

# ANNEXE REGLEMENT TECHNIQUE MOTOCROSS ET SUPERMOTO 2024 MOTOS EPV

Mise à jour 07/03/2024

## MOTOCROSS

### 1.01 Cylindrées

Jeunes:	2 Temps:	65cc	85cc
	4 Temps:	85cc	150cc
Espoirs 125cc:	2 Temps:	-	125cc
	65cc	-	50cc
250cc:	2 Temps:	-	250cc
	4 Temps:	-	250cc
500cc:	<del>EPV</del>	<del>électrique</del>	<del>Max. 48 CV / 36 KW</del>
	2 Temps:	251cc	500cc
Side-car:	4 Temps:	251cc	500cc
	2 Temps	350cc	750cc (classes 500cc et 750cc)
Quads:	4 Temps		1000cc max. moteurs 1 – 2
	EPV	électrique	-
Quads:	2 Temps:		500cc
	4 Temps:		500cc
	EPV	électrique	-

## SUPERMOTO

### 1.01 Classes

S4 – 65	2- Temps	65cc	
S4 – 85	2- Temps	85cc	105cc
	4- Temps	125cc	150cc
S3 – 125 + Originals:	2 Temps:	100cc	125cc
S3 – 250 + Originals:	4 Temps:	175cc	250cc
S2 – Open:	2 Temps:	100cc	650cc
	4 Temps:	175cc	900cc
S1 – Open:	<del>EPV</del>	<del>elektrisch</del>	<del>Max. 60 PK / 45 KW</del>
	2 Temps:	100cc	650cc
Seniors:	4 Temps:	175cc	900cc
	2 Temps:	100cc	650cc
Vintage:	4 Temps:	175cc	900cc
	<del>EPV</del>	<del>elektrisch</del>	<del>Max. 60 PK / 45 KW</del>
Quads:	Motos construites jusqu'à 2004 – toutes cylindrées		
Zijspannen:	2 Takt:	-	500cc
	4 Takt:	-	500cc
Zijspannen:	2 Takt	350cc	750cc (klassen 500cc et 750cc)
	4 Takt		1000cc max. 1 – 2 cilinder
	motoren		
	EPV	elektrisch	

## MOTOCROSS (1.18) ET SUPERMOTO (1.17)

### 1.18 Spécifications complémentaires motos alimenté par électricité (EPV)

#### 1.18.1 Batterij

La tension maximale de la batterie est 420 V DC ou 300 V AC

Une batterie supplémentaire de 60 V DC ou 30 V AC maximum peut être utilisée pour fournir de l'énergie aux systèmes critiques.

L'énergie de la batterie supplémentaire ne peut pas être utilisée pour charger la batterie principale ou participer à la traction.

Les batteries visuellement endommagées et/ou déformées sont interdites.

#### **1.18.2 Fixation de la batterie**

La batterie doit être installée en toute sécurité dans le véhicule et protégée contre les courts-circuits et les fuites. La batterie doit être fixée au châssis ou au châssis à l'aide des pinces métalliques avec un couvercle isolant.

Le mode de fixation doit être conçu de manière à ce que ni la batterie, ni la fixation elle-même, ni ses points d'ancrage ne puissent se desserrer, même en cas de collision. Un séparateur solide doit séparer l'emplacement de la batterie du coureur.

Chaque armoire à accumulateurs doit être équipée de son propre système de refroidissement et/ou de ventilation. Dans les systèmes de batteries modulaires, un écran thermique entre les modules est fortement recommandé, soit au moyen d'un écran adiabatique, soit intumescent.

L'installation de la batterie doit garantir qu'en cas de fuite ou d'explosion de la cellule de la batterie, le contenu soit tenu éloigné du coureur et n'obstrue en aucune manière la vue du coureur ou l'utilisation sûre de la machine.

La batterie doit être installée dans la moto pour éviter toute possibilité de déconnexion accidentelle. La batterie ne doit pas être éjectée lorsque la moto est inclinée.

#### **1.18.3 Symboles de Haute tension**

Des symboles d'avertissement de "HAUTE TENSION" doivent être affichés sur ou à proximité des capots de protection des équipements électriques, tous les symboles doivent être constitués d'un éclair noir dans un triangle jaune avec une bordure noire. Les côtés du triangle doivent mesurer au moins 80 mm.



Tous les câbles ou gaines extérieures des circuits avec une tension > 60 V DC ou 30 V AC qui ne se trouvent pas à l'intérieur du boîtier ou derrière des couvercles doivent être marqués en orange.

#### **1.18.4 Fiche chargeur batterie**

La prise placée sur la moto pour connecter le chargeur de batterie doit avoir un capuchon de protection solidement fixé pour éviter tout contact accidentel avec l'intérieur sous tension.

#### **1.18.5 Coupe circuit / serrure de contact**

Ces E-bikes doivent être équipés d'un coupe-circuit fonctionnel (Kill switch), placé de manière à ce que le coureur puisse le faire fonctionner assis sur la moto et que les officiels se trouvant à côté de la moto puissent le faire fonctionner.

Ce coupe-circuit est destiné à arrêter le fonctionnement du moteur et à désactiver la propulsion de la moto afin qu'elle puisse être déplacée.

L'utilisation d'un cordon relié au coureur (lanyard) de maximum 1 mètre comme alternative est recommandée, mais pas obligatoire.

#### **1.18.6 Puissance Max.**

La puissance maximale selon la classe ne peut pas être dépassée. S'il existe des modèles qui peuvent changer de puissance, ils doivent prendre en compte la puissance la plus élevée

possible, à moins qu'ils ne soient équipés d'un mode "Race" dans lequel la puissance sélectionnée peut être bloquée pendant un certain temps, c'est la durée de la manifestation, pendant lequel il est impossible de changer la puissance dans ce certain temps, un exemple en est le "Stark Varg".

**Informations spécifiques au fabricant:**

Les machines Stark Varg seront dotées (sous peu) d'une fonction qui permet à un officiel technique de "verrouiller" la machine à une puissance de sortie donnée pour une durée déterminée. Cette fonction ne peut être désactivée ou contournée pendant la durée prédéfinie du "verrouillage". Lorsqu'elle est présentée au contrôle technique, la machine est verrouillée en mode "Race Mode" à la puissance maximale pour la classe inscrite par un officiel technique, et ce pour la durée de l'épreuve inscrite. Cette méthode ne peut être utilisée comme méthode officielle de vérification de la puissance de sortie que si elle est verrouillée par un officiel technique.