



# SSP - SSK - SBK Young Timer 2022

## Table des matières

1.	OBJECTIFS	2
2.	CONTRÔLE GÉNÉRAL DES RÈGLEMENTS	2
3.	CONFORMITÉ	2
4.	CATÉGORIES	2
	YOUNG TIMER PRO	2
	YOUNG TIMER	3
5.	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	3
	SSP & SSP PRO :	3
	SSK & SSK PRO :	4
	SBK & SBK PRO :	4
6.	MOTEUR	5
7.	EMBRAYAGE	6
8.	TRANSMISSION	6
9.	ALLUMAGE (ECU)	6
10.	ALIMENTATION	6
11.	FOURCHES	6
12.	AMORTISSEURS	7
13.	CHÂSSIS	7
14.	BRAS OSCILLANT	7
15.	RÉSERVOIR	7
16.	FREINS	8
17.	ROUES	8
18.	PNEUS	8
19.	ÉCHAPPEMENTS	8
20.	CARROSSERIE ET APPARENCE	9
21.	INSTRUMENTS ET CONTRÔLES	9
22.	RADIATEURS ET SYSTÈMES DE REFROIDISSEMENT	9
23.	ÉCLAIRAGE	9
24.	NUMÉROS ET PLAQUES	10
25.	CARBURANTS	10
	ANNEXE 1 – MODÈLES	11

## 1. OBJECTIFS

Jumpy ASBL organise une course d'endurance pour motos Post Classiques ouverte aux motos à moteur 2 et 4 temps, commercialisées du 01/01/1980 au 31/12/2001.

La course a pour but d'accueillir les équipes constituées d'une ou plusieurs machines afin de faciliter l'accès aux courses d'endurance dans des conditions financières et amicales optimum.

L'apparence des machines est libre mais doit être conforme aux spécificités techniques reprises dans le règlement présent.

## 2. CONTRÔLE GÉNÉRAL DES RÈGLEMENTS

L'interprétation de ces règlements est entièrement du ressort du Délégué Officiel de la série dont les décisions sur toute question concernant ces règlements doivent être considérées comme définitives et obligatoires.

L'application des règlements se fera au travers des représentants des fédérations locales.

## 3. CONFORMITÉ

Toute infraction à ces règles, sauf si elle est acceptée par le Jury avant le début de la course, sera sanctionnée par la disqualification de l'équipe concernée pour l'épreuve au cours de laquelle l'infraction sera constatée.

## 4. CATÉGORIES

Les Teams seront classés selon les catégories suivantes :

### *YOUNG TIMER PRO*

- 1 moto sera partagée par 2 ou 3 pilotes maximum au sein de la même équipe. 1 moto T de la même catégorie sera autorisée.

**SSP PRO**

**SSK PRO**

**SBK PRO**

## YOUNG TIMER

- 1 moto par pilote (maximum 3 par équipe). Pas de moto T.

SSP

SSK

SBK

## 5. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

### SSP & SSP PRO :

Moteur	2 et 4 T refroidissement à air ou liquide
	2 cylindres : 749 cc (+/- 0,5%)
	3 cylindres : 679 cc (+/- 0,5%)
	4 cylindres : 599 cc (+/- 0,5%)
Alimentation	Libre
Allumage	Libre
Embrayage	Libre
Châssis	Original ou original modifié, PAS de modèles spéciaux non immatriculés
Fourche	Normale ou Inversée, diamètre tube 43 mm maximum identique à l'origine.
Bras Oscillant	Uniquement Original du constructeur, peut être modifié tel qu'à l'époque et adapté à l'endurance
Maître-Cylindre Avant	Libre
Disque de Frein	Semi-Flottant, diamètre 320 mm maximum
Frein Avant	2 étriers à fixation axiale, 2 ou 3 pistons par étrier maximum
Frein Arrière	1 étrier à fixation axiale, 2 pistons maximum
Roue Avant	Roue d'origine du constructeur
Roue Arrière	Roue d'origine du constructeur
Pneu Avant	120mm maximum. Slick et pluie autorisés. Retraillés interdits
Pneu Arrière	180mm maximum. Slick et pluie autorisés. Retraillés interdits

*SSK & SSK PRO :*

Moteur	2 et 4 T refroidissement à air ou liquide
	2 cylindres : 999 cc (+/- 0,5%)
	3 cylindres : 899 cc (+/- 0,5%)
	4 cylindres : 749 cc (+/- 0,5%)
Alimentation	Libre
Allumage	Libre
Embrayage	Libre mais sans anti-dribble si il n'est pas d'origine
Châssis	Original ou original modifié, PAS de modèles spéciaux non immatriculés
Fourche	Normale ou Inversée, diamètre tube 43 mm maximum,
Bras Oscillant	Uniquement Original du constructeur, peut être modifié tel qu'à l'époque
Maître-Cylindre Avant	Libre
Disque de Frein	Semi-Flottant ou flottant en acier, diamètre 320 mm maximum
Frein Avant	2 étriers à fixation axiale, 2 ou 3 pistons par étrier maximum
Frein Arrière	1 étrier à fixation axiale, 2 pistons maximum
Roue Avant	16, 17 ou 18 pouces x 3.50
Roue Arrière	16, 17 ou 18 pouces x 6.00
Pneu Avant	120mm maximum. Slick et pluie autorisés. Retraillés interdits
Pneu Arrière	190mm maximum. Slick et pluie autorisés. Retraillés interdits

*SBK & SBK PRO :*

Moteur	2-T & 4-T refroidissement à air ou eau
	2 & 3 cylindres, refroidissement à eau : > 1199 cc (+/- 0,5%)
	4 cylindres, refroidissement à eau : > 999 cc (+/- 0,5%)
	4 cylindres, refroidissement à air : > 1299 cc (+/- 0,5%)
Alimentation	Diamètre maximum 41mm, injection d'origine
Allumage	Libre
Embrayage	Libre
Châssis	Water Cooled : Original ou original modifié, PAS de modèles spéciaux non immatriculés
	Air/Oil Cooled : Libre
Fourche	Water Cooled : Libre
	Air/Oil : Normale, diamètre maximum 43 mm

Bras Oscillant	Water Cooled : Uniquement Original du constructeur, peut être modifié tel qu'à l'époque
	Air/Oil : Libre
Maître-Cylindre Avant	Libre
Disque de Frein	Semi-Flottant ou flottant en acier, diamètre 320 mm maximum
Frein Avant	2 étriers à fixation axiale, 2 ou 3 pistons par étrier maximum
Frein Arrière	1 étrier à fixation axiale, 2 pistons maximum
Roue Avant	16, 17 ou 18 pouces x 3.50
Roue Arrière	16, 17 ou 18 pouces x 6.00
Pneu Avant	120mm maximum. Slick et pluie autorisés. Retallés interdits
Pneu Arrière	190mm maximum. Slick et pluie autorisés. Retallés interdits

## 6. MOTEUR

- Les carters moteurs doivent rester similaires à l'original.
- Les modifications et réglages internes sont libres,
- Le bloc-cylindres, la culasse et le couvre-culasse doivent correspondre au modèle d'origine du moteur.
- Les culasses et les blocs taillés dans la masse, ainsi que les gros blocs forgés sont interdits. Les bielles, pistons et vilebrequin doivent rester dans les dimensions d'origine. Le poids de ces pièces sont libres. Les arbres à cames sont libres.
- Les ressorts et disques d'embrayage, radiateurs et filtres à huile sont libres,
- Il est impératif de préserver les particularités des modèles de série tels que le nombre de cylindres, le nombre d'arbres à cames et de soupapes,
- Les soupapes titanes si elles ne sont pas d'origine sont interdites,
- Les ressorts sont libres,
- Une protection sera installée sur les couvercles d'allumage, d'embrayage à huile et de la roue libre pour éviter de répandre de l'huile en cas de chute ou de glissement,
- Le matériau et l'épaisseur minimale seront, au choix, en acier inoxydable (3mm), aluminium (4mm), Kevlar/Carbone (4mm), soit de type NBC, GB Racing...)
- Toute machine ne disposant pas d'un démarreur en état de marche démarrera à l'arrière de la grille sans tenir compte du temps de qualification de l'équipe,
- Tous les systèmes de récupération doivent rentrer dans un récupérateur fixe et étanche

## 7. EMBRAYAGE

- L'embrayage d'origine peut être changé ou remplacé,
- Les systèmes d'embrayage (bain d'huile ou sec) et leur commande (câble / hydraulique) sont libres,
- Les systèmes anti-dribbles sont autorisés dans toutes les catégories si ils sont montés d'origine,
- Aucune source électrique ne peut être utilisée pour les opérations d'embrayage,

## 8. TRANSMISSION

- 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,
- La taille des pignons secondaires et couronnes sont libres. Le pas de la chaîne est libre,
- Il est obligatoire d'installer une protection de la chaîne (aileron de requin) en matière plastique pleine (pas de trou) et non métallique (ferreuse ou non-ferreuse), entre la partie inférieure de la chaîne et la couronne arrière (dimensions minimum : L: 160mm, H: 60mm, ép.: 5mm).

## 9. ALLUMAGE (ECU)

- L'Unité Centrale d'Allumage est libre pour toutes les catégories,
- La programmation de l'Unité Centrale d'Allumage est libre,
- Le positionnement de la centrale d'allumage est libre,
- Les bougies, capuchons et cordons d'allumage sont libres,
- Le nombre de bougies doit correspondre au montage d'origine.

## 10. ALIMENTATION

- Le type de carburateur est libre,
- L'alimentation par injecteurs est autorisée uniquement si le montage était prévu d'origine.
- L'utilisation de turbo ou de compresseur de quelque type est interdite,
- La boîte à air peut être retirée ou modifiée et les gicleurs /injecteurs modifiés dans toutes les catégories,

## 11. FOURCHES

- L'aspect des fourches et des Tés de fourche doit correspondre à celui de l'époque,
- Les kits de cartouches de fourche sont acceptés,

- L'amortisseur de direction peut être ajouté ou remplacé, et ne peut pas servir de dispositif de limitation de l'angle de braquage,
- Des butées de direction peuvent être installées pour limiter l'angle de braquage,
- Aucun système de remplacement ou prototype à commande électronique ne peut être utilisé.

## 12. 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 au modèle d'origine doit être utilisé (double, simple, Cantilever, Pro-Link, ...).
- Aucun système de remplacement ou prototype à commande électronique ne peut être utilisé.

## 13. CHÂSSIS

- Water-Cooled : Standard, standard modifié ou après-vente d'époque.
- Air/Oil : Libre
- Les répliques des cadres du marché secondaire doivent être des répliques fidèles aux modèles d'époque.
- Les platines de pose pieds sont libre mais les pose pieds devront avoir une longueur minimum de 65mm et présenter des extrémités arrondies,

## 14. BRAS OSCILLANT

- Water-Cooled : Le bras oscillant d'origine ou de remplacement doit correspondre au modèle d'époque,
- Les bras oscillants d'origine ou du marché des pièces de rechange peuvent être utilisés dans les combinaisons châssis / bras oscillant dont l'utilisation a été documentée.
- Air/Oil : Libre

## 15. RÉSERVOIR

- La capacité du réservoir de carburant pour les Catégories SSP, SSK et SBK doit correspondre à la capacité d'origine du constructeur,
- La capacité du réservoir de carburant pour les Catégories SSP PRO, SSK PRO et SBK PRO ne peut pas dépasser 24 litres et correspondre à l'aspect d'époque du constructeur,
- Les fibres de carbone ne sont pas autorisées pour la construction de réservoirs, la fibre de verre est autorisée,
- 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 (ex. : Explosafe®, OBP FIA Essence),
- Trappe de remplissage :
  - SSP, SSK & SBK PRO : Deux trappes sont autorisées.
  - SSP, SSK & SBK : Une seule trappe de remplissage rapide est acceptée. Dans le cas d'une double ouverture rapide, l'une d'elle doit être désactivée.
- Le ravitaillement par changement du réservoir est interdit.

## 16. FREINS

- L'utilisation d'étriers radiaux est interdite,
- Les maîtres-cylindres de frein et d'embrayage sont libres,
- 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 de durite sont autorisés,
- Les garnitures, patins et plaquettes sont libres,
- Une protection de levier de frein avant est obligatoire.
- Une protection du levier d'embrayage est conseillée.

## 17. ROUES

- Les roues en carbone sont interdites,
- Les jantes en magnésium, en alliage d'aluminium sont acceptées si elles sont d'apparence d'époque,
- Le système de changement rapide pour les roues AV et ARR est autorisé pour toutes les catégories.

## 18. PNEUS

- Les couvertures chauffantes sont autorisées dans les box, la voie des stands et la ligne de départ pour toutes les catégories, (pas de groupe dans la pit-lane, ni ligne de départ)
- L'utilisation des pneus pluie et slick est autorisée,
- L'utilisation des pneus retaillés est interdite pour toutes les catégories,

## 19. ÉCHAPPEMENTS

- L'aspect de l'échappement doit correspondre au modèle d'époque,
- 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.

## 20. 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 capot monoplace et/ou de carrosserie « racing » correspondant au modèle d'époque est autorisée,
- Un bac récupérateur d'huile doit être installé en-dessous du moteur. La capacité du bac récupérateur d'huile doit au minimum être égale à la contenance de l'huile moteur. Ce bac devra être étanche à tout moment.

## 21. INSTRUMENTS ET CONTRÔLES

- Les jauges digitales pour la température et la tension sont acceptées,
- Les chronographes digitaux sont autorisés,
- Les systèmes Quick-Shifter sont autorisés,
- Le choix des guidons et commandes est libre,
- Les systèmes d'acquisition de données ne sont pas autorisés.

## 22. RADIATEURS ET SYSTÈMES DE REFROIDISSEMENT

- Les radiateurs d'origine peuvent être ajoutés, modifiés ou remplacés,
- Les radiateurs d'huile ne peuvent pas être montés sur ou au-dessus du garde-boue arrière,
- Le filtre à huile et les vis servant aux raccords des radiateurs doivent être freinées
- Les conduites de radiateur peuvent être changées. Les conduites devront être dans un matériau résistant à la chaleur et idéalement protégés par du fil tressés acier
- L'utilisation de coupleurs rapides est autorisée,
- La modification des radiateurs doit respecter l'apparence de face, de côté ou de l'arrière d'origine.
- Dans le cas de refroidissement par eau, seule l'utilisation d'eau pure est autorisée (pas de glycol ou liquide de refroidissement pour radiateur).
- L'utilisation de pompe à eau ou huile électrique n'est pas autorisée,

## 23. ÉCLAIRAGE

- Les lumières clignotantes sont interdites.
- Chaque circuit doit être sécurisé par un fusible

- L'éclairage d'urgence/pluie doit être fixé au châssis ou faux-châssis, au-dessus de la roue arrière, sous le siège et indépendamment de celui-ci.
- L'interrupteur de cet éclairage dont les positions ON / OFF sera directement connecté à la batterie ou sur une batterie indépendante
- Un dispositif rouge rétro-réfléchissant de 60 cm<sup>2</sup> sera fixé à l'arrière de la moto,

## 24. NUMÉROS ET PLAQUES

- Les machines doivent porter des plaques d'identification solides de forme rectangulaire avec des coins arrondis et lisibles,
- 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 motocycle,
- Les couleurs des catégories sont définies comme suit :

### **100 SSP:**

- Les fonds seront BLANC (RAL 9010), numéros NOIR (RAL 9005)

### **100 SSP PRO:**

- Les fonds seront NOIR (RAL 9005) numéros BLANC (RAL 9010)

### **100 SSK:**

- Les fonds seront BLEU (RAL 9) numéros BLANC (RAL 9010)

### **100 SSK PRO:**

- Les fonds seront VERT (RAL 9) numéros BLANC (RAL 9010)

### **100 SBK YT:**

- Les fonds seront ROUGE (RAL 3020) numéros BLANC (RAL 9010)

### **100 SBK YT PRO:**

- Les fonds seront JAUNE (RAL 1026) numéros NOIR (RAL 9005)

## 25. CARBURANTS

- a. Le carburant du commerce, l'essence spéciale ou l'AVGAS sont autorisés et limités à 105 RON maximum,
- b. Le méthanol ainsi que le Nitrométhane sont interdits.

## ANNEXE 1 – MODÈLES

*Veillez trouver ci-dessous une liste non exhaustive des marques et modèles de motos éligibles :*

### SSP

Bimota: YB4 (1987-1988), YB9 SR (1995-1996)

Ducati: 748, 748 SP, 748 SPS, 748R (1995-2000)

Honda: CBR-600F2, F3, F4, F4i (1987-2001)

Yamaha: YZF-600 R (1996-1998), YZF-R6 (1999-2001)

Suzuki: GSX-R 600 (1996-2001)

Kawasaki: ZX-6R (1995-2001)

Triumph: TT600 (2000 - 2001)

### SSK

Aprilia: RSV-1000 (1999-2001) RSV-1000R (2000-2001) RSV-1000SP (2000-2001)

Bimota: SB7 (1993-1994), (1997-1198), SB8, SB8R, SB8K (1999-2000)

Ducati: 851, 851 SP, 851 SPS (1988-1992), 888, 888 SP, 888 SPS (1991-1994), 916, 916 SPS, 916R (1994-1997), 996, 996 SPS, 996 R (1999-2001)

Honda: VFR750R-RC30 (1987-2001), VTR1000F (1997-2001), VTR1000 RC51 (2000-2001)

Kawasaki: ZX7-R (1996-2001), ZX7-RR (1996-2001)

Suzuki: GSX-750R & RR (1985-2001), TL1000S (1997-2001), TL1000R (1998-2001)

Yamaha: YZF-750R (1993-1997), YZF-750SP, FZR 750R OW01 (1989, YZF-R7 OW02 (1999-2001)

Triumph: Daytona T595 - 955i (1997 - 2001)

*+ TOUS les modèles de la catégorie SSP*

### SBK

Bimota: YB6 (1987-1988), YB8 (1992-1994) YB10 (1991-1994), YB11 (1997-1998)

Honda : CBR-900RR SC28 (1992-1995); SC33 (1996-2000), SC44 (2000-2001), CB-1100R (1981-1983)

Kawasaki : GPZ-1000 (1986-1988), GPZ-900R (1984-1989), ZX-9R (1994-2001)

Suzuki : GSX-R1000 (K1-2001), GSX-1100 (1980-1988), GSXR-1100 (1986-1992), GSXR-1100W (1993-1998)

Yamaha: FJ-1100 (1984-1985), FJ-1200 (1986-1993), YZF-1000 Thunderace (1996-1997), YZF-R1 (1998-2001)

*+ TOUS les modèles de la catégorie SBK*