s), mais un système identique doit être utilisé (double ou simple)
- Aucun système de suspension de remplacement ou prototype à commande électronique ne peut être utilisé

CHASSIS

- Les cadres originaux sont autorisés dans toutes les catégories
- Les cadres originaux peuvent être modifiés, y compris dans la catégorie Superstock
- Les cadres spéciaux sont autorisés dans les catégories Legend et Superbike (voir Annexe 1)

BRAS OSCILLANT

- L'aspect du bras oscillant d'époque doit être maintenu
- Le bras oscillant d'origine ou de remplacement doit correspondre au modèle d'époque
- La modification des bras oscillants est autorisée

RESERVOIR

- La capacité du réservoir de carburant ne peut pas dépasser 24 litres et doit correspondre à l'aspect d'époque
- Les fibres de carbone ne sont pas autorisées pour la construction de réservoirs
- Le réservoir de carburant doit être fixé au châssis, à l'avant et l'arrière, par un système résistant en cas de chute
- Le réservoir de carburant doit contenir un matériau ignifuge (par exemple; Explosafe[®])
- Une seule ouverture de remplissage rapide est acceptée uniquement. Dans le cas d'une double ouverture rapide, une ouverture doit être désactivée

FREINS

- L'utilisation de maître-cylindre à réservoir séparé est autorisée
- L'utilisation de maître-cylindre radial n'est pas autorisée pour toutes les catégories, sauf en Superbike
- Le remplacement par un modèle d'époque est autorisé
- Le maître-cylindre arrière peut être remplacé
- Les disques doivent être ronds et fabriqués en métal
- Les disques en carbone ou en fibre céramique sont interdits
- L'utilisation de disques à pétales n'est pas autorisée
- Les coupleurs rapides ne sont pas autorisés
- Le système de fixation du disque à la frète de type PFM n'est pas autorisé
- Les garnitures, patins et plaquettes sont libres

ROUES

- Les jantes en magnésium, en alliage d'aluminium et à rayons en acier sont toutes acceptées si elles sont d'apparence classique et d'époque
- Les roues en carbone sont interdites
- Le système de changement rapide est autorisé pour les deux roues en Legend et Superbike

ECHAPPEMENT

- L'aspect de l'échappement doit correspondre au modèle d'époque
- Les échappements en dessous de la selle ne sont pas autorisés
- Pour des raisons de sécurité, les extrémités des sorties d'échappement doivent être arrondies pour éviter les bords tranchants
- Le support du silencieux d'échappement doit être fixé à l'aide de vis et d'écrous. Les raccords rapides "Zeus" ne sont pas autorisés
- L'échappement doit respecter les limitations de bruit des organisateurs, et peut être libre si l'organisateur l'autorise

PNEUS

- Pneus Slicks : Utilisation interdite pour toutes les classes
- Pneus retaillés : Utilisation interdite pour toutes les classes
- Pneus Pluie : Utilisation interdite pour toutes les classes

CARROSSERIE ET APPARENCE

- Le carénage doit être conforme à la forme approuvée et représenter une période silhouette. L'apparence de la machine est également un élément crucial du processus d'éligibilité
- L'utilisation de siège ou de couvercle mono-place et/ou de carrosserie « racing » correspondant au modèle d'époque est autorisée

INSTRUMENTS ET CONTROLES

- Doit être du type et du style utilisés pendant la période
- Les jauges digitales pour la température et la tension sont acceptables
- Les compte-tours digitaux sont interdits
- Le choix des guidons et commandes est libre

RADIATEURS ET SYSTEMES DE REFROIDISSEMENT

- Les radiateurs d'origine peuvent être ajoutés, modifiés ou remplacés
- Ces modifications sont interdites pour la catégorie Superstock
- Les radiateurs d'huile ne peuvent pas être montés sur ou au-dessus du garde-boue arrière
- Les conduites de radiateur peuvent être changées
- La modification des radiateurs doit respecter l'apparence de face, de côté ou de l'arrière d'origine

ECLAIRAGE

- L'aspect des feux avant et arrière doit correspondre aux modèles d'époque
- Les LEDs et les Xénon (HID) ne seront autorisés que s'ils sont fixés dans les optiques d'origine ou si ces dernières ont l'apparence de lampes anciennes
- Deux circuits d'éclairage sont obligatoires, chacun comprend un phare et un feu arrière non clignotant
- Les premier et deuxième circuits sont commandés par deux interrupteurs avec la position ON / OFF et sont positionnés sur le côté gauche du guidon
- Le troisième circuit sera placé sur le côté gauche ou droit du guidon (voir le schéma de l'annexe 4 du présent règlement)
- Un dispositif rétro-réfléchissant de 60 cm² doit être fixé à l'arrière de la moto
- Les LEDs d'identification latérale ne pourront pas être alternatifs (flash) et limités aux couleurs verte, bleue ou blanche
- Les numéros d'identification arrière, gauche et droite pourront être lumineux

NUMÉROS PLAQUES

- Les machines doivent porter des plaques d'immatriculation massives de forme rectangulaire avec des coins arrondis mesurant au moins 285 mm de large et 235 mm de haut
- Les figures doivent avoir les dimensions minimales suivantes: 140 mm de hauteur, 25 mm d'épaisseur et 80 mm de largeur, espacées de 15 mm
- Les plaques, au nombre de trois, doivent être disposées, une face avant centrale ou avant droite ou gauche, les deux autres de chaque côté, obligatoirement à l'arrière du vélo
- Les machines doivent porter des plaques d'immatriculation massives de forme rectangulaire avec des coins arrondis mesurant au moins 285 mm de large et 235 mm de haut
- Les couleurs des catégories sont définies comme suit:
 - Classique:
 - Les fonds seront BLANC (RAL 9010), numéros NOIR (RAL 9005): **100**
 - Légende:
 - Les fonds seront NOIR (RAL 9005) numéros BLANC (RAL 9010) : **100**
 - Superstock:
 - Les fonds seront ROUGE (RAL 3020) numéros BLANC (RAL 9010): **100**
 - Superbike:
 - Les fonds seront VERT (RAL 6002) numéros BLANC (RAL 9010): **100**

CARBURANT

- Le carburant de la pompe, l'essence spéciale ou l'AVGAS sont autorisés et limités à 105 RON maximum,
- Le méthanol, l'E85, les additifs, les Power Boosters ainsi que le Nitrométhane sont interdits.

DEROGATION / DEVIATION AU REGLEMENT TECHNIQUE

- Le contrôle général et l'interprétation de ce règlement sont entièrement du ressort des organisateurs des EELC et des officiels des réunions de courses dont les décisions sur toutes les questions qui concernent ces règlements seront considérées comme définitives en toutes circonstances
- Des dérogations / déviations aux règles techniques ci-dessus peuvent être accordées par le comité organisateur de la manifestation pour les motos qui ont été produites à l'origine avec des éléments (roues, tubes de fourche, etc.) dont les caractéristiques diffèrent de celles mentionnées dans les Classes
- Ces éventuelles dérogations / dérogations ne seront accordées par le Comité d'Organisation qu'après réception d'une demande écrite détaillée accompagnée des annexes techniques et photographiques

ANNEXE 1 - CHASSIS

LISTE DES CHASSIS AUTORISES POUR LES CATEGORIES LEGEND et SUPERBIKE

- Corki
- Egli
- Harris
- Martin
- Moko
- Nico Bakker
- PEM
- PEMDA
- P&M
- Rau
- Rickman
- Rob North
- Seeley
- Spondon
- Verlicchi
- Autre(s) sur présentation de la documentation et photos

CHASSIS NON AUTORISES

- Tous les châssis DELTA BOX ne sont pas autorisés

ANNEXE 2

Quelques exemples de motos autorisées par classe. Note - Cette liste n'est pas restrictive et ne peut être considérée comme la liste des motos éligibles.

CLASSIC: 31/12/1968 au 31/12/1981

- BMW R65, BMW Rxx/6
- BSA Rocket III
- Ducati Bevel 750, 750S, 860, 900SS, 900-MHR, 900-SD, 90-SSD,
- Ducati Pantah 500SL, 600SL, 650SL
- Ducati TT2-600
- Honda CB-750, CB-750/BO, CB-900/BO
- Laverda SF-750, SF-1000
- Kawasaki Z-900, Z-1000, Z-1R, Z-650, Z-750, KZ-750, 1000-J
- Suzuki GT-750, GS-750, GS-1000
- Triumph Rob North
- Yamaha XS-650, XS-750, XS-850, XS-1100

LEGEND: 31/12/1975 au 31/12/1984

- Bimota SB5
- Ducati TT1-750, TTF1-750
- Honda CB-1100F, CB-1100 R, CBX-1000
- Moto Guzzi Le Mans II, IV
- Suzuki TR-750, RG-500 Gamma, GSX-1100E, GSX-1100S, GSX-1100 EFE,
- Yamaha FJ-1100

SUPERSTOCK: 31/12/1972 to 31/12/1986

- BMW R65, R75
- Ducati 750-F1
- Honda CB-750 BO, CBX-750, VF-750, VFR-750 (RC-24)
- Kawazaki GPZ-750, GPZ-750R, GPX-750R
- Suzuki GSXR-750 G/H
- Yamaha RDLC-500, FZ-750 (séries 1 et 2 uniquement, le carénage doit être celui de la série 1)

SUPERBIKE: 31/12/1975 to 31/12/1986

- BMW K100, K100-RS, (2 valves)
- Honda VF-1000R, VF1000F
- Kawazaki GPZ-900R, GPZ-1100, GPZ-1000 RX
- Suzuki GSXR-1100 G/H
- Yamaha FJ-1200 (1TX)
- Tous les modèles CLASSIC, LEGEND avec roues et / ou freins de la classe SUPERBIKE ou modèles SUPERSTOCK avec moteurs modifiés

Moteur Ducati

Les moteurs Ducati autorisés dans les châssis Pantah ou TT pour les classes Legend ou Superbike seront :

- AUTORISE_: moteur sur base du 904cc (92 x 68 mm) installé sur la 900ss de 1989.
- Non Autorisé : moteur sur base du 992cc (94 x 71,5mm) installé sur la Multistrada 1000 DS de 2005.
- Non Autorisé : moteur sur base du 1078cc (98 x 71,5mm) installé sur la Monster 1100 EVO de 2010.

ANNEXE 3

Les machines seront inspectées durant le contrôle technique pour s'assurer qu'elles sont conformes au présent règlement ou aux règlements de la fédération nationale de motocyclette (NFM) si elles diffèrent

Cela comprendra les extrémités arrondies sur le guidon et les repose-pieds; protège-chaîne de transmission au niveau du pignon de sortie de boîte de vitesses et au bas de la couronne de la roue arrière; bac à huile sous le moteur; dégagement entre les guidons; réservoir et carénage et ainsi de suite

Veuillez vous référer au Règlement de la NFM et au Règlement Particulier de la course

Les réglementations entre les pays sont sensiblement les mêmes mais il y a des variations

ANNEXE 4

Shéma d'éclairage FIM

