



Article 1 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES

Article 1.1 – Généralités

Les machines « Mini OGP 115 » sont autorisées à disputer les différents championnats de vitesse n'excédant pas 12cv. Les Mini OGP 160 ne doivent pas dépasser 14cv, et les Mini OGP 190 ne doivent pas dépasser 23cv.

Elles doivent être conformes aux normes définies dans les RTS spécifiques à la discipline vitesse.

1.1.1 - Contrôle des machines et identification

Le contrôle technique est obligatoire. Les concurrents ne peuvent participer aux essais officiels qu'après avoir satisfait aux vérifications techniques.

Les pilotes sont seuls responsables de leur machine pendant la durée de l'épreuve.

La moto doit être présentée propre, exempte de tous marquages antérieurs.

Les contrôles préliminaires sont des vérifications de sécurité. La conformité de la machine est sous l'entière responsabilité du pilote.

1.1.2 - Identification des machines

Lorsque les machines ont satisfait aux vérifications dites de sécurité, il est procédé au marquage du cadre de la façon suivante:

-un sticker est apposé sur la douille de direction.

-une touche de peinture sur le carter moteur, cylindre avec le numéro de course du concurrent inscrit à l'intérieur.

-marquage du système d'échappement complet. Ces marquages doivent être réalisés du même côté (bombe proscrite).

Article 1.2 – Règles techniques générales

1.2.1 – Matériaux

Il est interdit d'utiliser les matériaux suivants dans la fabrication du moteur (sauf pour la bielle et les clapets) libres composites, magnésium et titane.

Les supports de béquille doivent être réalisés en nylon, téflon ou matière équivalente.

1.2.2 – Leviers

Tous les leviers (embrayage, freins, ...) doivent se terminer par une sphère (diamètre de 16 mm minimum).

Cette sphère peut également être aplatie mais dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de la partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d'une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

1.2.2.1 – Protection des leviers

Les motos doivent être équipées d'un protecteur de levier de frein avant, afin de protéger le levier de frein au guidon d'un actionnement accidentel en cas de collision avec une autre machine. Ces protections doivent faire l'objet de fabrication en série et être distribuées par un professionnel.

1.2.2.2 – Freins

Les vis de fixation des étriers de frein doivent être arrêtées par un fil métallique de sécurité

1.2.3 – Papillons de gaz

Les papillons de gaz doivent se fermer d'eux-mêmes lorsque la poignée de gaz est relâchée.

1.2.4 – Coupe circuit

Un coupe-circuit doit être monté de façon à fonctionner lorsque le conducteur quitte sa machine. Ce coupe-circuit doit interrompre le circuit primaire d'allumage et doit être muni d'un câblage pour l'arrivée et le retour du courant.

Il doit être placé aussi près que possible du milieu du guidon et être actionné au moyen d'un fil non élastique de longueur et d'épaisseur adéquate, fixé au poignet du conducteur. Un câble en spirale (semblable à un fil téléphonique) d'une longueur maximale de 1 m est obligatoire.

1.2.5 – Protections

Carter moteur, embrayage et transmissions doivent comporter toutes leurs vis.

Toutes les transmissions doivent être protégées.

Un garde chaîne doit être installé de manière à empêcher que la jambe ou le pied du pilote ne se coince entre le brin de la chaîne inférieure et la couronne arrière. Cette protection, fixée solidement, est dans un matériau rigide (plastique ou téflon) ayant les bords arrondis et d'une épaisseur minimale de 5 mm (métal interdit). Une protection du pignon de sortie de boîte est obligatoire sur toutes les machines.

1.2.6 – Refroidissement

Si refroidissement liquide : eau uniquement. Tout additif, quel qu'il soit, est strictement interdit.

1.2.7 – Carburant

Le carburant utilisé est du sans plomb de type SP 95 (E10) ou SP 98 (E5) ou bio éthanol vendu aux pompes routières, sans additif.

Des tests de carburants peuvent être effectués à la demande du délégué et/ou de la direction de course.

Un tapis de sol est obligatoire pour toute intervention sur la machine de manière à protéger l'environnement.

1.2.8 – Garde-boue

Les garde-boues avant et arrière sont obligatoires.

1.2.9 – Tuyaux d'échappement et silencieux

Les tuyaux d'échappement et silencieux doivent être conformes aux normes de bruit en vigueur, soit 95 dB (sans tolérance) et ne pas dépasser l'aplomb de la roue arrière. Tous les bords tranchants doivent être arrondis avec un rayon de 2mm. Le silencieux est obligatoire.

Pour les catégories 125cc 4 temps monocylindre et 250cc 4 temps, la norme de bruit ne doit pas dépasser 95 dB (sans tolérance) à 5500 tours (8200 tours pour les 50cc 2 temps, 7200 tours pour les 80cc 2 temps).

Pour les Pocket Bike, le silencieux peut dépasser la tangente de la roue arrière si le tube de fuite ne dépasse pas le corps du silencieux (8 cm maximum).

1.2.10 – Guidon

Les extrémités exposées du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc. Celui-ci doit être équipé d'une protection rembourrée sur la barre transversale. Les guidons sans barre transversale doivent être équipés d'une protection rembourrée située au milieu de celui-ci, recouvrant largement les brides de fixation.

Si des protège-mains sont utilisés, ceux-ci doivent être d'une matière résistant aux chutes.

1.2.10.1 – Largeur

Machine de course sur route : largeur minimum de 400mm, largeur maximum : 700mm.

Machine tout-terrain : largeur maximum 850mm.

1.2.10.2 – Angle de braquage

Un espace minimum de 30 mm, entre le guidon avec ses leviers et le réservoir (angle de braquage au maximum) est obligatoire.

1.2.11 – Repose pied

Les repose-pieds doivent être repliables et protégés ou en téflon.

1.2.12 Les lanceurs sont interdits sur les machines à variateur (sauf pocket-bike)

1.2.13 – Récupérateur

Lorsqu'une machine est munie de reniflards (huile, eau, essence), la sortie de ceux-ci doit se faire dans un récupérateur, facilement accessible et vide avant tout départ.

1.2.14 – Feu rouge

Il doit être conforme aux dispositions de l'article 23 des règles générales pour les contrôles techniques.

1.2.15 – Bouchons de vidange, niveau et remplissage

Tous les bouchons de vidange, niveau et remplissage doivent être étanches et freinés.

1.2.16 – Pneumatiques

Le choix des pneus est libre sauf pour les catégories. L'utilisation de couvertures chauffantes est interdite hors des stands mais autorisée en pré-grille alimentée par des groupes électrogènes.

1.2.17 – Eléments de fixation (attaches diverses)

Les éléments de fixation standard peuvent être remplacés par des éléments de fixation de n'importe quel matériau (sauf titane). La solidité et le type doivent être égaux ou supérieurs à la solidité de l'élément de fixation standard qu'ils remplacent. Les attaches de carénage peuvent être changées par des attaches de type rapide. Les éléments de fixation peuvent être percés pour recevoir des fils de freinage de sécurité, mais des modifications en vue d'un allègement ne sont pas autorisées.

1.2.18 - Capacité des réservoirs

Réservoir d'origine de la machine ou de capacité n'excédant pas 14 litres pour les réservoirs non d'origine.

Tous les réservoirs de carburant doivent être complètement remplis de produit ignifugé (structure à cellules ouvertes, par exemple : Explosafe®).

En aucun cas, les réservoirs additionnels ou prévus pour d'autres usages ne sont autorisés.

1.2.19 - Boîtes à air et cornets fixés sur la plateforme repose pieds (scooters)

La hauteur de la boîte à air et cornet ne doit pas excéder 8 centimètres.

1.2.20- Les renforts de cadre pour les scooters sont autorisés.

1.2.21- Sabots récupérateurs

Les sabots récupérateurs sont obligatoires pour tout type de machine.

Les machines doivent être présentées au contrôle technique avec le sabot démonté.

1.2.22 – Protection des pièces tournantes

Les protections doivent rester en place durant toute la durée des essais et de la course (protections d'origine sur scooters et machine à boîtes de vitesses ou telles que définies à l'article 2.5 du règlement Technique du Championnat national vitesse moto 25 power pour les autres).

Article 2 - SPECIFICATIONS TECHNIQUES POUR LES CLASSEMENTS MINI GP 160 ET 190

Article 2.1 - Poids

Le poids du motorcycle ne doit pas être inférieur aux valeurs ci-dessous quel que soit le moment de l'épreuve :

Modèle GP-0 160 (homologué depuis 2016) 66kg

Modèle GP-0 160 EVO (homologué depuis 2022) 67,5kg

Modèle GP-2 190 DAYTONA 73,6kg

Les machines sont pesées dans les conditions dans lesquelles elles sont trouvées. Aucun ajout d'eau, de carburant ou autre ne peut être effectué.

Article 2.2 – Châssis / cadre

2.2.1 - Cadre

Le cadre doit être conservé d'origine.

Pour la catégorie Mini GP 160, il est seulement autorisé d'adapter la plaque anti-vibration du châssis produite en kit par le constructeur pour ce modèle. La peinture du cadre est libre mais son polissage est interdit.

L'utilisation de coques pour protéger le bras oscillant ou le cadre est interdite.

2.2.2 – Cadre de tige de selle

Le cadre de la tige de selle doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de la tige de selle est autorisée mais son polissage est interdit.

2.2.3 - Cadre de carénage avant

Le cadre de carénage avant doit rester tel que l'original. La peinture du cadre de carénage avant est libre, mais le polissage est interdit.

2.2.4 - Bras oscillant

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, le bras oscillant et le pivot du bras oscillant doivent rester d'origine.

En Mini GP 160, il est permis de remplacer les tendeurs de chaîne d'origine par le modèle racing produits par le fabricant pour cette machine.

Chaque machine doit être équipée d'un garde-chaîne de protection solide (aileron de requin) fixé au bras oscillant. Ce dernier doit être produit par le constructeur de la machine.

2.2.5 – Plaques de direction

Les ponts de fourche supérieurs et inférieurs ainsi que l'essieu directeur doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur sur la machine. Le dispositif de butée de verrouillage de direction doit rester identique à l'origine.

La tige de direction doit rester dans sa position d'origine.

Il est permis de fixer une protection sur le pont de fourche supérieur, dans le seul but de protéger les fourches avant supérieures. La conception est libre, mais le responsable technique est le seul apte à juger de sa sécurité.

2.2.6 – Guidon et commandes

Sauf autorisation dans les articles suivants, le guidon, les colliers de serrage du guidon, les commandes manuelles (commande des gaz, leviers de frein et d’embrayage et commandes électriques) et la borne du guidon doivent être conservés d’origine. Les poignées peuvent être fixées à l’aide d’un fil.

Le guidon et les commandes manuelles (leviers d’embrayage et de frein) doivent rester d’origine. Le guidon peut être repositionné, mais un espace libre minimum de 30 mm doit être maintenu entre le réservoir et le guidon, y compris les accessoires qui y sont attachés.

Les extrémités du guidon doivent être bouchées avec un matériau solide ou recouvertes de caoutchouc.

Il est interdit de réparer le guidon en le soudant.

Tous les leviers (embrayage, freins, etc.), doivent se terminer par une sphère (\varnothing de cette sphère : 16 mm minimum). Cette sphère peut également être aplatie mais, dans tous les cas, les bords doivent être arrondis (épaisseur minimum de cette partie aplatie : 14 mm). Ces extrémités doivent être fixées d’une façon permanente et faire partie intégrante du levier.

Les leviers de commande du guidon ne doivent toucher aucun élément du motorcycle, quelle que soit la position de la direction et de la suspension avant.

La poignée de commande d’accélération de la machine doit pouvoir revenir à sa position initiale lorsque le conducteur la lâche.

Il est obligatoire d’utiliser le dispositif de protection du levier de frein fourni dans le kit spécifique pour le modèle ce modèle de machine. Il protège le levier de frein avant de tout actionnement involontaire résultant du contact entre deux motorcycles.

2.2.7 – Repose-pieds et commande

Sauf dans les cas autorisés dans les articles suivants, les repose-pieds et la commande du pied doivent être conservés d’origine.

Les repose-pieds et les commandes de pieds ne peuvent être repositionnés qu’en utilisant le réglage fourni à l’origine par le fabricant.

La pédale de changement de vitesse et son effet de levier peuvent être remplacés pour utiliser un de type inverse.

Le levier de frein arrière peut être repositionné.

Il est interdit de réparer les repose-pieds en les soudant.

Il est interdit d’entrer dans la voie des stands avec des repose-pieds ayant la borne d’origine en matière plastique en mauvais état. Les repose-pieds métalliques fixes doivent comporter à leurs extrémités un embout de type nylon ou téflon, d’un diamètre de 16 mm.

Il est interdit de réparer les supports du repose-pied en les soudant.

Pour la catégorie Mini GP 190, il est permis de remplacer la tige de sélecteur d'origine par la pièce en option distribuée par le fabricant pour le changement de vitesse rapide pour le modèle homologué.

2.2.8 – Levier de démarrage

Le levier de démarrage du moteur d'origine doit rester monté et en marche et être équipé d'un système empêchant toute ouverture accidentelle (exemple : élastique).

Article 2.3 - Suspension

2.3.1 – Suspension avant

Tous les composants de la fourche doivent être d'origine.

Pour la catégorie Mini GP 160, il est uniquement permis de remplacer les fourches originales par les fourches originales "+5" sur les motos produites à partir de 2019.

Seuls les bouchons de fourche distribués par Ohvale référence 010T0601L sont autorisés.

Version du 01/12/2024 .

Pour la catégorie Mini GP 190, Il est permis d'utiliser le kit de fourche avant entièrement réglable, produit et vendu par le fabricant.

2.3.2 – Amortisseur de direction

Seul l'amortisseur de direction inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle est autorisé.

En aucun cas l'amortisseur de direction ne peut servir de dispositif limitatif de verrouillage de direction.

2.3.3 – Suspension arrière

Sauf autorisation dans les articles suivants, la suspension arrière doit rester d'origine dans chaque composant.

Le système de réglage et les fixations de la suspension arrière au cadre et au bras oscillant doivent rester d'origine.

L'empattement de l'amortisseur, la position des cartouches hydrauliques, le coefficient élastique (K) et la précharge du ressort principal de l'amortisseur sont libres.

L'amortisseur d'origine en Mini GP 160 ne peut être remplacé que par l'un de ceux appartenant au kit spécifique pour le modèle de motorcycle.

Pour la catégorie Mini GP 190, les rondelles en plastique (4 unités) ne peuvent pas être retirées ou modifiées.

La position de montage de l'amortisseur arrière doit être respectée, tel qu'il est venu d'origine par le constructeur. Le bouton de réglage doit être orienté vers le haut.

Article 2.4 – Système de frein

2.4.1 – Disques de frein

Les disques de frein doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur pour le motocycle.

Le disque de frein avant d'origine peut être remplacé par l'utilisation du kit à disque flottant du constructeur pour le modèle de motocycle en service en Mini GP 160. Il n'est pas permis d'ajouter des conduits d'air afin d'améliorer le refroidissement du système de freinage.

2.4.2 – Etriers de frein

Sauf autorisation dans l'article suivant, les étriers de frein avant et arrière, ainsi que tous leurs points de fixation et toutes les pièces d'ancrage, doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'installer les plaquettes de frein d'origine. Il est permis d'ajouter des plaques thermiques entre les plaquettes de frein et les pistons d'étrier uniquement si cela fait partie du kit vendu et homologué par le fabricant.

2.4.3 – Maitres cylindres

Le maître-cylindre (avant et arrière) et les tuyaux correspondants doivent rester d'origine.

L'installation d'une protection de la pompe de frein positionnée sur le guidon est autorisée pour éviter les fuites d'huile si elles se brisent après la chute.

Article 2.5 - Roues

Les jantes, les entretoises intérieures et extérieures et leurs broches doivent rester d'origine. Toutes les dimensions des jantes doivent être indiquées identiques à celles mentionnées ci-après :

Mini GP 160

*Roue avant 2,50'' x 10''

*Roue arrière 3,00'' x 10''

Mini GP 190

*Roue avant 2,50'' x 12''

*Roue arrière 3,00'' x 12''

Article 2.6 – Réservoir et carburant

2.6.1 – Réservoir

Le réservoir et le bouchon de réservoir doivent rester tels qu'ils ont été produits à l'origine par le constructeur du motocycle.

Le réservoir de carburant doit être rempli d'un matériau ignifugé (structure à cellules ouvertes par exemple : « Explosafe »).

Le réservoir de carburant peut disposer d'un matériau réfléchissant la chaleur sur sa surface.

2.6.2 – Conduite de carburant



Le circuit carburant, c'est-à-dire l'ensemble des conduits et des dispositifs entre le réservoir et le carburateur, doit rester tel qu'il a été produit à l'origine.

Le remplacement du robinet de carburant n'est pas autorisé.

L'ajout de filtres à carburant n'est pas autorisé.

Seuls les connecteurs rapides pour les conduites de carburant, vendus et homologués par le fabricant, sont autorisés.

2.6.3 -Carburant

Le carburant devra être du type sans plomb ou bio éthanol, conformément à l'article 20 des règles générales pour les contrôles techniques.

Article 2.7 – Système d'admission

2.7.1 - Carburateur

L'utilisation des carburateurs indiqués ci-après est obligatoire : Catégorie GP-0 160 4Speed KF PZ 27 ou Keihin PE 28 (Mini GP 160) ou DELL'ORTO PHBH 28 BD (Mini GP 160 et Mini GP 190).

La section du diffuseur et le nombre de jets ne peuvent pas être modifiés. Les composants restants du carburateur sont libres.

L'utilisation de pompes ou de jets de force est interdite.

Pour la catégorie Mini GP 190, le ressort de la soupape à piston doit être maintenu tel qu'il était à l'origine. Les tuyaux de reniflard du carburateur doivent être installés et fonctionner correctement.

2.7.2 – Filtre à air

Le filtre à air est obligatoire et doit être comme conforme aux articles suivants.

Seul le filtre à air métallique standard fourni par le fabricant peut être utilisé.

L'utilisation d'un filtre à air en matériau spongieux est interdite.

L'utilisation de systèmes permettant d'augmenter la pression à l'intérieur du filtre de caisse en utilisant la pression d'air dynamique lorsque le motorcycle est en mouvement est interdite.

2.7.3 – Conduit d'admission

Le conduit d'admission des modèles de moto GP-0 fabriqués entre 2016 et 2021 (modèle GP-160) peut uniquement être remplacé par celui monté à l'origine sur les motos fabriquées à partir de 2022 (modèle GP-0 160 EVO).

Pour la catégorie Mini GP 190, le conduit d'admission doit être d'origine.

Article 2.8 – Moteur

2.8.1 – Généralités du moteur

Sauf autorisation expresse dans les articles suivants, le moteur doit rester complètement d'origine.



Les seuls moteurs autorisés sont les suivants :

*Mini GP 160 : Catégorie GP-0 160 4 Vitesse ZONGSHEN W155 - ORIGINAL OHVALE et ZONGSHEN W150 – G OHVALE SET-UP.

*Mini GP 190 : DAYTONA ANIMA FDX 190 4Speed – Ohvale SET-UP et DAYTONA ANIMA FSM 190 4Speed - Ohvale SET-UP

L'alésage et la course doivent rester d'origine.

Il est obligatoire d'utiliser le capot moteur latéral droit qui fait partie du kit spécifique pour le modèle de moto fourni par le constructeur.

2.8.2 – Haut moteur

Sauf autorisation dans les articles suivants, tout type d'usinage pour l'enlèvement de matériaux (y compris le polissage) et l'application de matériaux (y compris le traitement de surface) est interdit.

Les conduits d'admission et d'échappement doivent rester d'origine.

Version du 01/12/2024 14

Les robinets, les sièges de soupape, les guides de soupape, les poussoirs, les joints d'étanchéité à l'huile doivent être d'origine. Seul l'entretien normal fourni par le manuel d'entretien est autorisé.

Les ressorts, les demi-cônes et les plaques de soupape doivent rester d'origine. La correction de ressort de soupape n'est pas autorisée.

Il n'est pas permis de rectifier le plan de tête pour restaurer les surfaces. Seul un léger nettoyage est autorisé, à condition que les valeurs décrites ci-dessous sur le volume de la chambre de combustion et le squish soient respectées.

Le volume de la chambre de combustion et la hauteur du squish doivent être conformes aux valeurs indiquées dans le tableau suivant :

Catégorie Volume (cc) Squish* (mm)

Catégorie GP-0 160 4 Vitesse 13.5 +/- 0.4 >0.60

Catégorie GP-2 190 Daytona 14.8 +/- 0.40 >1.25

*aucune tolérance n'est admise sur la hauteur du squish.

La bougie d'allumage est libre. Aucune des parties de la bougie d'allumage, à côté des électrodes, ne peut dépasser l'intérieur de la chambre de combustion.

Les seules plages thermiques admises sont les suivantes : 7 ou 8 dans les tables NGK pour la catégorie Mini GP 160 et 9 pour la catégorie Mini GP 190.

2.8.3 – Schéma de distribution des soupapes

Toute modification de l'arbre à cames est interdite.

Le pignon de calage doit être conservé d'origine. La modification ou l'augmentation du diamètre des trous de fixation sont interdites.

Le calage de la chaîne et son tendeur de chaîne de distribution doivent rester d'origine.

2.8.4 - **Cylindre**

Le cylindre doit rester d'origine.

Tout traitement de surface de la paroi interne du cylindre est interdit.

Seuls les joints de tête et de base d'origine fournis par le fabricant sont autorisés.

2.8.5 - **Piston**

Toute modification du piston, y compris le polissage et l'éclaircissage, est interdite.

Toute modification de l'ensemble de bagues, des broches et de leurs supports est interdite.

2.8.6 - **Bielle**

Toute modification de la tige, y compris l'éclaircissage et le polissage, est interdite.

20.8.7 - **Vilebrequin**

Le vilebrequin doit rester d'origine, toute modification comprenant l'éclaircissage, l'équilibrage et le polissage est interdite.

20.8.8 - **Carter**

Le carter moteur et les couvercles du carter du moteur doivent rester d'origine, y compris pour la finition couleur et surface. Il n'est permis de faire des trous que d'un diamètre inférieur à 12mm sur le couvercle du volant d'inertie que pour aider au refroidissement des organes internes.

Il est interdit de réparer les carters et les capots moteur en appliquant du matériel.

Article 2.9 – **Transmission**

2.9.1 – **Transmission moteur**

Les engrenages de l'entraînement primaire (sur le vilebrequin et sur l'embrayage) doivent rester d'origine.

2.9.2 - **Embrayage**

Sauf dans les cas autorisés par les articles suivants, l'embrayage (y compris les ressorts, les disques entraînés et la commande d'embrayage) doit rester d'origine.

Le kit d'embrayage « EVR by OHVALE » inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motorcycle est autorisé.

Version du 01/12/2024 15

2.9.3 – Boîtes de vitesses

Toute modification de la boîte de vitesses, c'est-à-dire l'ensemble comprenant le système de sélection des engrenages et les fourches d'entraînement, les arbres primaires et secondaires et leur transmission est interdit.

Tout type de traitement sur la surface pour réduire le frottement (y compris le polissage et la superfinition), est interdit.

Pour la catégorie Mini GP 190, il est permis d'utiliser le système de changement de vitesse rapide produit par le fabricant pour le modèle de moto utilisé, uniquement lorsque le pilote utilise le levier de changement de vitesse inversé.

2.9.4 – Transmission finale

Pour la transmission finale (pignon, pignon de roue arrière et chaîne), l'utilisation de composants distribués par Ohvale est obligatoire.

Article 2.10 – Système de refroidissement et de lubrification

2.10.1 – Refroidisseur d'huile

Le refroidisseur d'huile doit rester d'origine.

2.10.2 – Circuit d'huile

Toute modification de la pompe à huile est interdite.

Les tuyaux d'huile qui relient le moteur au refroidisseur d'huile doivent rester d'origine. Les reniflards du moteur doivent être placés dans un réservoir d'un volume minimum de 250cc.

Les bouchons d'entrée et de refoulement d'huile, les tuyaux de livraison et de retour du refroidisseur d'huile et les vis du couvercle du filtre à huile doivent être parfaitement scellés et freinés pour éviter toute ouverture accidentelle.

Article 2.11 – Système électrique

2.11.1 – Câblage et commandes électriques

Le faisceau principal doit rester d'origine.

Les commandes électriques du guidon peuvent être repositionnés, mais pas remplacés ou retirés.

Il est obligatoire de maintenir le coupe-circuit d'allumage monté sur le côté droit du guidon.

2.11.2 – Allumage et commande du moteur

Sauf autorisation dans les articles suivants, le système d'allumage et de commande du moteur (rotor, stator,

CDI et bobine) doit rester d'origine. Le CDI doit être la dernière version homologuée distribuée par le constructeur. En tout temps de l'événement, le responsable technique a le droit de demander le remplacement de tout composant du système d'allumage et de commande du moteur monté sur le motocycle. Le refus de procéder au remplacement est assimilé à une irrégularité technique.

2.11.3 – Capteurs de commande du moteur

L'utilisation de systèmes électroniques d'aide au pilotage (quick-shifter) est interdite en Mini GP 160. Ce système est autorisé en utilisant le kit spécifique du modèle utilisé en Mini GP 190.

Aucun contrôleur ou capteurs supplémentaire autre que ceux installés à l'origine sur le moteur ne peut être ajouté pour mettre en œuvre des stratégies de commande du moteur. Les capteurs montés sur le moteur d'origine doivent être conservés.

2.11.4 – Equipement supplémentaire

A l'exception de ce qui est autorisé dans les articles suivants, tout composant électrique ou électronique (capteur, CDI, affichage) qui sont additionnels ou non montés à l'origine sur la moto, sont interdits.

L'utilisation d'équipements électroniques avec technologie IR (infrarouge), GPS ou enregistrement de synchronisation radio est autorisée.

Il est permis de monter un ou plusieurs systèmes (tableaux de bord, écrans, etc.) pour afficher les paramètres indiqués dans les points ci-dessous :

- Régime
- Température de l'huile

Version du 01/12/2024 16

- Temps au tour
- Heures moteur

Les tableaux de bord intégrés avec fonction de traçage électronique, de géolocalisation et d'acquisition de données sont autorisés. L'acquisition de données doit être limitée aux canaux énumérés ci-dessous :

- Régime
- Température de l'huile
- Temps au tour
- Heures moteur
- Position et vitesse (par signal GPS).

Tous les motocycles doivent monter le feu de sécurité arrière inclus dans le kit spécifique pour le modèle de motocycle. Les coureurs doivent s'assurer que la lumière est allumée chaque fois que le directeur de course déclare une course humide.

La présence de câbles ou de composants électroniques ou d'origine non claire n'est pas autorisée et est considérée comme une irrégularité technique.

Article 2.12 – Carénage / carrosserie

2.12.1 – Carénages généralités

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage, la selle, le garde-boue avant et arrière et toutes les superstructures qui composent la carrosserie du motorcycle doivent rester d'origine.

La couleur et la décoration sont libres.

L'utilisation de composants de fibre de carbone est interdite.

2.12.2 - Carénages

Sauf autorisation dans les articles suivants, le carénage doit être conservé tel que l'original.

Il est permis de modifier le carénage comme indiqué en Mini GP 160 :

*remplacer le carénage avant d'origine et/ou le carénage par ceux initialement montés les machines produites à partir de 2018 (GP-0 ou GP0 EVO).

*remplacer le capot arrière/réservoir d'origine par celui initialement installé sur les machines GP-0 EVO de 2022.

La bulle doit rester d'origine. La bulle peut être colorée et non transparente afin d'accueillir la table et le numéro de course avant.

La taille et la forme des trous du refroidisseur d'huile pour tous les modèles GP-0 construits jusqu'en 2017 sont libres. Il est permis et recommandé de monter des grilles de protection ou treillis métallique pour protéger le refroidisseur d'huile.

Les supports de carénage d'origine peuvent être remplacés par des fixations à dégagement rapide.

Le carénage inférieur doit avoir une étanchéité parfaite afin de contenir les fuites de lubrifiant en cas de panne moteur.

2.12.3 – Garde boue

Il est permis de remplacer le garde boue avant d'origine par celui d'origine installé sur les motos produites à partir de 2018 en Mini GP 160.

La distance entre le garde-boue avant et le pneumatique peut être augmentée.

Les garde-boues avant et arrière doivent être conservés d'origine.

2.12.4 - Siège

Le siège de selle peut être changé.

2.12.5 – Plaques de numéros

Les conditions de fond des plaques et des numéros de course doivent être ceux indiqués dans les points suivants :

Catégorie Fond Numéro :

Mini OGP 115 blanc noir



Mini OGP 160 Rouge Blanc

Mini OGP 190 Noir Blanc

Les numéros de course avant et latéral doivent avoir une hauteur minimale de 90 mm.

Version du 01/12/2024 17

Article 2.13 – **Dispositif d'échappement**

Sauf autorisation dans les articles suivants, le dispositif d'échappement doit rester d'origine.

L'utilisation du silencieux avec le raccord DB Killer est obligatoire. L'utilisation du dB killer d'origine est obligatoire sur toutes les motos.

Le niveau sonore maximal admissible est de 95 dB/A (sans tolérance) à une vitesse de 5500 tr/min.

Article 2.14 – **Vis, boulons et éléments de fixation**

2.14.1 - **Généralités**

Les boulons et les éléments de fixation du carénage sont libres mais doivent avoir la même dimension que les originaux et avoir une classe de résistance égale ou supérieure à l'original. Les éléments de fixation de carénage peuvent être remplacés par des éléments de fixation rapide.

L'utilisation de boulons en titane ou en aluminium et de boulons en titane ou en carbone et/ou en kevlar, si elle n'est d'origine sur le motorcycle ou une partie du kit spécifique pour le modèle de motorcycle est interdite.

2.14.2 - **Boulons du moteur**

Les boulons d'origine du moteur peuvent être remplacés par un autre boulon de taille égale et d'une classe de résistance égale ou supérieure à celle d'origine.

Le cas échéant, il est permis de percer des trous pour le passage des fils de liaison, mais toute modification tendant à un éclaircissement est interdite.

La réinitialisation des filetages avec l'utilisation de l'hélice est autorisée