



Motorkalender 2009-2010 för
ROADRACING

Ansvarig utgivare: Per Westling

Redaktörer: Pernilla Larsson, Annika Pettersson **Annonser:** Allan Dahllöf

På omslaget: Robert Gull **Foto:** Henrik Andersson

SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

NYTT ÅR, NYA MÖJLIGHETER FÖR ROADRACINGENS UTVECKLING, ETT STEG - NYA REGLER



Återigen är det dags att presentera en ny regelbok för den kommande två-årsperioden!

Med fortsatt utveckling, mer resurser och intensifierat samarbete, inte minst med våra mycket värdefulla arrangörer på nationell nivå, är Svensk Roadracing fortfarande på frammarsch, detta syns inte minst på den generationsväxling som nu successivt sker.

Idag finns det möjligheter för nästan alla att börja med roadracing, inom vår gren har det skett ett värdefullt nytillskott av barn och ungdomar under 2000-talet. Vi har idag samarbeten med Minimoto, mc-branschen samt promotorer för att utveckla barn-, och ungdomssidan.

Sektionen har i dagsläget med fyra förare i SVEMOs centrala elitsatsning, Topp & Talang, och för att förbereda förarna har sektionen infört och utvecklat en futuregrupp för ungdomar från 13 år och uppåt. .

Ett nytt licenssystem ser nu dagens ljus, sektionen har valt att tillsvidare bara byta namn på roadracing licenserna. Om du som förare var licensierad som A-förare innebär det from 2009 att du innehar en Elitlicens. Övriga licenser: senior, junior och ungdom. Vill du som förare bara träna så finns det en licens som heter bas-licens för detta ändamål.

Vi inom sektionen uppmanar alla inom svensk roadracing att ta del av de regelförändringar som nu sker och inte minst öka sin kännedom om de regler som styr svensk roadracing, den här boken är vägen dit!

Inom förbundet har vi en pågående process som vi kallar Ett tydligare SVEMO, vi har äntligen gått in i 2000-talet med öppna ögon, ni som är observanta har sett att vi har en ny grafisk profil. Ny logga, nya färger och inom kort en ny hemsida som ska göra det lättare att hitta rätt information.

Så välkomna till en ny tävlingssäsong, med nya möjligheter för våra arrangörer och er som utövare och inte minst vår publik.



Fredrik Hansson
Sammanställande

TÄVLINGSSEKTION



Per Träff
Rågängen 78
602 14 NORRKÖPING
Tel: b) 011-13 32 62
E.mail:
per.traff@svemo.se



Fredrik Hansson
Lillekärr Norra 2 bv
425 34 HISINGS KÄRRA
Fax: 031-98 08 80
Mobil: 0709-71 86 75
E-mail:
fredrik.hansson@svemo.se



Rikard Sthillert
Kungsholmsgatan 8
112 27 STOCKHOLM
Tele: b) 08-654 11 80
Mobil: 070-317 07 18
E-mail:
rikard.sthillert@svemo.se

Adjungerad: **Jannica Sjöstedt**, Sjöänden Norrdalen 1, 640 43 ÄRLA
Tel: b) 016 13 03 32, **Mobil:** 0739 09 19 13. **E-mail:** bikerjannica@gmail.com

Kenneth Lodnert, Lokförareg 18, 260 33 PÅARP
Tel: b) 042-22 94 74, **Mobil:** 0709-98 77 05. **E-mail:** kenneth.lodnert@svemo.se

Förbundskap: Håkan Olsson, Österunda, Klockaregården 1, 740 83 FJÄRDHUNDRA,
Mobil: 0708-44 04 89, **E-mail:** hkan.olsson@svemo.se

Förrarepr.: Vakant

ADMINISTRATIV TÄVLINGSENHET



Koordinator
Annika Pettersson
Box 2314, 600 02 NORRKÖPING
Tel: 011-23 10 86, **Fax:** 011-23 10 81, **Mobil:** 070-531 86 64
E-mail: annika@svemo.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<i>SVEMO tävlingssektion för Roadracing</i>	4
<i>Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet</i>	5
<i>Domare i Roadracing</i>	6
<i>Mästare genom åren</i>	9
<i>Specialreglemente för Roadracing</i>	12
<i>Regler för Svenskt Mästerskap i Roadracing</i>	43
<i>Minimoto</i>	51
<i>SVEMO tävlingssektion för Minimoto</i>	52
<i>Specialreglemente för Minimoto</i>	54
<i>Tekniskt reglemente</i>	60

FAKTA OM SVENSKA MOTORCYKEL- OCH SNÖSKOTERFÖRBUNDET

Svenska Motorcykel- och Snöskoterförbundet förkortas SVEMO, och består av c:a 150.000 medlemmar. Dessa är sammanslutna i över 600 klubbar, från Kiruna i norr till Skanör i söder. SVEMO är anslutet till de internationella motorcykelfederationerna FIM och UEM, samt till Sveriges Riksidrottsförbund, RF.

I en demokratisk valprocess väljer klubbarna en styrelse som består av 7 ledamöter och en ordförande. Styrelsen utses på Förbundsåret som hålls vartannat år, och där 40 delegater utgör SVEMO högsta beslutande instans. Till sin hjälp utser styrelsen sektioner för de olika grenarna.

Adress: Södra Promenaden 7
Postadress: Box 2314, 600 02 NORRKÖPING
Telefon: 011-23 10 80 vardagar 08.00 - 14.00
E-mail: kansli@svemo.se
Internet: www.svemo.se
Telefax: 011-23 10 81
Postgiro: 15 19 71 - 9
Organisationsnr: 802002-3423

Fonden för Rehabilitering av skadade MC-förare: Pg 39 3 75 - 1

ADMINISTRATIV ENHET

Generalsekreterare: 011-23 10 94, Per Westling
Ekonomichef: 011-23 10 93, Gun-Britt Söderman
GS Assistent: 011-23 10 82, Bodil Dahl, barnverksamhet
Kommunikationsansvarig: 011-23 10 97, Stefan Lang
Receptionist: 011-23 10 80, Lise-Lotte Pegado

LICENS ENHET

Licensansvarig: 011-23 10 83, Annelie Hellborg
Assistent: 011-23 10 83, Eva Ericson

TÄVLINGS- & UTBILDNINGSENHET

Sportchef/Koordinator: 011-23 10 86, Annika Pettersson, dragracing, roadracing, minimoto
Koordinator: 011-23 10 88, 0498-22 69 60, Tony Olsson, rundbana
Koordinator: 011-23 10 90, Anders Tibbling, enduro, trial, snöskoter
Koordinator: 011-23 10 91, Peter Isgren, motocross, supermoto
Koordinator: 011-23 10 87, Lena Bleckman, utbildning, miljö, klubbregister
Assistent: 011-23 10 89, Pernilla Larsson, rundbana, förbundstidning
Assistent: 011-23 10 85, Eva Ericson

DOMARE ROADRACING 2009-2010

Namn	Adress	Telefon	Fax/Mobil
ALDÉN GÖRAN	STALLG 11A 582 54 LINKÖPING Email) alden@bredband.net	b) 013-313690 a) 070-5433690	m) 070-5433690
ANDERSSON BJÖRN	VIDHOLMSBACKARNA 54 165 72 HÄSSELBY Email) bjorn.andersson@svemo.se	b) 08-381074 a) 070-7905647	b) 08-381075
FREDRIKSEN KJELL	STENGEDSGATAN 14 426 72 VÄSTRA FRÖLUNDA Email) kjell.fredriksen@telia.com	b) 031-292404	m) 0709-742452
FRIDLUND LARS	BERGMÄSTAREV 49 691 53 KARLSKOGA Email) fridlund.058638284@telia.com	b) 0586-38284	m) 070-6556451
GÖDKE EVA	SÖDRA VÄGEN 153 260 22 TÅGARP Email) eva.godke@boliden.com	b) 0418-50398 a) 0418-57270	m) 0704-489030 a) 0418-57206
JACOBSSON TONY	GÖSTA BERLINGSV 37 691 38 KARLSKOGA Email) tony.kmf@telia.com	b) 0586-58241 a) 0586-15010	m) 070-691 25 14 a) 0586-15049
LODNERT KENNETH	LOKFÖRARGATAN 18 260 33 PÅARP Email) kenneth.lodnert@svemo.se	b) 042-229474	m) 0709-987705
MÅRTENSSON BENNY	SCHEELEGATAN 5 553 32 JÖNKÖPING Email) benny.martensson@hotmail.com	b) 036-714374	m) 070-9787259
MÅRTENSSON VOLMAR	HÄLLABÄCK SJÖHOLMEN 330 26 BURSERYD Email) volmarm@hotmail.com	m) 0708-198554 b) 0371-52155	b) 0371-52155
PETTERSSON JOHAN	FÖNVINDSVÄGEN 42 582 74 LINKÖPING	b) 013-125611 a) 013-362513	
STHILLERT RIKARD	KUNGS HOLMSG 8 112 27 STOCKHOLM Email) rikard.sthillert@svemo.se	b) 08-6541180	
TRÄFF PER	RÅGÅNGEN 78 602 14 NORRKÖPING Email) per.traff@svemo.se	b) 011-133262	m) 070-5355960

MÄSTARE GENOM ÅREN

SVENSKA MÄSTARE

Klass 125cc

1961	Ulf Svensson, Falkenbergs MK
1962	Lennart Högberg, Karlskoga MK
1963	Jan Brening, Karlskoga MK
1964	Ulf Svensson, Falkenbergs MK
1965	Bo Granath, Västra MK
1966	Bo Granath, Västra MK
1967	Bo Granath, Västra MK
1968	Börje Jansson, Karlskoga MK
1969	Kent Andersson, MA Lerum
1970	Roland Olsson, SMK Göteborg
1971	Roland Olsson, Falkenbergs MK
1972	Leif Rosell, Karlskoga MK
1973	Staffan Liebst, SMK Göteborg
1974	Ingemar Bengtsson, Falkenberg MK
1975	Hans Hallberg, Götene MK
1976	Hans Hallberg, Götene MK
1977	Hans Hallberg, Götene MK
1978	Roland Olsson, SMK Göteborg
1979	Jan Bäckström, SMK Hedemora
1980	Håkan Olsson, SMK Göteborg
1981	Henry Reidel, Kinna MK
1982	Jan Bäckström, SMK Hedemora
1983	Jörgen Ask, Falkenberg MCK
1984	Håkan Olsson, MK Pionjär
1985	Flemming Kistrup, Danmark
1986	Jörgen Ask, Falkenbergs MK
1987	T Möller Pedersen, Danmark
1988	Jukka Vainio, Finland
1989	Chris Jensen, Danmark
1990	Chris Jensen, Danmark
1991	Chris Jensen, Danmark
1992	Johan Lindwall, Ulricehamns MK
1993	Chris Jensen, Danmark
1994	Johan Stigefelt, Nya Anderstorp RC
1995	Johan Stigefelt, Nya Anderstorp RC
1996	Jonny Andersson, Kortedala MK
1997	Ole Gram, Danmark
1998	Håkan Olsson, Västra MK
1999	Håkan Olsson, Västra MK
2000	Håkan Olsson, Västra MK
2001	Håkan Olsson, Karlskoga MF
2002	Håkan Olsson, Karlskoga MF
2003	Håkan Olsson, Karlskoga MF
2004	Håkan Olsson, Karlskoga MF
2005	Håkan Olsson, Karlskoga MF
2006	Thomas Rebien, Danmar
2007	Robert Gull, Linköpings MS
2008	Robert Gull, Linköpings MS

Klass 250cc

1961	Ulf Svensson, Falkenberg MK
1962	Billy Andersson, SMK Göteborg
1963	Bo Brolin, Västra MK
1964	Kurt Johansson, Falkenberg MK
1965	Lennart Högberg, Karlskoga MK
1966	Kent Andersson, MA Lerum
1967	Kent Andersson, MA Lerum
1968	Kent Andersson, MA Lerum
1969	Kent Andersson, MA Lerum
1970	Björn Carlsson, Hyllinge MS
1971	Hans Hallberg, Götene MK
1972	Leif Gustafsson, Falkenberg MK
1973	Hans Hallberg, Götene MK
1974	Kurt I Carlsson, Kortedala MK
1975	Roland Nilsson, SMK Göteborg
1976	Bo Granath, Anderstorp RC
1977	Peter Sköld, Västra MK
1978	Åke Grahn, Karlskoga MK
1979	Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1980	Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1981	Bengt Elgh, Karlskoga MK
1982	Per Jansson, Karlskoga MK
1983	Eilert Lundstedt, Anderstorp RC
1984	Per Jansson, Linköpings MS
1985	Johnny Simonsson, Kortedala MK
1986	Anders Skow, Danmark
1987	Bobby Issazadu, Linköpings MS
1988	Johan Svärdgren, Västra MK
1989	Johan Svärdgren, Västra MK
1990	Johan Svärdgren, Västra MK
1991	Johan Svärdgren, Västra MK
1992	Peter Lindén, Carlsborgs MK
1993	Terje Ödegård, Norge
1994	Jan Hansson, Nya Anderstorp RC
1995	Jan Hansson, Nya Anderstorp RC
1996	Peter Heggblad, Linköpings MS
1997	Matti Maaranen, Karlskoga MF
1998	Matti Maaranen, Karlskoga MF
1999	Christian Bach, RRK Viking
2000	Matti Maaranen, Karlskoga MF
2001	Fredrik Watz, Linköpings MS
2002	Henrik Nordgren, Limhamns MK
2003	Fredrik Watz, Linköpings MS
2004	Sonni Harms, Danmark
2005	Robert Dobrich, Anderstorps RC
2006	Andreas Mårtensson, Anderstorps RC
2007	Robert Dobrich, Anderstorps RC
2008	Robert Dobrich, Anderstorps RC

250 Production

1998	Tomas Pallander, Norrahammars MK
1999	Jens Kristian Nielsen, RR Fyn

MÄSTARE GENOM ÅREN

Klass 350cc

1961 Kjell Fallgren, Karlskoga MK
1962 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1963 Agne Carlsson, Västra MK
1964 Bror E Carlsson, Falkenberg MK
1965 Agne Carlsson, Västra MK
1966 Agne Carlsson, Västra MK
1967 Bo Granath, Västra MK
1968 Bo Granath, Västra MK
1969 Kjell Brogren, Västra MK
1970 Kurt I Carlsson, SMK Göteborg
1971 Bo Granath, Anderstorp RC
1972 Lars Pahlsson, SMK Ronneby
1973 Johnny Bengtsson, Anderstorp RC
1974 Kurt I Carlsson, Kortedala MK
1975 Roland Nilsson, SMK Göteborg
1976 Bo Granath, Anderstorp RC
1977 Peter Sköld, Västra MK
1978 Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1979 Åke Grahn, Karlskoga MK

Klass 500cc

1961 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1962 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1963 Sven O Gunnarsson, Karlskoga MK
1964 Bror E Carlsson, Falkenbergs MK
1965 Bo Granath, Västra MK
1966 Agne Carlsson, Västra MK
1967 Bo Granath, Västra MK
1968 Billy Andersson, SMK Göteborg
1969 Anders Svensson, Västra MK
1970 Bo Granath, Anderstorp RC
1971 Sven O Gunnarsson MS
1972 Sture Wass, Västra MK
1973 Roland Nilsson, SMK Göteborg
1974 Kurt I Carlsson, Kortedala MK
1975 Johnny Bengtsson, Anderstorp RC
1976 Johnny Bengtsson, Anderstorp RC
1977 Bo Granath, Västra MK
1978 Lennart Bäckström, SMK Hedemora
1979 Lennart Bäckström, SMK Hedemora

Klass 750cc

1980 Peter Sjöström, Karlskoga MK
1981 Peter Sjöström, Karlskoga MK
1982 Peter Sköld, Västra MK
1983 Peter Sjöström, Anderstorp RC

UPPE HÅLL

1988 Peter Lindén, Kortedala MK
1989 Christer Lindholm, Linköpings MS
1990 Christer Lindholm, Linköpings MS

Klass Superbike

1991 Christer Lindholm, Linköpings MS
1992 Iven Klitmöller, Hyllinge MS
1993 Michael Lundwall, Linköpings MS
1994 Iven Klitmöller, Hyllinge MS
1995 Jörgen Hållinder, MK Orion
1996 Pär Johansson, Linköpings MS
1997 Jörgen Hållinder, MK Orion
1998 Jörgen Hållinder, MK Orion
1999 Anders Lilja, Nya Arc
2000 Jörgen Hållinder, MK Orion
2001 Kim Phillip, Danmark
2002 Pär Johansson, Finspångs MS
2003 Christer Miinin, Karlskoga MF
2004 Christer Miinin, Karlskoga MF
2005 Christer Miinin, Karlskoga MF
2006 Jimmy Lindström, Västra MK
2007 Jimmy Lindström, Västra MK
2008 Freddy Papunen, Twin Club MC

Klass Superstreet

1990 Peter Lindén, Carlborgs MK
1991 Lars Bosson, Kortedala MK
1992 Ulf Johansson, Linköpings MS
1993 Lars Bosson, Kortedala MK

Riksmästare

Klass SUPERSPORT 600

1994 Martin Johansson, N. Anderstorp RC

SM Supersport

1995 Stefan Folkesson, Hyllinge MS
1996 Jerker Axelsson, Mixt MC
1997 Stefan Folkesson, Hyllinge MS
1998 Pär Johansson, Linköpings MS
1999 Fredrik Jansson, Filipstads MC
2000 Fredrik Jansson, Filipstads MC
2001 Kai Börre Andersen, NMK Oslo
2002 Christer Lindholm, Linköpings MS
2003 Christer Lindholm, Linköpings MS
2004 Christer Lindholm, Linköpings MS

SM Superstock

2005 Freddy Papunen, Twin Club MC
2006 Mikael Nilsson, Karlskoga MF
2007 Jörgen Andersson, Karlskoga MF
2008 Jörgen Andersson, Karlskoga MF

Sportproduction

2000 Mikael Stammenkovic, Kalmar MK
2001 Per-Anders Johannesson, Team Westom
2002 Per Gustavsson, Hyllinge MS

UPPE HÅLL

1984 Anders Andersson, Laxå MK
1985 Peter Sköld, Västra MK
1986 Peter Lindén, Kortedala MK
1987 Peter Lindén, Kortedala MK

MÄSTARE GENOM ÅREN

Klass 500cc MCS

- 1965 Bo Rindar/H Björkman, Västra MK
1966 Ola Stahlén/K Fallgren, Karlskoga MK

Klass 750cc MCS

- 1967 B Grönlund/B Sjöberg, Gävle
1968 B Grönlund/B Sjöberg, Gävle
1969 B Rindar/J Belin, Västra MK
1970 B Rindar/J Belin, Västra MK
1971 E Von Post/H Von Post, Rasbo MK
1972 E Von Post/H Von Post, Rasbo MK
1973 G Brodin/P Wickström, SMK Uppsala
1974 G Brodin/P Wickström, SMK Uppsala
1975 G Brodin/P Wickström, SMK Uppsala
1976 G Brodin/B Forsberg, Skepptuna MK
1977 B Andersson/L Nordström, Västra MK
1978 G Brodin/P Wickström, Skepptuna MK
1979 J Forström, Tumba MCK/R Åkerman,
Trollbäckens BMCK
1980 B Andersson/L Nordström, Västra MK
1981 G Brodin/B Gällros, Skepptuna MK
1982 G Brodin, Skepptuna MK/
Gällros, Tumba MCK
1983 R Larsson/H Bjärgestad, Tumba MCK
1984 R Larsson/H Bjärgestad, Göta MS
1985 R Larsson/R Gunnhammar, Nora MK
1986 L-G Schwartz/L Gustafsson, Hofors
1987 E Mordo, SMK Arboga/P Lindén,
Kortedala MK
1988 B Andersson/L Nordström, Västra MK
1989 B Andersson, Västra MK/
A Nordli, Linköpings MS
1990 T Westman/T Gustavsson, Funbo MS

Klass MCS

- 1991 Eric Mordo/Görger Levinsson
Hyllinge MS/Danmark
1992 Reijo Nurmi/Mikael Brännström
Göta MS
1993 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MC
1994 Ingemar Eriksson/Jan Rydberg,
Upplands V. MK
1995 Fritz Kristiansen/Lars Mundbjerg
Danmark
1996 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
1997 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
1998 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
1999 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
2000 Billy Gällros, Linköpings MS/
Peter Berglund, Helsingborgs MCK

- 2001 Billy Gällros, Linköpings MS
Peter Berglund, Helsingborgs MCK
2002 Peter Lindström, Karlskoga MF
Carolina Riedel, Karlskoga MF
2003 Peter Lindström, Karlskoga MF
Carolina Riedel, Karlskoga MF
2004 J Johansen RR Fyn
Rickard Kröckel, Västra MK

VÄRLDSMÄSTARE ROADRACING

- 1973 Kent Andersson (125cc)
1974 Kent Andersson (125cc)
1980 Bengan Johansson (Sidvagn)
2000 Peter Lindén (Endurance)

EUROPAMÄSTARE ROADRACING

- 1983 Peter Sköld (500cc)
1989 Peter Lindén (500cc)
1998 Jan Hanson (SS 600cc)

SPECIALREGLEMENTE FÖR ROADRACING (RR)

- 1. ALLMÄNT**
 - 1.1 Tävlingsform
 - 1.2 Jury
- 2. FÖRARE OCH
PASSAGERARE**
 - 2.1 Klasstillhörighet
 - 2.2 Starttillstånd
 - 2.3 Klädsel
- 3. TÄVLINGSFORDON OCH
BRÄNSLE**
 - 3.1 Allmänna fordonsbestämmelser
 - 3.2 Särskilda bestämmelser för grupp A1, A2 och A3
 - 3.3 Särskilda bestämmelser för grupp B1 och B2
 - 3.4 Särskilda bestämmelser för Svenskt Mästerskap i Superstock 600
 - 3.5 Särskilda bestämmelser för Standard
 - 3.6 Särskilda bestämmelser för Nordic Superbike
 - 3.7 Tävlingsnummer
 - 3.8 Särskilda bestämmelser för 125 Junior
- 4. TÄVLINGSOMRÅDE**
 - 4.1 Tävlingsbana
 - 4.2 Startområde
- 5. ORGANISATION AV
TÄVLINGAR**
 - 5.1 Sammansättning av startfält
 - 5.2 Tillägsregler (TR)
 - 5.3 Program
 - 5.4 Anmälningar
- 6. TÄVLINGARS GENOM-
FÖRANDE**
 - 6.1 Säkerhet
 - 6.2 Flaggsignaler
 - 6.3 Maskinbesiktning
 - 6.4 Träning
 - 6.5 Byte av förare, passagerare och/eller maskin
 - 6.6 Start
 - 6.7 Tävlingskörning
 - 6.8 Reparationer och tankning
 - 6.9 Slutresultat
 - 6.10 För tidigt avslutat heat
 - 6.11 Besträffning
 - 6.12 Publicering av resultat
 - 6.13 Redovisning av åskådarantal

1 ALLMÄNT

1.1 Tävlingsform

Roadracingtävlingar arrangeras för solo- och sidvagnsmotorcyklar på slutna banor där ytbeläggningen motsvarar kraven för allmän trafik.

1.2 Jury

- * 1.2.1 Vid SM samt landskamper skall en jury tjänstgöra, juryn skall bestå av minst 2 medlemmar med rösträtt samt en ordförande. Samtliga medlemmar i juryn skall inneha minst tävlingsfunktionärslicens. Ordförande/SVEMO-domare ska vara utsedd av roadracingssektionen.
Endast en delegat får tillhöra arrangerande klubb. Vid tillsättande av juryn skall hänsyn tas till att medlemmar inte har personlig vinning vare sig tävlingsmässigt eller ekonomiskt i tävlingen. Juryn skall ha sitt första möte minst 90 minuter före första obligatoriska träning.

1.2.2 Övriga tävlingar får genomföras med enmansjury (SVEMO-domare).

2 FÖRARE OCH PASSAGERARE

- * 2.1.1 Deltagare i roadracingtävling ska inneha förarlicens ”Roadracing” med undantag för klubb-tävlingar (bil C till NT) och Enklare tävling (bil D till NT), där licens- och försäkringsfrågan kan lösas på annat sätt, samt de tävlingar där även enligt beslut av SVEMO andra förarlicenser gäller.
Notera att vårdnadshavares närvaro krävs vid körning för licensklasserna Guldhjälms och Ungdom, för övriga förare under 18 år krävs vårdnadshavares godkännande.

- * 2.1.2 Förare indelas i licensklasserna Guldhjälms, Ungdom, Junior, Senior, Classic och Elit. Dessutom finns Baslicens för träning och Enklare tävling.
Alla dessa kräver godkänd utbildning med kunskapsprov bestående av både teori och uppkörning, förrättad av SVEMO godkänd examinator.

- * 2.1.3 Klasstillhörighet, åldersgränser (ålder under kalenderåret), licenstyp:

Guldhjälms:	9-11 år	Endast i Sverige, Barnverksamhet *1
80cc racing:	9-16 år *1	För tävling i Sverige och utomlands*1
125cc Junior:	13-20 år*2	Ungdom t.o.m. 16år /Junior fr.o.m. 13år /Senior vid 20
125GP:	13 år	Junior / Senior / Elit
SportProduction:	15 år *3	Junior / Senior / Elit
250GP:	16 år *4	Junior / Senior / Elit
600cc:	16 år *4	Junior / Senior / Elit
750cc och större samt MCS:	17 år	Junior / Senior / Elit

Tävlingsklasser för Classic racing hanteras av MCHK-racing, enligt delegering från SVEMO Roadracingssektion,

*1 Avser Roadracing Academy Cup i samarbete med Minimoto.

*2 I 125 Junior får man träna fr.o.m. 12 år och tävla fr.o.m. 13 år.

Den billigare ungdomslicensen kan användas t.o.m. 16 år. Juniorlicens kan också användas, vilket är tvunget om man kör ytterligare klass.

*3 Förare som kört 125J minst ett kalenderår får köra SportProduction från 14 år.

*4 Förare som är uppklassad till Elit får köra 250GP och 600cc från 15 år.

- * 2.1.4 Förare indelas, med hänsyn till a) ålder och önskemål, eller b) tidigare tävlingsresultat, eller c) om endast licens för träning / enklare tävling önskas, i licensklasserna:
a) Guldhjälms / 80cc Racing / Ungdom / Junior / Senior / Classic
b) Elit
c) Baslicens

- * 2.1.5 Efter det att förare med godkännande genomgått av SVEMO-klubbar anordnad förarutbildning sker ansökan om inplacering i någon av nedanstående licensklasser: Notera att Förarutbildningsintyg utfärdade 2009 och därefter endast gäller i 12 månader.

Guldhjälmslicens	9-11 år	ger inte uppklassningspoäng
80cc Racing	9-16 år	ger inte uppklassningspoäng
Ungdomslicens	12-16 år	ger inte uppklassningspoäng
Juniorlicens	13-19 år	ger uppklassningspoäng
Seniorlicens	20-55 år	ger uppklassningspoäng
Classiclicens	16-55 år	(med läkarintyg t.o.m. 65 år)
Baslicens	16-55 år	(med läkarintyg t.o.m. 65 år)

- * 2.1.6 Uppklassning från Junior / Senior till Elitlicens sker efter ansökan till Svemo, summa av uppklassningspoäng lika med eller mer än 8 poäng gånger antalet under kalenderåret arrangerade tävlingar i klassen ger direkt uppklassning. Den i enskild tävling, enligt fastställd officiell resultatlista, bäst placerade föraren erhåller 25 poäng och de därefter följande; 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 och 1 poäng. Förare som inte uppnått tillräckligt antal poäng kan skicka ansökan tillsammans med resultatlistor och en skrivelse om, varför uppklassning önskas. Förare som uppnått dessa poäng men vill stanna kvar som Junior / Senior en extra säsong skall ändå skicka ansökan samt en redogörelse varför han/hon vill stanna kvar. Sektionen tar sedan ställning till varje ansökan individuellt. Förare kan välja köra SO/NM, SM, SP eller BoTT serien. Classic racing och 125 Junior ger inte uppklassningspoäng.
- * 2.1.7 Efter det att förare uppklassats enligt pkt. 2.1.6 erhålls:
Elitlicens 14-55 år
- * 2.1.8 Förare med Elitlicens som under tre på varandra följande kalenderår inte innehaft helårslicens, erhåller automatiskt Junior- eller Seniorlicens, beroende på ålder. Efter särskild ansökan kan dock dispens för Elitlicens beviljas. Förare som under fem på varandra följande kalenderår inte innehaft helårslicens är inte berättigad till förarlicens. Ny licenskurs måste genomföras.

2.2 Starttillstånd

För utlandsstart på dag för SM och NM krävs tillstånd från SVEMO.

2.3 Klädsel

2.3.1 Förare och passagerare ska till besiktning medtaga:

- 2.3.1.1 Skinnoverall får vara hel eller delad, men ska vara hel i sömmar och dragkedjor. Foder får inte vara av syntetiskt material som kan smälta och skada huden. Om overallen har foder av syntetiskt material skall extra overall av silke eller bomull bäras närmast kroppen.
- 2.3.1.2 Skinnhandskar
- 2.3.1.3 Skodon utan metall i sulan. Vadskaftade läderstövlar eller kängor av läder, varvid gummisula tillåtes om bindsulan är av läder.
- 2.3.1.4 Ryggskydd med ryggskena (enligt NT).
- 2.3.1.5 Hjälmska ska vara konstruerad att den lätt kan tas av. Hjälmska av glasfiber eller kevlar rekommenderas. Hjälmska med öppning av gångjärnstyp är inte tillåten. (Se allmänna hjälmbestämmelser NT).

3 TÄVLINGSFORDON OCH BRÄNSLE

3.1 Allmänna fordonsbestämmelser

Endast fordon tillhörande kategori I, grupp A1, A2 och A3 resp grupp B1 och B2 tillåtes delta i roadracingtävlingar. MC av Supermototyp är inte tillåtet att framföra i någon klass.

3.1.1 Indelning i klasser.

* 3.1.1.1 Motorcyklar körda av förare med Elitlicens Nummerplåtar

Klass	cc	Bottenfärg	Sifferfärg
125 GP	0-125	Svart	Vit
250 GP	126-250	Grön	Vit
Sportprod.	126-250 tvåtakt, 2cyl.	Blå	Vit Enl.STD-reglemente
Sportprod.	251-650 fyrtakt, 2 cyl.	Blå	Vit Enl.STD-reglemente
Sportprod.	251-400 fyrtakt, 4 cyl.	Blå	Vit Enl.STD-reglemente
Superbike	751-1000 4 cyl. fyrtakt	Vit	Svart
Superbike	851-1200, 2 cyl	Vit	Svart Enligt Nordic Superbike SR 3.6
Mcs	350-1000 fyrtakt	Vit	Svart
Superstock	401cc-600cc 4-cyl. Fyrtakt	Vit	Blå
Superstock	601cc-750cc 2cyl. Fyrtakt	Vit	Blå
Superstock	601cc-675cc 3cyl. Fyrtakt	Vit	Blå

* 3.1.1.2 Motorcyklar körda av förare utan Elitlicens

Klass	cc	Bottenfärg	Sifferfärg
125 GP	0-125	Röd	Vit
250 GP	126-250	Röd	Vit
Sportprod.	126-250 tvåtakt, 2cyl.	Röd	Vit Enl.STD-reglemente
Sportprod.	251-650 fyrtakt, 2 cyl.	Röd	Vit Enl.STD-reglemente
Sportprod.	251-400 fyrtakt, 4 cyl.	Röd	Vit Enl.STD-reglemente
400	251-400	Röd	Vit
Rookie 600	400-600 4cyl.fyrtakt	Röd	Vit
750	601-750 2cyl.fyrtakt	Röd	Vit
Rookie 1000	751-1000 4cyl. fyrtakt	Röd	Vit
Mcs	350-1000 4cyl. fyrtakt	Röd	Vit

* 3.1.2 Ljuddämpning, alla klasser.

Ljudnivå enligt lokal miljöföreskrift eller Svemo, UEM eller FIM's regler.

Ljudmätning enligt förbipasseringsmetod skall användas, detta enligt respektive banas miljökrav, dock max 95 dB(A). Detta innebär att ljudmätning sker på sådant ställe att ljudet mäts under full acceleration.

I detta fall är det respektive länsstyrelse och kommuns lokala förordningar och bestämmelser som gäller.

Om förbifartsmätning inte utförs är högsta tillåtna ljudnivå 100 dB(A) mätt enligt FIM reglemente. Vid efterkontroll är +2 dB(A) tillåtet. Arrangörens mätare anses som officiell och gällande. (till 2010 föreslås 98 dB(A) som gränsvärde, besked om detta kommer inför 2010 på svemo.se officiellt)

3.1.3 Färdbröms

3.1.3.1 Motorcykel ska vara försedd med två av varandra oberoende bromsar som ger fullgod verkan på två hjul. Bromskivor får inte vara i kolfibermaterial.

3.1.3.2 Bromsledningar ska vara betryggande fastsatta vid maskinen. Vid fästpunkterna ska mellanlägg av mjukt material anbringas för att undvika nötning.

- * 3.1.3.3 Bromsoks infästningsbultar skall vara låsta.
- 3.1.4 Stänkskärmar
Krävs inte om strömlinjeinklädnad ger tillfredsställande skydd.
- 3.1.5 Fotstöd och reglage
Fotpinnar ska ha en diameter av minst 16 mm. Ytterändarna ska vara halvsfäriska med en radie av minst 8 mm. Fotpinnar kan vara av återfjädrande konstruktion. Fast monterade fotpinnar ska vara utrustade med en ändplugg av plast, aluminium eller liknande material. Fotpinnar får inte placeras högre än 50 mm över en linje dragen genom fram- och bakhjulets centrumaxlar då motorcykeln är normalt belastad. De måste vara placerade framför en vertikal linje dragen genom bakhjulscentrum. Övriga reglage ska formats halvsfäriska i ändarna.
- 3.1.6 Strömlinjeinklädnad
- 3.1.6.1 Ingen del av sadel eller detalj bakom sadel får vara bredare än 450 mm.
- 3.1.7 Däck och innerslangar
- 3.1.7.1 Om mönstrade däck används ska det vara minst 2,5mm mönsterdjup på det mest slitna stället för tävling.
- 3.1.7.2 Det är förbjudet att ändra det av tillverkaren framställda däckmönstret.
- 3.1.7.3 Ventilhatten skall vara av metall och försedd med gummipackning.
- 3.1.8 Styrstång
- 3.1.8.1 Styrstångens bredd ska vara minst 450 mm.
- 3.1.8.2 Styrstångens grepphandtag får inte vara längre än 150 mm och de måste vara monterade i styrstångens ytterändar.
- 3.1.9 Avgasrör
- 3.1.9.1 Avgasrör får inte skjuta ut bakom en linje dragen vertikalt genom bakdäckets bakre punkt.
- 3.1.9.2 Avgasrör ska vara tillverkat i ett stycke. Om löstagbar ljuddämpare används ska den vara betryggande fastsatt till avgasrör och motorcykel.
- 3.1.9.3 Avgasrör får inte enbart vara fastsatt vid motorcykeln med vulkade gummielement, skruvar och/eller muttrar.
- 3.1.10 Bränsletank
- 3.1.10.1 Bränsleuppsamlare, avsedd att uppsamla bränslespill från luftningsanordningar mm är obligatorisk. Minsta storlek på bränsleuppsamlare är 250 ml.
- 3.1.10.2 Tanklock ska vara så konstruerat att det inte ofrivilligt kan öppnas vid omkullkörning.
- 3.1.10.3 Bränsletanken ska vara helt fylld med explosionshämmande material.
- 3.1.10.4 Bränsletank får inte vara tillverkad i kol-, aramid- eller glasfiber. Gäller endast icke homologiserad tank.
- 3.1.11 Oljeuppsamlare/uppsamlingskärl för kylvätska.
En oljeuppsamlare, avsedd att samla upp den olja som kan evakueras ur motor och/ eller transmission, är obligatorisk, liksom uppsamlingskärl för kylvätska. Totala uppsamlingskapaciteten för bränsle, olja och kylvätska ska vara minst 0,5 liter.

- 3.1.11.1 För 4-takts-motorer gäller dessutom att den undre kåpan ska vara konstruerad så att vid ett ev motorhaveri ska halva mängden olja och kylvätska kunna hållas kvar utan att hamna på asfalten därigenom undviks att bakomvarande förare drabbas. Se §3.7.16 G.
- Konstruktionen ska ha 2 hål med vardera 25 mm diameter som ska vara pluggade vid torrt väder men vid regn ska, på tävlingsledarens order, hålen kunna öppnas. Om MC tillverkas utan underkåpa skall sådan monteras.
- 3.1.11.2 Oljeslangar får bytas men ska ha pressade eller gängade anslutningar och skruvas fast. Banjobultarna ska låsas med låstråd. OBS! Slangklämmor tillåts inte.
- * 3.1.12. Drivmedel
- *3.12.1.1 Handelsbränsle
Med handelsbränsle menas sådan oblyad bensin som säljs till allmänheten från vanlig bensinstation i Sverige, miljöklass 1 eller 2. Dessutom får s.k. miljöbensin (alkylatbensin) användas.
Bensin enligt ovan får även saluföras av vissa andra leverantörer, godkända av SVEMO, vilka publiceras i SVEMOs officiella organ samt SVEMO hemsida www.svemo.se.
Etanolbränsle, E85 är inte tillåtet.
- *3.1.12.2 Oblyad bensin enligt SS 155422 eller SS-EN228 som uppfyller kraven på RON min 95 och max 102,00 MON min 85 och max 90,00, samt i övrigt överensstämmande med FIM bränslespecifikationer, får användas.
- *3.1.12.3 Miljöbensin (alkylatbensin) SS 155461 som uppfyller kraven på RON max 100,00 MON max 94, blyhalt max 0,002 gr/lit och densitet max 720, får användas.
- *3.1.12.4 SVEMO rekommenderar att miljöbensin används vid träning och tävling.
- *3.1.12.5 I road racing får andra bränslen användas om så framgår av respektive SR.
Sådan produkt saluförs av vissa godkända leverantörer, vilka publiceras i SVEMOs officiella organ samt SVEMO hemsida www.svemo.se.
- *3.1.12.6 Inga tillsatser utom vatten och i den allmänna handeln före kommande smörjmedel får tillsättas till bränslet. S.k. "Octane-Boosters" är förbjudna.
- *3.1.12.7 Bränsleprov
Vid provtagning kommer analys att ske enligt bestämmelser för Svensk och Europeisk standard. Provtagning sker genom att tappa 1 liter bränsle i två för ändamålet lämpliga kärl, som förseglas och förses med förarens och kontrollantens signatur. Proverna ska sedan genom kontrollantens eller domarens försorg omedelbart sändas till ackrediterat laboratorium för analys.
Se separat instruktion för bränsleprovtagning, som tillhandahålles av SVEMO domare.
- *3.1.12.8 Kostnad för provtagning, se paragraf 15.1.7.
- *3.1.12.9 Ansvar
Om bränsleprov avviker från tillåtna värden bestraffas föraren med uteslutning från aktuell tävling och dessutom ska anmälan göras till förbundsbestraffning.
- *3.1.12.10 Tankning
Vid tankning ska motorn vara avstängd. Vid brott mot denna regel bestraffas föraren med uteslutning från tävlingen.
- 3.1.13 Kylvätska
Endast tillsatsmedel för smörjning och korrosionsskydd får tillsättas. OBS! Inte glykol.
- 3.1.14 Kedja
Kedjelås ska säkras.

- 3.1.14.1 Kedjeskydd som förhindrar klämskador mellan bakdrev och kedja ska finnas monterat på swingarmens undersida.
- 3.1.15 Låsning av vissa muttrar, skruvar.
Alla skruvar och muttrar, som om de lossnar, kan förorsaka oljespill, ska vara låsta med låstråd. Låstråden ska vara rostfri, gödgd och av blankdragen kvalitet, samt ej tunnare än 0,7 mm.
- 3.1.16 Registreringsnummerplåtar
Registreringsnummerplåt får inte finnas monterad på tävlingsfordon.
- 3.1.17 Lamp- och reflexglas
Eventuella lampglas och reflexglas ska avlägsnas eller skyddstejpas. Strålkastarglas får dock endast demonteras om tävlingsnummerskylt monteras framför strålkastarhuset.
- 3.1.18 Passagerarfotstöd, sido- och centralstöd
Eventuella passagerarfotstöd ska liksom sido- och centralstöd demonteras eller låsas i infällt läge.
- 3.1.19 Samtliga mc med elektrisk bensinpump skall vara försedd med en kontakt som vid eventuell omkullkörning stänger bensinpump och bryter tändningen inom en sekund. Kontroll av denna anordning kan ske när som helst under träning och efter tävling.

3.2 Särskilda bestämmelser för grupp A1, A2 och A3

- 3.2.1 Restriktioner beträffande vikt, växel- och cylinderantal.

Klass	Max antal cylindrar	Max antal Växellägen	Min tomvikt (kg)
125GP	1	6	136 som ekipaget passerar mållinje inkl. förare.
250GP	2	6	100
Sportproduktion	2	6	Enligt typintyg
Sportproduktion	4	6	
Superbike 850-1200	2	6	Min 12 kg under homologiseringsvikt
Superbike 750-1000	3	6	Min 12 kg under homologiseringsvikt
Superbike 600-1000	4	6	Min 12 kg under homologiseringsvikt
Superstock 401-600	4	6	Enligt typintyg
Superstock 675	3	6	Enligt typintyg
Superstock 750	2	6	Enligt typintyg
Mcs 4-takt	4	6	200
Mcs 2-takt	4	6	215

Nya Mcs 2-taktsekipage får inte byggas.

- * 3.2.1.1 Godkänd våg skall tillhandahållas av arrangören. Kröningspapper skall finnas. Den våg som arrangör tillhandahåller är officiell våg för arrangemanget. Kröningsdokument får inte vara äldre än 2 år. Teknisk chef/kontrollant kan när som helst under tidsträning eller kval anbefalla vägning av mc. Detta skall utföras med så litet störande moment som möjligt för förare och team. Förare är skyldig att utföra vägning enligt ovan, om inte kan förare bli utesluten. Kontrollen skall göras av mc som den passerar mållinjen och efter avflaggningsvarv till bandepå.
- 3.2.2 Lutning
Obelastad motorcykel måste kunna lutas minst 50° från vertikalplanet utan att annan del än däcken kommer i kontakt med marken.
- 3.2.3 Markfrigång
Markfrigången ska vara minst 100 mm vid normalt belastat fordon.

- 3.2.4 Strömlinjeinklädnad
För strömlinjeinklädnad gäller följande för obelastat fordon:
- 3.2.4.1 Motorcykelns framhjul måste, med undantag för däckets, vara synligt från sidan.
- 3.2.4.2 Ingen del av strömlinjeinklädnad får finnas framför en vertikal linje dragen genom framhjulsaxeln. Stänkskärm betraktas därvid inte som strömlinjeinklädnad.
- 3.2.4.3 Ingen del av strömlinjeinklädnad får finnas bakom en vertikal linje dragen genom bakhjulsaxeln. Bakhjulets fälg måste vara synlig från sidan till minst 180° bakom denna linje.
- 3.2.4.4 Sadelns ryggstöd får vara maximalt 150mm högt över sadelns sittyta.
- 3.2.4.5 Då förare befinner sig i normal körposition måste han/hon i sin helhet, med undantag för underarmarna, kunna ses från båda sidor och uppifrån.
- 3.2.4.6 Plexiglas i strömlinjeinklädnad måste alltid vara intakt. Min. 3,5 mm radie, med rundad kant. Genomskinligt material får inte användas för att kringgå bestämmelserna enligt 3.2.4.1, 3.2.4.3 och 3.2.4.5.
- 3.3 **Särskilda bestämmelser för grupp B1 och B2**
Samtliga motorcyklar tillhörande grupp B1 och B2 ska vara godkända av SVEMO och uppfylla följande krav:
- 3.3.1 Fordonskonstruktioner
Så kallade flexibla sidvagnsmotorcyklar är förbjudna. Alla Mcs med 4-taktsmotor skall använda sluten vevhusventilation. Detta innebär att ingen atmosfärisk ventilation är tillåten. Se bilaga C. Superbike och Supersport.
- 3.3.1.1 Max cylindervolym 1000cc fyrtakt.
- 3.3.2 Fordonsdimensioner
Följande maximimått gäller för ekipaget i sin helhet:
Max bredd: 1700mm
Max höjd: 800mm
Max total längd: 3300mm
Max hjulbas: 2300mm
- 3.3.3 Placering av fram- och bakhjul
Avståndet mellan centrumlinjerna genom hjulen får inte överstiga 75 mm då fordonet förs rakt fram.
- 3.3.4 Sidvagn
- 3.3.4.1 Sidvagnshjulets axel måste i ekipagets längdled ligga inom 80% av motorcykelns hjulbas, från bakhjulsaxeln räknat.
- 3.3.4.2 Över sidvagnshjulets hela bredd och utefter dess insida ska finnas en stänkskärm som minst når ner till sidvagnsplattformen.
- 3.3.4.3 Sidvagnens passagerardel ska framtill vara försedd med ett vindskydd av minst 300 mm höjd.
- 3.3.5 Grepphandtag
Rörändar på de handtag som passageraren använder för att hålla sig i, måste vara halvsfäriska med en radie av minst 8 mm.
- 3.3.6 Markfrigång ska vara minst 65 mm vid belastat ekipage.

3.3.6.1 Under hela motorn skall det finnas ett oljeuppsamlingskärl som skall ha en volym av halva motorns oljemängd samt kylvätskemängd dock minst 5 liter. Detta kärl kan vara tillverkat i metall eller fibrösa material såsom kolfiber, kevlar eller dylikt. Kärllet skall ha kanter som är minst 50mm höga runt om och det skall vara utformat så att det täcker hela motorns längd (mätt vid vevaxelhöjd) samt en bredd som motsvarar cylinderraden. Tråget skall innehå 2 hål med ca 25mm diameter och skall vara täckta med gummipluggar. Dessa skall vid torrt väder vara täckta och öppnas vid regn när tävlingsledaren klassar tävlingen som WET RACE.

3.3.7 Avgasrör

3.3.7.1 Avgassystemet måste i sin helhet rymmas inom för ekipaget fastställd maximibredd.

3.3.8 Bränsletank

Bränsletank ska vara placerad innanför ramens konstruktion och vara skyddad för skador från vägbanan. Tanken skall vara försedd med effektiva skvalpskott samt vara helt fylld med explosionshämmande material.

3.3.9 Strömlinjeinklädnad

För strömlinjeinklädnad gäller följande vid obelastat ekipage:

3.3.9.1 Ingen del av strömlinjeinklädnad får finnas mer än 400 mm framför framhjulets främsta punkt.

3.3.9.2 Ingen del av strömlinjeinklädnad får finnas mer än 400 mm bakom bakdäckets bakre punkt.

3.3.9.3 Strömlinjeinklädnad måste vara så utformad att den ej täcker förare eller passagerare uppifrån eller från sidan, med undantag för underarmar och ben.

3.3.9.4 Strömlinjeinklädnad får inte uppvisa skarpa kanter. Fasningen ska ha min 3,5 mm radie.

3.3.9.5 Spoilers eller andra liknande anordningar får inte skjuta ut utanför strömlinjeinklädnad.

3.3.9.6 MCS måste ha en röd dimbakljuslampa med måtten 40 mm x 70 mm, och ska innehålla en 21 Watts lampa som ska tändas på order från tävlingsledningen vid dimma eller regn.

3.3.9.7 Sidvagnsekipage ska baktill och tvärs fordonets längdriktning vara försedd med skylt, 200mm hög och 150mm bred, bakåt visande ett vitt B i blockstil på röd botten. Bokstaven skall vara 150mm hög, 100mm bred och ha en stapelbredd 20mm.

3.4 Särskilda bestämmelser för Svenskt Mästerskap i Superstock 600.

3.4.1 Tillåtna MC I Superstock 600 tillåts endast serieproducerade MC som saluförs i Sverige, Danmark, Norge och Finland som går att köpa via återförsäljare eller importör samt är tillgänglig för allmänheten. Alla ändringar utöver nedan nämnda är ej tillåtet. Allt annat skall vara som original homologiserad mc. Detta reglemente kan ändras om osportsliga och/eller säkerhetsmässiga bedömningar framkommer.

3.4.2 Dokumentation

MC ska kunna typgodkännas i Sverige, Danmark, Norge och Finland. Erforderlig dokumentation skall tillhandahållas av föraren.

* 3.4.3

SuperStock klasser

600 4cylindrar, 4-takt

675 3 cylindrar, 4-takt

750 2 cylindrar, 4-takt

Siffror och bottenfärg enligt supersport. Blåa siffror på vit botten enligt RAL 3020 och 1003.

Min. höjd 120mm
Min bredd 80mm
Min stapelbredd 25mm.

3.4.4 Bränsle
MC ska köras på blyfritt handelsbränsle från allmän pump enligt miljöklass MK1 eller MK2 svensk standard SS155422. Enligt SR 3.1.12 och NT.

3.4.5 Originalskick
MC ska vara i det originalskick, i vilket den levererats för allmän landsvägskörning. Om inget annat anges nedan i detta regelverk. Mc skall vara som original, framifrån, bakifrån och i profil från båda sidor. Originalskick ska kunna styrkas med hjälp av reservdelskatalog, typintyg eller verkstadshandbok av föraren.

3.4.6 Homologering Endast MC från homologiseringslista framtagen av FIM och UEM får användas. Lista enligt UEM:s homologisering för Superstock.

3.4.7 Minimivikt
Minimivikt för alla mc är homologiserad torrsvikt -14kg. Homologiserad torrsvikt är totalvikt av mc inklusive vätskor, men utan bränsle, registreringsskylt, verktygssats, centralstöd och/eller sidostöd. Avrundas till närmast hela kilo. Vid eventuell kontroll efter tidträningsspass och race skall mc vägas i det skick den passerar mållinjen.

3.4.8 Huvudram och bakram.
Ramarna skall vara som producerade från fabrik på den homologiserade mc:n. Skydd får monteras på huvudramen och skall vara av plast eller kompositmaterial. Skydden skall följa och passa in på rambalkarna. Inget får tillföras med hjälp svetsning eller tas bort. Samtliga mc skall ha av fabriken tilldelat identifikationsnummer. VIN (vehicle identification number). Motorplåtar och upphängningar skall vara som original. Bakram skall vara som original. Bultade tillbehör får demonteras från bakram. Modifieringar får göras för att cuts skall gå att montera. Polering av huvudram och bakram är inte tillåtet. Utstickande delar som kan utgöra säkerhets problem, får modifieras eller tas bort efter överenskommelse med från Svemo utsedd teknisk kontrollant eller domare.

* 3.4.9 Framgaffel.
Framgaffeln skall vara som original. Endast följande delar får bytas eller modifieras. Shims, hydraulkolv, oljegenomströmningar, fjädrar och distanser. Exteriört får inte framgaffel samt övre och undre gaffelkronor ändras, poleras eller på något annat sätt ändras från homologiserad mc. Gaffelbenens övre lock får bytas/modifieras för att göra utvändig justering av fjäderförspänning möjlig. Oljemängd och kvalitet är fri. Styrtdämpare får monteras men får inte användas som styrstopp eller begränsning av styrutslag.

3.4.10 Swingarm
Inga ändringar eller tillägg får göras på swingarm. Kedjesträckare bultar m.m, skall vara som original. Hållare för depåstöd får monteras men skall vara rundade och utan vassa kanter. Kedjeskydd skall vara monterat.

3.4.11 Bakre stötdämpare.
Stötdämpare får bytas i sin helhet. Infästningar i ram och swingarm skall vara som original. Länksystem skall vara som homologiserad mc. Stötdämpare skall vara i samma längd som original. Inga extra justeringsmöjligheter får monteras.

3.4.12 Hjul.
Hjul skall vara som homologiserade mc producerade för landsvägsbruk. Hastighetsmätardrivning får demonteras och ersättas med distans. Inga modifieringar får göras på axlar och infästningar. Det är inte heller tillåtet att modifiera bromsokens infästningar varken fram eller bak. För att hålla hjuldistanserna på plats får modifieringar på dessa göras. Rycikutjämnare i bakhjul får inte ändras, bytas eller på annat sätt modifieras.

- 3.4.13 Bromsar.
Bromsskivor och rotorerna skall vara som original. Bromsoken skall vara som original. Främre och bakre bromscylindrar skall vara som original och får ej heller flyttas från dess original placering. Bromsslangar och bromspads får bytas. Extra styrning av luft för att kyla bromsarna är inte tillåtet.
- * 3.4.14 Däck.
Däck enligt supersportreglementet. Enhetsdäck kan införas efter diskussion med leverantörer och Svemo. Inga sådana avtal kan slutas utan Svemos tillstånd.
- 13.4.15 Fotpinnar.
Fotpinnar och hållare får bytas. Infästningspunkter skall vara som original. Länkar får bytas till broms och växelpedal, men original infästningar skall användas. Fotpinnar enligt SR:3.1.5
- 3.4.16 Styre och reglage.
Styre får bytas eller ändras. Reglagen får omplaceras och anpassas föraren. Broms och kopplingsgrepp får bytas. El-reglage på höger sida med stopp och startkapp skall vara som homologiserad. Vänster elreglage får demonteras.
- 3.4.17 Strömlinjeinklädnad.
A:Kåpa, framskärm, cuts och andra ram delar skall vara som homologiserad mc i profil och siluett. Dessa delar får bytas till exakt kopia av originalet. Materialet får ändras, carbonfiber, kevlar eller carboncomposite är inte tillåtet att använda. Dimensioner och storlek skall vara som original. (ex, luftintag m.m.) Kåpglas får bytas men skall vara som original. Höjden får ändras till +/- 15mm.
B:Mc som inte har strömlinjeinklädnad som original får ej heller montera densamma. Dock måste underkåpa monteras för oljespill. SR: och SE nedan.
C:Hållare för kombinationsinstrument får bytas. Alla kåpinfästningar får bytas eller ändras.
D:Luftkanal mellan kåpa och airbox skall vara som homologiserad. Insugningsytan på luftintag får inte ändras, skall vara som homologiserad.
E:Underkåpa skall vara konstruerad så att 5 liter av motorolja och/eller kylvätska vid ett eventuellt motorhaveri får plats i kåpan. Lägsta öppning skall vara minst 50 mm över kåpans bottendel. Kåpan skall vara försedd med 2 hål på 25mm. Dessa skall vara pluggade vid torrt väder. Om tävlingsledare deklarerar wet race skall dessa pluggar lätt gå att demontera.
F:Framskärm får höjas för att ge plats för ändrad däckdimension och däckvärmare.
G:Bakre stänkskärm som är fixerad vid swingarm får modifieras för att ge plats för ett större bakdrev, men inte demonteras.
H:Alla exponerade kanter skall vara rundade.
- 3.4.18 Bränsletank.
Bränsletank skall vara som original. Bränsletank skall ha en backventil monterad på ventilationsslangen. Ventilationsslangen skall dras till ett uppsamlingskärl på minst 250cc. Bränsletanken skall vara helt fylld med explosionshämmande material.
- 3.4.19 Sadel.
Sadel får modifieras. Cutsen får modifieras till singel sadel. Utseende och profil skall vara som homologiserad mc.
- 3.4.20 Kabelstam.
Kabelstam och kontaktdon skall vara som homologiserad mc. Inget får klippas bort från kabelstam.
- 3.4.21 Batteri.
Storlek, typ och position skall vara som original producerad mc.

- 3.4.22 Kylare och oljekylare.
Kylare skall vara som homologiserad. Inga extra oljekylare eller kylare får monteras. Slangar till och från kylare får bytas. Kylfläkt får demonteras.
- 3.4.23 Air box.
Airbox skall vara som homologiserad. Inga modifieringar tillåtna.
Dräneringslang från airbox skall vara pluggad.
Evakueringslang skall vara kopplad till airbox.
Luftfilter får modifieras eller bytas.
Alla mc skall ha slutet ventilationssystem
- 3.4.24 Förgasare.
Inga modifieringar tillåtna. Munstycke, trottelfjäder och nålar får bytas.
Trotteln evakueringshål får modifieras. Elektrisk eller mekanisk choke får avaktiveras, men inte demonteras. Förgasartrattar skall vara som homologiserad.
- 3.4.25 Insprutning.
Inga modifieringar tillåtna. Spridarna skall vara som homologiserad.
Insugningstrattar, bensinpump och bränsletrycksregulator skall vara som homologiserad.
Styrenhet för insprutning skall vara som homologiserad, men mjukvaran får ändras.
CDI skall vara enligt följande (central enhet)
1/Som homologiserad med modifierad mjukvara.
2/CDI kit enligt mc-tillverkarens och FGsport homologisering .
Se bilaga A.
3/Endast för wildcard. Enligt punkt 1 eller 2 ovan eller att extern modul kan monteras som tillägg till original kabelstam och centralenhet.
- 3.4.26 Bränsletillförsel.
Bränsleslangar får bytas. Bensinkran skall vara som homologiserad.
Bränslefilter och snabbkopplingar får monteras.
- 3.4.27 Oljeledning.
Oljeledningar får modifieras eller bytas. Oljeledningar med positivt flöde (tryckslangar) skall om de byts vara tillverkade med pressade eller gängade förband.
- 3.4.28 Motor.
Inga modifieringar tillåtna. Samtliga motordelar skall vara som homologiserade.
Inget får tillföras eller demonteras från motor. Ingen polering eller balansering av motordel/ motordelar är tillåten.
Toppackning får bytas. Tändningskåpa. Kopplingskåpa, och generatorkåpa skyddas med annat material, eller bytas till andra kåpor. Dessa skall tillverkas av ett kraftigare material än original och får inte ha en lägre vikt än original.
Kåpa över framdrev får inte modifieras eller demonteras.
- 3.4.29 Transmission, koppling, växellåda.
Inga modifieringar tillåtna. Quickshift får inte monteras.
Framdrev, bakdrev och kedja får bytas till annan delning och dimension.
Friktionsplattor och stålskivor i koppling får bytas men antalet skall vara som original.
Kopplingsfjädrar får bytas.
- 3.4.30 Tändning
Endast tändstift får bytas.
- 3.4.31 Generator och startmotor.
Startmotor skall fungera normalt, och skall alltid gå att starta motorn med närhelst tekniker eller besiktningsschef så anbefaller. Motorn skall starta och fungera av egen kraft när startmotorn frikopplats och stannat.

- * 3.4.32 Avgassystem
Avgasrör och ljuddämpare får bytas eller modifieras. Max ljudnivå är 100dB/A med en tolerans efter målgång på +2dB/A. Ljudnivån kan ändras om myndighet så erfordrar. Se även SR 3.1.2. Placering och infästningspunkter av ljuddämpare skall vara som homologiserad mc. Omlindning av avgassystem med värmeskyddande material är inte tillåtet. Material i ljuddämpare och rör får ändras. Samtliga exponerade kanter skall vara rundade av säkerhetsskäl.
- 3.4.33 Bultförband
Standard bultar får bytas till annat material, men titan är inte tillåtet. Styrka och brottgräns för ändrade bultar skall vara som original eller starkare. Bultar får borraras endast för användande av låstråd. Bultar och skruvar får inte borraras i syfte att göra densamma lättare. För strömlinjeinklädnad får snabbskruvar användas.
- 3.4.34 Följande får bytas ändras eller bytas till annan del än homologiserad mc.
Motorolja, stötdämparolja och bromsvätska.
Tändstift.
Packningar, cylinderpackning får ej bytas.
- 3.4.35 Följande får demonteras.
Instrument och tillhörande hållare samt wire om sådan finnes.
Signalhorn.
Verktygsbox och verktyg.
Varvräknare, dock skall varvtal kunna avläsas för ljudmätning.
Hastighetsmätare.
Kylfläkt och till den kopplade kablar.
Kedjeskydd, om det inte är integrerat med bakskärm.
Bultade extra fästen på bakram.
- 3.4.36 Följande skall demonteras.
Hjälmhållare
Nummerskylt och hållare
Passagerarfotpinnar
Passagerarhandtag
Central och sidostöd. Svetsade hållare får inte demonteras.
- 3.4.37 Säkerhetsbestämmelser.
MC skall vara försedd med stoppknapp på styret för att stanna motor med. Knappen skall kunna nås utan att lyfta handen från styret.
Gasreglage måste vara av självvåtergående konstruktion.
Alla bultar som kan förorsaka oljespill skall låsas, även oljefilter av skruvtyp.
Original slutet ventilationssystem får ej ändras. Ingen direkt atmosfärisk ventilation tillåten.
Motorventilationsslangar skall anslutas till airbox.
Andra ventilationsslangar skall dras till ett uppsamlingskärl på minst 500cc.
Om separat växellåda finnes skall ventilationsslang från denna dras till uppsamlingskärl om minst 250cc.
- 3.4.38 Telemetri.
Extra tillbehör som inte finns på homologiserad mc får inte monteras.
Telemetri är inte tillåtet under tidsträning och tävling. Inga data får loggas eller spelas in, endast varvtider är tillåtet att loggas.
Sensorer och givare som är original får sitta kvar men skall vara bortkopplade under hela tävlingstillfället.

Bilaga A (Superstock 600)
Homologiseringslista
Uppdateras på www.svemo.se/roadracing.

* 3.5 **Särskilda bestämmelser för Standard Reglemente (gäller inte 125 junior, se §3.8)**

3.5.1 I standardklass tillåtes endast serieproducerade MC som saluförs i Sverige, Danmark, Norge och Finland som går att köpa via återförsäljare eller importör och är tillgänglig för allmänheten.

3.5.1.1 MC ska kunna typgodkännas i Sverige, Danmark, Norge och Finland. Erforderlig dokumentation ska tillhandahållas av föraren.

Importören ska meddela de specifikationer den MC har med vilken man tänker använda för att tävla med i standardklasser.

* 3.5.1.2 Klasser som körs enligt standardreglemente.

Sportproduktion

600 STD 4cylindrar max 600cc

750 2 cylindrar max 750cc

650 2-cylindrar Sport Produktion

3.5.2 MC ska köras på blyfri handelsbränsle enligt miljöklass MK1 eller svensk standard SS155422. Se §3.1.12.

3.5.3 MC ska vara i det originalskick som den levererats för allmän landsvägskörning. Originalskick ska kunna styrkas med hjälp av reservdelskatalog, typintyg eller verkstadshandbok av föraren.

3.5.4 Endast MC från homologiseringslista framtagen av SVEMO, DMU, NMF och SML får användas.

3.5.4.1 Endast MC med E märkt avgasrör får användas.

3.5.4.2 Bakre stötdämpare får bytas på MC som är äldre än 3 år, om länket är förändrat eller nykonstruerat.

3.5.4.3 Endast däck från en speciell lista framtagen av SVEMO, DMU, NMF och SML tillåtes. Denna lista gäller endast Sportproduction, övriga klasser utrustas enligt FIM supersport reglemente. RR-sektionen äger rätt att förhandla med däckfabrikanter och importörer om användning av enhetsdäck för en speciell klass. Förhandling ska göras i samarbete med övriga Nordiska Federationer när klassen har gemensamma Nordiska intressen.

3.5.5 Följande tillägg gäller:

3.5.5.1 Det är förbjudet att ändra eller bearbeta någon del på motorn.

3.5.5.2 Följande förändringar får göras.

Instrument får bytas eller demonteras

Styrdämpare får monteras eller ändras

Armerade/stålspunna bromsslangar får monteras

Dämpningen i stötdämpare och framgaffel får ändras, endast originaldelar får användas. Inga delar får läggas till eller tas bort. Olja och oljemängd är fri

Bakskärm får kortas.

Kåpa och sadel får bytas, men skall framstå som original i utseende och profil

Sekundärdrivning får ändras

Kedja får bytas

Tändstift och tändkabelskor får bytas

Däckdimension får ändras se § 3.5.4.3

Munstycke och justeringsdelar får bytas. OBS endast originaldelar
Styre får bytas men skall likna original
El-reglagen får demonteras. OBS!! Stoppkontakt skall monteras så att den kan nås utan att handen flyttas från styret.
Växel-lägenas riktning på växelpedal får ändras pedal får bytas
Fotpinne får bytas, dock måste fotpinnen vara monterad på samma sätt som original samt att längden är den samma som originalet
På 2-taktsmotorer får oljeinsprutningen kopplas från, men inte demonteras
Vid stickprovskontroll står föraren för alla kostnader förenade med denna kontroll.

- 3.5.5.3 Följande skall ändras
Blinkers och backspeglar skall demonteras
Central och sidostöd skall demonteras
Bromsljus skall demonteras
Signalhorn skall demonteras eller kopplas ur
Alla lyktglas skall demonteras
Passagerarfotpinnar, nummerplåt och nummerplåtshållare skall demonteras
Alla bultar som kan orsaka oljespill ska säkras med låstråd. Oljefiltret ska också säkras. Se §3.1.15.
ALLA FÖRÄNDRINGAR UTÖVER DE SOM NÄMNS OVAN ÄR FÖRBJUDNA

3.6 Nordic Superbike

- * 3.6.1 Klassen körs med följande kategori motorcyklar:
601cc-1000cc 4-cylindrar 4-takt Nordiskt reglemente
850cc-1200cc 2-cylindrar 4-takt Nordiskt reglemente
751cc-1000cc 3-cylindrar 4-takt Nordiskt reglemente
- 3.6.2 Klassen är öppen för serieproducerade MC som saluförs i Sverige, Danmark, Norge och Finland och som går att köpa via återförsäljare eller importör och dessutom är tillgängliga för allmänheten. Alla MC skall vara homologiserade enligt FIM:s och UEM:s reglemente samt överensstämma med Svemo NT. Profilen på mc får inte ändras oavsett vilket håll man ser från.
- * 3.6.3 Varje förare får besiktiga 1 eller flera mc för deltagande vid varje tävlingstillfälle. Vid en eventuell totalskada på MC får en ersättnings mc användas. Beslut om skadans art görs i samråd mellan teknisk chef och/eller av Svemo utsänd teknisk kontrollant samt Svemo domare. Ett eventuellt avslag behöver ej motiveras och det går heller inte att överklaga detta beslut. Avvikning av förare från detta kan medföra uteslutning från träning och/eller tävling.
- * 3.6.4 Nummerplåt
Bottenfärg vit med svarta siffror. Se även SR 3.1.1.1 och NT.
RAL 9010 vit
RAL svart
- * 3.6.5 Minimivikt
Samtliga MC får ha en minimivikt på 12kg under homologiserad vikt, inklusive tank och vätskor, som den passerar mållinjen och invarv till bandepån. Vid tidsträning och tävling gäller ovanstående minimivikt -1kg. Inget får tillföras i form av olja, bensin eller vatten. Teknisk chef/kontrollant kan när som helst under tidsträning eller kval anbefalla vägning av mc. Detta skall utföras med så litet störande moment som möjligt för förare och team. Förare är skyldig att utföra vägning enligt ovan, om inte kan förare bli utesluten.
- 3.6.6 Bränsle
Mc får endast köras på blyfritt handelsbränsle enligt miljöklass 1 eller 2.
Dessutom får miljöbensin (alkylat) användas enligt SR 3.1.12 eller NT. Se SR 3.1.12.1.
- 3.6.7 Ingen däckbegränsning, slicks får användas.
Regndäck får användas utan begränsning.

- * 3.6.8 För MC tillhörande kategori 751-1000cc 4-cylindrar 4-takt och 851-1200cc 2-cylindrar 4-takt samt 751-1000cc 3-cylindrar 4-takt gäller nedanstående:
Ramen skall vara original, inget får tillföras eller tas bort från ramen.
Ramen skall ha ett chassienummer instansat med tillhörande typ-id skylt.
Eventuell sadelhållare får monteras men, inte tas bort. Till ram bultade tillbehör får monteras bort. Polering av ram är inte tillåten. Motorfästen får inte ändras utan skall vara som homologiserad mc. Bakram som är bultad fast till huvudram får modifieras eller bytas ut. Den skall vara tillverkad i samma material som till original homologiserad mc. Det åligger föraren att anskaffa sådan teknisk information att detta kan styrkas vid teknisk kontroll.
- * 3.6.8.1 Ram
Ram skall vara original som homologiserad MC.
Huvudram får skyddas med delar tillverkade i komposit. Skydden skall följa ramens konstruktion och utseende. Hål får borras för att montera dessa skydd samt även för styrdämparens infästning i ram. Inget får tillföras med hjälp av svetsning, nitning, limning eller bultförband. Inget får tas bort från ram.
Typplåt med typbeteckning från tillverkare samt chassienummer skall finnas på ramen
Motorupphängning och plåtar skall vara original. Bakram skall vara original som homologiserad mc. Stöd och infästning för sadel får monteras.
Bultade tillbehör på bakram får demonteras. Polering av ram och bakram är inte tillåtet.
- * 3.6.9 Framgaffel
Framgaffel skall vara original som homologiserad MC.
Original delar i gaffel får modifieras. Ventiler, dämpare och gaffelfjädrar får bytas. Övre gaffelbenslock får bytas eller modifieras så att justering av fjäderförspänning kan göras utifrån. Gaffelns ytbehandling skall vara original. Övre och undre gaffelkronor skall vara original. Gaffelbenes höjd får justera i förhållande till gaffelkronorna. Styrdämpare får monteras eller modifieras. Oljan får bytas. Dammskydd får demonteras, styrdämpare får inte användas som styrostopp. Övre och undre gaffelkrona skall vara original. Hållare för slangar och kablar måste behålla sin original fästpunkt.
- 3.6.10 Swingarm bak
Samtliga delar skall vara original som homologiserad MC.
Även bakfjädringens länksystem skall vara original som homologiserad MC.
Kedjeskydd för att minimera klämrisk skall monteras. (hajfena) Detta skydd skall skruvas eller nitas fast på ett betryggande sätt. Fäste för bakstöd får monteras.
- 3.6.11 Stötdämpare bak
Får bytas till annat fabrikat. Ride hight för ändras med hjälp av stötdämpare eller dess infästning.
- * 3.6.12 Fälgar
Fälgar får bytas till icke original. Fälgar tillverkade i komposit material är inte tillåtet. Fälgarnas dimension får inte ändras från homologiserad mc. Drivning till hastighetsmätare får demonteras och ersättas med distans. Däckvärmare får användas.
Ryckutjämnare får modifieras eller bytas.
Modifiering får göras på hjuldistanser så att de hålls på plats. Materialet i distanser skall vara som homologiserat.
- * 3.6.13 Bromsar
Mc skall ha två av varandra oberoende bromssystem. Bromsskivor får bytas, men bromsoken placering och infästning skall vara som homologiserad. Max tolerans är på diametern +/- 1,5mm samt skivans tjocklek +/-1,5mm. Ingen form av ytbeläggning är tillåten på bromsskivor. Flytande bromsskivor får monteras. Montering av extra styrlufts-kanaler till bromsar är inte tillåtet. Bromsskivor av kompositmaterial är inte tillåtet. Endast bromsskivor av stål/järn är tillåtet. Bromspump får bytas till icke original. Bromspump bak får omplaceras så att så kallad tumbroms kan användas. Bromsslangar får bytas och

snabbanslutningar får monteras. Främre bromsslangens delning får inte vara lägre än undre gaffelkronan. Bromsbelägg får bytas, snabbmontage för bromsbelägg får monteras. Bromsokets fästbultar skall vara låsta med låstråd. Bromsvätska får bytas. Bromsokens infästningspunkter skall vara som homologiserat.

- * 3.6.14 Fotpinnar
Fotpinnar och fotpinneplattor får bytas men original infästningspunkter skall användas. Växelriktning får ändras. Växellådan skall vara original som homologiserad MC. Fotpinnar får vara fasta eller rörliga. Fasta fotpinnar skall ha en diameter på min.16mm, samt vara utrustade med ändplugg i mjukt gnistfritt material, aluminium, plast, teflon el.dyl. Om fällbara fotpinnar används skall de vara automatiskt återgående.
- * 3.6.15 Styre
Styret får bytas, ändras och ändras från original infästningspunkt. Ändpluggar på styret enligt generella reglementet. Reglage får bytas. Bromsvätskebehållare får bytas. Stoppknapp och startknapp för motor skall monteras så att den kan nås utan att flytta handen, antingen på höger eller vänster sida. Gashandtag måste återgå automatiskt. Gaswirar får bytas. Bromsgrepp och kopplingsgrepp får bytas, justeringsanordning till bromsgrepp fram får monteras.
- * 3.6.16 Kåpor
 - A Kåpa skall likna original i utseende.
 - B Kåpan får ändras för att öka kylning till radiator, men profilen måste vara original. Kåpställning och kåpstag får bytas men skall vara av samma material som original eller tyngre. Inga skarpa kanter får finnas.
 - C Kåpglas får bytas men skall vara transparent. Bubbelform får användas. Original fästpunkter skall användas. Original fästpunkter skall användas. Höjden får inte avvika mer än +/- 15mm mätt vertikalt från övre gaffelgrona.
 - D MC utan kåpor får inte montera dylika. Endast underkåpa får monteras se punkt G.
 - E Omkullkörningsklotsar får monteras på sidan, men skall vara av plast eller liknande materiel. Klotsarna får inte ha utstick som medför säkerhetsrisk.
 - F Luftkanal mellan airbox och kåpan får bytas. Luftintaget skall ha dimensioner som original. Carbon och kolfiber material är inte tillåtet. Parikelnät i luftintag får modifieras eller demonteras.
 - G Underkåpa skall vara så konstruerad att 50% av motorns olja och kylvätskemängd får plats vid ett eventuellt motorhaveri. Ca 5liter.
 - I Underkåpan skall vara försedd med två 25mm hål som skall vara försedda med gummipluggar. Vid regn skall dessa pluggar demonteras.
 - J Framskärm får bytas men skall likna original. Framskärm får höjas för att öka luftspalt mellan skärm och däck.
 - K Bakre stänkskärm får ändras eller demonteras.
 - L Bakskärm och kedjeskydd som är monterat på svingarmen får bytas eller ändras, men skall likna original. Bakskärm får höjas eller ändras för att öka luftspalt mellan skärm och däck.
 - M Kedjeskydd får höjas eller ändras för att öka luftspalt mellan kedja och kedjeskydd.
 - N Hållare till instrumentpanel och kåpställning får bytas. Inga avancerade material av typ kolfiber, Kevlar, titan eller magnesium får användas. Alla andra kåpstag får bytas

- * 3.6.17 Bränsletank
Inga ändringar får göras. Tank skall vara i originalutförande. Tanklock får bytas. Avluftningssläng skal ha backventil och anslutas till ett uppsamlingskärl på min. 250cc. Bränsleanslutningar och kranar skall vara som homologiserat. Tankens sidor får kläs med skyddsmaterial tillverkat av komposit. Bränsletank ska vara helt fylld med explosionshämmande material.
- * 3.6.18 Sadel
Sadel får bytas men skall likna original. Sadelcuts får monteras. Cutsen skall vara så utformad att siffror kan monteras på ett genomskådligt sätt. Sadelläs och dess komponenter får demonteras.
- * 3.6.19 Kabelstam
Kabelstam får bytas eller ändras. Kabelstam skall vara av ”kit” typ och homologiserad av respektive tillverkare med tillhörande ECU enhet. Mc skall gå att starta med sin egen startmotor. Kabelstam och tändningslås får omplaceras. Modifiering av kabelstam är inte tillåtet.
Generator skall leverera ström till batteri. Tändspolar skall vara original.
- * 3.6.20 Batteri
Batteri skall vara som homologiserat.
- * 3.6.21 Vatten och oljekylare
Extra kylare för olja och vatten får monteras, men profil skall vara som homologiserad mc. Extra hållare får monteras för detta ändamål.
Kylslangar och rör får bytas, endast vatten utan tillsatser får användas. Se §3.1.13. Kylfläkt och dess kabel får demonteras. Givare och sensorer får demonteras. Termostat får bytas eller demonteras. Kylarlock får bytas. Samtliga bultar som kan orsaka oljespill skall säkras. Så även oljefilter.
- * 3.6.22 Airbox
Airboxen får modifieras men inte bytas.
Airbox får ändras för att full effekt skall uppnås enligt fabriakens tekniska data eller homologiseringspapper. Luftfilter får bytas eller demonteras. Airbox skall vara så konstruerad att ett slutet ventilationssystem uppnås. Samtliga evakueringslangar som kan förorsaka oljespill skall ledas till airboxen. Direkt atmosfärisk ventilation är förbjuden.
- 3.6.23 Förgasare
Förgasare skall vara som homologiserat. Munstycke och nålar får bytas. Mekanisk eller elektrisk choke får demonteras.
- * 3.6.24 Insprutning
Inga förändringar tillåtet. Variabla insugningstrattar som ändrar längd får användas om det sitter som standard på homologiserad mc. Spjäll och spjällhus får inte ändras. Eprom får bytas. Kontrollenhet för förändring av bränsletillförsel är tillåtet.
Insugningstrattar skall vara som original homologiserad mc.
- * 3.6.25 Bensintillförsel
Bensinledning får bytas och snabbkopplingar får monteras.
Bensinfilter får monteras. Bensinkran skall vara original.
Bränslepump och bränsletrycksregulator får bytas.
- 3.6.26 Cylindertopp
Inga ändringar tillåtet. Inget material får tas bort eller tillföras. Topplöckspackning får bytas. Ventiler, styrningar, säten, fjädrar, knaster och knasterbrickor skall vara original. Insug och avgaskanaler skall vara original som homologiserad MC.
Ingen bearbetning tillåten.

- * 3.6.27 Kamaxel och kamdrev
Inga ändringar eller byten får göras. Kamkedjesträckare får bytas. Glidskenor får bytas. Kamdrev skall vara original.
Timning av kammar är tillåtet, men ingen bearbetning på kammar och drev får göras.
- 3.6.28 Vevaxel
Skall vara som original. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 3.6.29 Oljeförsörjning
Inga ändringar tillåtet. Oljeledningar får bytas. Tryckledningar skall vara anslutna med pressade eller gängade kopplingar. Samtliga pluggar som kan orsaka oljespill skall säkras. Även oljefilter ska säkras.
- 3.6.30 Vevstakar
Inga ändringar tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 3.6.31 Kolvar och kolvringar
Inga ändringar är tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 3.6.32 Kolvbult och låsringar
Inga ändringar är tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- 3.6.33 Cylinder
Inga ändringar är tillåtet. Ingen lättning, balansering eller polering tillåten.
- * 3.6.34 Vevhus och motorkåpor
Inga ändringar tillåtet. Motorkåpor som kan orsaka oljespill vid en eventuell omkullkörning skall skyddas med extra skydd tillverkat av kompositmaterial eller annat materiel. Dessa kåpor får även bytas till icke original men skall då vara kraftigare och tyngre än original. Kåpan över framdrev får modifieras för att underlätta drevbyte. Den får dock inte demonteras.
- 3.6.35 Kraftöverföring
Växellådan skall vara som original. Slirkoppling får endast användas om den är originalmonterad enligt homologisering. Så kallad Quickshift får monteras. Drev och kedja får ändras till annan storlek och dimension.
- 3.6.36 Koppling
Inga ändringar tillåtet. Lameller, stålskivor, fjädrar får bytas men antalet skall vara lika med homologiserad mc.
- * 3.6.37 Tändning/motorstyrning
Tändstift får bytas. Tändbox och motorstyrningsenhet får bytas eller modifieras. Kablar får bytas. Tändspolar skall vara original.
Motorstyrningsenhet (ECU) skall uppfylla följande:
 - A Som homologiserad men mjukvaran får bytas.
 - B ECU enhet som homologiserad kit enhet från respektive tillverkare med anslutning till original kabelstam. Kostnaden får ej överstiga 1,5 gånger mer än original system.
 - C Som ovan men en annan tillverkare kan tillföra en extra modul som passar till original kabelstam och ECU enhet. (ex. power comander) kostnaden får ej överstiga komplett ECU kit enligt B ovan.
- 3.6.38 Elsystem
Se 3.9.19 Mc skall gå att starta med eget startaggregat. Inga hjälpmedel får tillföras. Generator skall vara original som homologiserad MC. Generator skall vara inkopplad och förse batteriet med laddström. Strömbrytare som stänger bensinpump och tändning vid eventuell krasch skall monteras. Stoppknapp se 3.7.15.

- * 3.6.39 Avgassystem
Avgassystemet får bytas i sin helhet. Max ljudnivå mätt enligt Svemo SR eller NT. Varvräknare skall fungera för att ljudmätning skall kunna genomföras. Start kan nekas förare till dess detta är åtgärdat.
Antal ljuddämpare skall vara som original. Lindning av avgassystem är inte tillåtet. Endast tillåtet för att skydda förarens fötter från värme, samt där kontakt med kåpdel inträffar.
- 3.6.40 Infästningar/bultförband
Bultar och skruvar får bytas. Titan får inte användas. De bultar som byts skall vara lika starka eller starkare än original. Snabbskruvar till strömlinjeinklädnad får användas. Aluminiumbultar/skruvar får endast användas på icke bärande bultförband.
- * 3.6.41 Följande får demonteras eller bytas från homologiserad mc:
Instrument och kabelstam till instrument
Hastighetsmätare
Kylfläkt sam kabel till den
Tändningslås och kabel
Elektronisk startspärr
Delar på bakram som är skruvade dit
Balanseringsvikter till hjul.
Tändstift samt oljor och vätskor.
Kedjeskydd om det inte är gjutet tillsammans med baksärm.
- 3.6.42 Följande skall demonteras:
Samtliga glas och reflektorer
Blinkers, om blinkers är infällda i kåpan skall attrapp monteras som liknar original.
Signalhorn
Registreringsskylt
Passagerarfotpinnar
Handtag till passagerare
Stöd skall demonteras, infästning på ram får inte demonteras om den är fast monterad. (svetsad)
- * 3.6.43 Telemetri
Telemetri är tillåtet men endast de sensorer som sitter original på mc får användas. Varvräknare och hastighetsmätarsensorer får monteras. Laptimer är tillåtet. Fjädringssensorer är inte tillåtet. GPS enhet för tidtagning är tillåtet.
- 3.6.44 Samtliga förändringar utom det som nämns ovan är förbjudet.
- 3.7 **Tävlingsnummer**
- 3.7.1 De i föregående års SM tio bäst placerade förarna i varje klass tilldelas tävlingsnummer 1-10. Svenske Mästaren får nummer 1 och förare med en tiondeplacering får nummer 10.
- 3.7.2 Snarast efter anmälningstidens utgång skall de tävlande skriftligen meddelas sina tävlingsnummer och om inte annat meddelas, genom egen försorg själv anbringa numret på motorcykeln enligt NT och följande bestämmelser:
 - 3.7.2.1 Motorcykeln skall vara försedd med tre tävlingsnummerskyltar. En plåt skall monteras framtill, de två andra anbringas längs med på var sida av maskinen, väl synliga för avläsning av varvräkningspersonal. Se bilaga D.
- * 3.8 **Regler för 125junior.**
Regler enligt generellt standardreglemente § 3.5 gäller inte längre för 125 junior. Nytt reglemente enligt nedan.

- * 3.8.1 I 125 junior tillåts endast serieproducerade MC som saluförs i Sverige, Danmark, Finland och Norge och som går att köpa via återförsäljare eller importör (generalagent) och är tillgängliga för allmänheten.
MC skall gå att typgodkänna i Sverige, Danmark, Finland och Norge. Erforderlig dokumentation skall tillhandahållas av föraren.
Importören skall meddela de specifikationer den MC med vilken man tänker tävla med har.
- * 3.8.2 MC skall köras på blyfri handelsbensin enligt miljöklass 1 eller svensk standard SS155422. Se 3.1.12 i SR.
- * 3.8.3 MC skall vara i det originalskick som den levereras i för allmän landsvägskörning. Originalskick skall styrkas av föraren med hjälp av reservdelskatalog, typintyg eller verkstadshandbok.
- * 3.8.3.1 Tändbox får ändras endast enligt uppgift från Tillverkaren för att uppnå full effekt och fullt vridmoment. Tändbox får ej bytas till annat än originaltillverkad. Tillverkarens original reservdelsnummer skall finnas på tändboxen. Detta skall kunna styrkas av föraren med reservdelsbok eller verkstadshandbok eller liknande dokumentation utfärdad av tillverkaren.
- * 3.8.4 Endast original avgasrör eller av Tillverkare/Generalagent bestyrkt som likvärdigt får användas, detta behöver inte vara årsmodellrelaterat. Avgasrening, luftpump får frångöras men inte demonteras. Slangar till avgasrening får pluggas men inte demonteras.
- * 3.8.5 I avsikt att hålla kostnader nere är endast mönstrade vägtrafikgodkända däck tillåtna. SVEMO förbehåller sig rätten att besluta om användande av enhetsdäck och de däck som skall användas. Det skall ske i god tid innan säsongstart. Senast sista januari innevarande år.
- * 3.8.6 Det är förbjudet att bearbeta någon del på motor eller ram.
Vid en reparation skall svetsning av ram vara utförd på ett fackmannamässigt sätt. Skall godkännas av teknisk chef.
- * 3.8.7 Följande får ändras.
Styrdämpare får monteras.
Stålspunna bromsslangar får monteras, bromsbelägg får bytas.
Olja och oljemängd i framgaffel får bytas eller ändras.
Bakskärm får kortas men inte monteras bort.
Kåpa och cuts får bytas, men skall framstå som original i utseende och profil. Endast glasfibermaterial får användas.
Sekundär utväxling får ändras. Kedjedimension skall vara som original.
Tändstift får bytas.
Munstycke och nålar får bytas. Endast originaldelar får användas.
Instrument och el-reglage får demonteras. Stoppkontakt skall i så fall monteras så att den kan nås utan att handen måste flyttas från styret.
Växelågenas riktning får ändras. Växelpedal får bytas.
På 2-taktsmotorer får oljeinsprutningen kopplas från men inte demonteras.
Vid stickprovskontroll av MC står föraren för hela materialkostnaden som är förenad med kontrollen.
- * 3.8.8 Följande skall ändras.
Blinkers och backspeglar skall demonteras.
Central och sidostöd skall demonteras.
Bromsljus skall demonteras.
Signalhorn skall demonteras eller sättas ur funktion.
Alla lyktglas skall demonteras.
Passagerarfotpinnar, nummerplåt och nummerskyltshållare skall demonteras.
Alla bultar som kan förorsaka oljespill skall låsas. Se 3.1.15 i SR.
Svemo säkerhetsregler enligt SR skall följas.
Alla förändringar utöver det som nämns ovan är inte tillåtna.

4 TÄVLINGSOMRÅDE

För varje tävlingsområde skall finnas av SVEMO utfärdad banlicens och av myndigheter utfärdade tillstånd och föreskrifter. Dessa skall noggrant följas.

4.1 Tävlingsbana

Tävlingsbanan skall uppfylla krav ställda av myndighet samt av SVEMO. För varje tävlingsområde, inklusive bana, bandepå, publikområde, parkeringsdepå och parkeringsområde skall finnas av Svemo utfärdad banlicens. Bemanningsplan skall följas. Banlicensen indelas i tre olika kategorier, Klass A gäller mästerskapstävlingar som SM; NM och SO. Säkerhet enligt SR.

Bemanningsplan skall följas. Klass B endast för Rookie-tävlingar, ERF samt klubbrace, säkerhet enligt SR, Bemanningsplan skall följas.

Klass C, endast för träning, säkerhet enligt SR. Bemanningsplan skall följas. Svemo banlicens grundar sig på UEM Standard för RR banor samt FIM's standard för RR banor, med nationella anpassningar godkända av Svemo banbesiktningsman.

4.1.1 Tävlingsdepå

Vid varje roadracingtävling skall det finnas en parkeringsdepå och en bandepå. Körning med minibikes och liknande fordon är förbjudet i båda dessa depåer.

* 4.1.2 Parkeringsdepå

I parkeringsdepå skall det finnas utrymme att under arrangörens överinseende parkera motorcyklar då de inte befinner sig på tävlingsbanan eller i bandepån. Vid allt arbete på MC i parkeringsdepå skall denna vara parkerad på sk. miljömatta med minimimått 200 x 80 cm. MC får i parkeringsdepå framföras i högst normal gånghastighet. Djur skall vara kopplade. All form av användande av öppen låga får endast ske på avsedd plats. Det åligger förare och /eller teamchef att hålla rent och städat vid sin depåplats. Placering av team utanför parkeringsdepå kan ske om detta inte åtlyds.

4.1.3 Bandepå

Högsta hastighet i bandepå är 50km. Överträdelse skall medföra bestraffning enligt NT, SR eller tilläggsregler. Djur absolut förbjudet att införa. Ej heller får minibikes, cyklar och andra fordon mer än tävlingsmc införas. Överträdelse mot detta beivras enligt gällande regler. Fordon kan komma att beslagtas. Barn under 12 år får inte vistas i bandepå

4.1.3.1 Endast en bandepå får användas.

4.1.3.2 Bandepå skall placeras så att den inte utgör fara för de tävlande och på sådan plats att motlutet, i banans riktning, inte är större än 1%.

4.1.3.3 Bandepå skall innehålla det antal depåplatser som minst svarar mot maximiantal startande mc enligt banlicens.

* 4.1.4 Sluten Depå (park ferme)

Avspärrat depåområde med bevakning till vilket tillstånd för tillträde endast ges speciellt avdelade funktionärer och förare då de avlämnar eller hämtar motorcyklar. Arrangör ansvarar endast för MC till 60 minuter efter målgång, därefter övergår ansvaret på förare eller annan teampersonal om inte annat anges.

4.2 Startområde

4.2.1 Startlinje

Startlinjen skall förläggas till en rak bansträcka av minst 250 m längd enligt följande:

4.2.1.1 Minsta bredd
10 m.

- 4.2.1.2 Placering
Minst 50 m före första kurva och, om startlinjen också är mållinje, minst 50 m efter sista kurvan före startlinjen.
- 4.2.1.3 Uppställningsmarkeringar
- 4.2.1.4 Utförande
Startpositionerna skall vara en linje på 80x8cm och målad med vit slirfri färg.
- 4.2.1.5 Placering
Startuppställningen skall vara förskjuten både i sidled och djupled på griden för att bakomvarande förare alltid skall ha fri bana framför sig. Pole position placeras till vänster om första kurva är en högerkurva och tvärtom. Antal startande, startled och startlinjer utmärks i banbesiktningsprotokoll. För måttangivelser och uppställning se bilaga E.
- 4.2.1.6 Tjuvstart
Vid varje startled skall startledsljus finnas som är synkroniserat med huvudljuset. För tjuvstart gäller att MC inte får flyttas från sin startposition framåt eller bakåt under tiden startlamporna är tända.
För detta tilldelas 20 sekunders tidstillägg på resultatlistan för berörd förare. Skylt skall finnas fast monterad vid huvudposteringen. (vid varvräkningstavla) Skylten skall vara 800 * 600mm och bereda plats för 5 rader och 5 förares startnummer för att visa att de har fått tidstillägg. Arrangör skall även visa förarens bandepåpersonal det inträffade.

5 ORGANISATION AV TÄVLINGAR

5.1 Sammansättning av startfält

- 5.1.1 För Elitförare gäller klassvis heatindelning enligt 3.1.1.1.1.
- 5.1.2 För icke Elitförare gäller klassvis heatindelning enligt 3.1.1.2.
- 5.1.3 Det maximala antalet startande i ett roadracingheat är enligt Svemo utfärdad banlicens. Banbesiktning skall göras av Svemo utsedd besiktningsman/kvinna.
Detta enligt formel: $N = \sqrt[3]{100 * B * T}$
N= Maximalt antal till start.
B= Minsta bred på banan i meter.
T= Bästa tid i minuter.
För MCS gäller 60% av max. antal solo mc.
För Endurance gäller 40% mer än max antal solo till start.
Maximalt antal till träning avgörs av banbesiktningsman.
Vissa avvikelser kan förekomma, se banlicens. Svemo kan i samråd med besiktningsman utan att motivera ändra banlicens.

- * 5.2 **Tillägsregler (TR)**
TR skall sändas, senast 45 dagar innan tävling för godkännande till utsedd SVEMO-domare, som vidarebefordrar dessa till SVEMO kansli och arrangör.
Namn på förbundstekniker och teknisk chef skall framgå av TR, samt enligt gällande NT.
Avseende innehåll: SVEMO Roadracingsektions TR-mall skall följas.

- 5.2.1 Minibikes enligt 4.1.1.

5.3 Program

För varje publiktävling skall program produceras. I programmet skall, förutom startlistor upptagande de startande i varje heat, återfinnas uppgifter enligt NT. Anmälare (team/företagslicens) vilken anmält förare till tävling, skall ha sitt namn i program, start- och resultatlista.

5.4 Anmälningar

- * 5.4.1 Anmälan skall ske enligt inbjudan som annonseras i SVEMO:s officiella organ. Om sättet att anmäla sig inte framgår av inbjudan skall SVEMO RR anmälningsedel användas vilken skickas till arrangören i 2 ex.
Internetanmälan, E-post och fax kan användas för anmälan och anses som bindande. Anmälan med åtföljd anmälningsavgift skall vara arrangören tillhanda senast 30 dagar före tävling. Anmälan är inte giltig förrän anmälningsavgiften är betald.

5.4.1.1 Klasstillhörighet
En motorcykel tillhörande en viss klass kan endast anmälas i den mån ifrågavarande klass förekommer.

5.4.2 Begränsning av antal heat
En förare får anmäla sig till flera heat samma tävlingsdag, endast under förutsättning att heatens sammanlagda körsträcka inte överstiger 500 km.

5.4.3 Om återbud ej lämnats i tid enligt TR tillfaller den betalda startavgiften arrangören i sin helhet.

6 TÄVLINGAR OCH TRÄNINGARS GENOMFÖRANDE

6.1 Säkerhet

6.1.1 Sjukvård

- * 6.1.1.1 Personal
Vid all verksamhet på bana krävs ansvarig ledare, vid tävlingsverksamhet Tävlingsledare och vid träningsverksamhet Tävlingsledare eller person med svemo träningsledarutbildning för Roadracing.
Minst en läkare och en sjuksköterska med erfarenhet av akutsjukvård krävs. Om avståndet till sjukhus överstiger 20 km krävs två läkare och en sjuksköterska med erfarenhet av akutsjukvård. Sjukvårdspersonalen skall placeras på bestämda platser utefter banan under såväl träning som tävling.
Gäller även dag/kvällsträningar, fredagsträningar, klubbrace dvs. all form av körning där förare med av Svemo utfärdad licens deltagar.
Bemanning runt banan ska följa den bemanningsplan som är bilaga till banbesiktningsprotokoll utfärdat av Svemo besiktningsman.

6.1.1.2 Minst 1 ambulans med bemanning skall alltid finnas tillgänglig för omedelbar användning under såväl träning som tävling.

6.1.1.3 Förbindelse
Kommunikation skall finnas upprättad mellan läkare, sjukvårds- och ambulanspersonal samt tävlingsledning.
Enligt RPSFS 2000:23 FAP 512-1 utgiven juni 2000.

6.1.2 Brandförsvaret

- * 6.1.2.1 Personal
Erforderligt antal funktionärer speciellt avdelade och klädda i heltäckande klädsel för brandförsvaret skall svara för brandskydd.

6.1.2.2 Utrustning
Erforderligt antal brandsläckare placerade utmed banan samt vid start/mål.
Se banbesiktningsprotokoll och bemanningsplan för erforderligt antal brandsläckare.

6.1.3 Bevakning

- 6.1.3.1 Erforderligt antal funktionärer och ordningsvakter, skall placeras ut på platser där publik kan befaras beträda område till vilket de inte äger tillträde.
- 6.1.3.2 Banas avstängning före start skall, liksom dess öppnande efter färdigkört heat, på order av tävlingsledaren, bekantgöras genom att funktionär, per bil eller motorcykel, tillryggalägger hela banan, tydligt visande föreskriven flagga.
- 6.1.3.3 För övriga bevakningskrav se RPS FAP 512-1, utgiven mars 1995.
- * 6.2 **Flaggsignaler**
På varje del av banan kan ges flaggsignaler av funktionär, vilka förare omedelbart skall åtgärda. Ljussignaler kan i vissa fall ersätta flaggsignaler, deras placering och funktion skall då klargöras både i TR och vid förarsammanträde.
- * 6.2.1 Officiella signaler
Flaggor, och i förekommande fall ljussignaler, använda på träning och tävling skall ha samma betydelse.
- 6.2.2 Storlek
- flagga 60 x 80 cm minimum.
- rödflagga 80 x 100 cm.
- * 6.2.3 Flaggor som enbart får användas av tävlingsledaren eller hans assistent.
- | | |
|--|---|
| Nationsflagga | Startflagga
Nationens färger |
| Svart och vitrutigflagga | Målflagga eller signal om träningspass slut. |
| Röd flagga svängande | Visas på alla posteringar och informerar förarna om att tävling eller träning avbrutits. Förare skall omedelbart under stor försiktighet och långsamt tempo ta sig till bandepå, för att invänta vidare information. När röd flagga visas gäller omkörningsförbud. |
| Röd flagga hållen stilla | Får inte passeras, kan också användas vid pitlaneexit. |
| Svart flagga visad tillsammans med förarens tävlingsnummer. Vita siffror mot svart botten. | Angiven förare skall stanna vid bandepån nästa gång han når densamma. Ohörsamhet att följa detta medför uteslutning efter 3:e passeringen. |
| Svart flagga med fylld orange cirkel diam. 40cm. | Visad tillsammans med förarens tävlingsnummer. Vita siffror mot svart botten. Informerar berörd förare att han/hon har mekaniskt eller fel på personlig utrustning som kan orsaka skada för sig själv och/eller andra. Föraren måste lämna banan omedelbart på ett säkert sätt och ställa sig i en säker zon. |

* 6.2.4 Flaggor som används på posteringar:

Gulflagg, svängande	Visas på minst två posteringar. Hinder på eller vid sidan av banan, var beredd stanna. Omkörning förbjuden till dess grön flagga passerats eller nästkommande postering även om den är obemannad. Omkörning av mycket långsammare förare är tillåten, om denna har brutit tävling eller träningspass och är på väg till bandepå. Förare skall indikera detta med tydligt uppsträckt arm.
Gulflagga med röda ränder, stillahållen	Försämrat väggrepp på banan.
Rödflagga	Tävlingen avbryts. Visas så snart tävlingsledaren beordrats röd flagga. Samtliga skall omedelbart ta sig till bandepå lugnt och försiktigt.
Grönflagga	Banan klar.
Vitflagga, svängande	Långsamtgående fordon i omedelbar närhet. Visas på två posteringar före det långsamtgående fordon som föranleder flaggningen.
Blåflagga, svängande	Omkörning. Blåflagga informerar föraren att han snart kommer att passeras av ett eller flera snabbare ekipage.

6.3 Maskinbesiktning

6.3.1 Besiktningsschef eller dennes representant skall infinna sig vid startplatsen i tid före varje startuppställning.

* 6.3.2 Till besiktning skall underdel/kåpa vara demonterad. 4-takts motorcyklars underkåpa ska medtagas för kontroll av oljeuppsamlare. Till besiktning skall MC-ID Card medtagas, gäller ej classicmotorcyklar med vagnbok.

6.3.2.1 Kontrollmärken

6.3.2.2 Efter godkänd besiktning anbringas besiktningsspersonalen ett godkännandemärke på väl synlig plats på motorcykeldel, som man har anledning förmoda inte kommer att bytas under tävlingen. Även hjälmar märks efter godkänd kontroll.

6.3.2.3 Godkännandemärken måste finnas kvar på maskin och hjälm under hela tävlingen. Om ett godkännandemärke av någon anledning avlägsnas, t ex genom att del av motorcykeln byts ut, måste ombesiktning ske före nästa start.

6.3.2.4 Innan förare anmäler sig till besiktning skall godkännandemärken från föregående tävling avlägsnas.

6.3.2.5 Uppgift om för tävling gällande kontrollmärken skall av arrangören lämnas till jury/SVEMO domare.

6.4 Träning

* 6.4.1 Varje förare bör ges tillfälle till minst 60 minuters träning per tävlingshelg dock minst 20 minuter per dag eller vid endagstävling. Träningen kan delas upp i flera pass, varvid i så fall skall möjlighet ges att köra minst 5 varv per pass.

- 6.4.2 För att få starta i tävlingen skall förare och i förekommande fall, passagerare, ha fullbordat minst 5 hela varv. Tävlingsledaren äger dock i samråd med juryn/SVEMO-domare rätt att för rutinerad förare som sedan tidigare känner banan väl, medge nedsättning av detta krav.
- 6.4.3 Träning sker i grupper bildade enligt system redovisats i TR och/eller PM.
- 6.4.4 Privat träning på aktuell bana veckan före dess SM-tävling är förbjuden.

6.5 **Byte av förare, passagerare och/eller maskin**

- 6.5.1 Tävlingsledaren har rätt att medge byte av förare och/eller passagerare och/eller maskin under förutsättning att de nödvändiga kvalifikationerna i enlighet med för tävlingen gällande regler uppfylls. Sådant byte är dock endast tillåtet intill 60 minuter före fastställd tid för tävlingsklassens första start. Förare som av teknisk kontroll fått godkänt en eller flera mc får använda dessa, under förutsättning att klassen tillåter detta.
- 6.5.2 Sedan ett heat startats, får i heatet deltagande mc repareras eller bytas om en rödflaggs situation uppstår. Reserv mc och eller delar får hämtas från annan plats än bandepån. Se 6.5.1 eller om inte TR anger annat.

6.6 **Start**

- 6.6.1 Masstart skall tillämpas.
- 6.6.2 Start sker med gående motor.
- 6.6.3 Placeringen på startlinjen avgörs av träningstiderna. Sk pole position anges i TR.
- 6.6.4 Oavsett att förarna startar från olika positioner bakom startlinjen i banans längdriktning anses samtliga ha startat från startlinjen.

- * 6.6.5. A. Sightinglap, ej obligatoriskt
Förare skall infinna sig i rätt tid och på rätt plats enligt TR för att starta sighting lap. Om förare kommer för sent till utsläpp och utfarten är stängd äger föraren rätt att starta warm-up från depån. Alternativt kan föraren leda ut sin MC till grid senast 5 minuter före start av warm-up lap.
Vid regn eller blött underlag skall en skylt med WET RACE visas vid utsläppt enligt beslut från TL. Vid startlinjen posteras en funktionär med röd flagga för att stoppa förarna vid sighting laps slut. De två sista posteringarna före start och mål skall ha svängande gul flagga för uppmärksamma förarna på att sighting lap är slut och att uppställning för warm-up lap skall ske.
Vid varje startled skall finnas en startkontrollant som visar förarna till rätt startposition. Förare har nu rätt att byta hjul och/eller göra mindre justeringar.
Vid varje startled skall finnas en funktionär som sträcker sin arm i luften för att markera att detta startled är klart. När samtliga startledsfunktionärer givit sitt klartecken visar den funktionär som är placerad bakom sista startled grön flagga till TL och starter. Nu skall en 3-minutersskylt visas och all mekning och justering skall vara avslutad. Om det börjar regna nu skall en skylt med WET RACE och 5-minuters skylt visas. Förarna har 5 minuter på sig att byta däck och göra de justeringar som behövs för ändrat väderleksförhållande. Efter 5-minutersskylt visas 3-minuter och ordinarie nedräkning återupptas. Om skylt med WET RACE visas kommer inte racet att avbrytas på grund av ändrad väderlek. Det kan dock ske andra säkerhetsmässiga incidenter som gör att racet måste brytas. Om Wet Race blir aktuellt och alla träningspass körts på torr bana skall 2 extra sightinglap köras.
Racedistansen skall därefter minskas med lika många varv.
Förare som får tekniskt problem på sighting lap får återvända till bandepån för att reparera eller byta mc, i detta fall måste förare starta warm-up från bandepån.

- * 6.6.5 B. Warm up lap ej obligatoriskt
 När 3-minutersskylten visas får bara en mekaniker finnas kvar (två vid 4-takt) för att hjälpa föraren starta MC. TV och för starten erforderliga funktionärer får finnas kvar. Allt arbete skall vara avslutat och ev.däckvärmare skall vara avlägsnade från MC, även på reservmc och däck i bandepå. I bandepå får mekning utföras.
 Om arbetet med MC ej är klart skall MC flyttas till pit lane där arbetet får fädigställas, maskin och förare skall vara flyttade från grid senast en minut före start av warm-up lap. Föraren skall i så fall starta från bandepå.
 1 minut innan start av warm-up lap skall samtlig personal lämna grid utom en mekaniker (två för 4-takt). Meknikerna skall fortast möjligt hjälpa förare starta mc, ingen medveten fördröjning av start får ske. Vid 30-sekunders skylten skall även mekaniker lämna grid.
 Warm-up lap startas med grön flagga eller grönt ljus, och en säkerhetsbil skall ansluta i kön. 30-sekunder efter Warm-up laps start skall bandepå utfart stängas med röd flagga eller rött ljus.
 När samtliga led och förare passerat går en funktionär till startlinjen med en röd flagga. Om förare får problem under warm-up lap äger föraren rätt att uppsöka bandepå för reparation eller byte av mc men måste i så fall starta från bandepå först när samtliga förare passerat. Förare äger rätt att starta från bandepå tills dess ledaren passerat startlinjen efter sitt första varv. Detta skall skötas av TL eller av TL utsedd ansvarig funktionär.
 Förare som kommer efter följebil skall starta efter följebil. Om förare är framme först när övriga förare är klara skall denne starta sist eller göra start från bandepå. Om inga hjulbyten eller mekning är nödvändig efter sightinglap kan starter på order från TL visa 1-minutskylt omedelbart.

- * 6.6.5 C. Start
 Vid återkomsten till startplattan efter warm-up ska förare återta sin respektive startposition. Startledsfunktionärerna ska visa en skylt med startledets nummer. När startledet är komplett sänker han/hon skylten. Inga arbeten eller fördröjningar av starten får göras. När alla står på rätt plats och fältet är samlat visar återigen kontrollanterna detta med att resa höger hand så att sista funktionären kan visa grön flagga till starter eller TL. Funktionär som står på startlinjen med en röd flagga tar sig bort från sin position och går till sidan av banan. Nu skall röda lampor tändas och starten sker när de röda lamporna släcks, 2 till 5 sekunder efter att de tänts.

- * 6.6.5 D. Delayed start
 Om problem dyker upp på startplattan som kan äventyra säkerheten vid start skall ett blinkande eller roterande gult ljus tändas. Skylt med texten "delayed start" skall visas. Samtliga förare skall stänga av sina motorer och invänta omstart. Omstart sker från 1-minutskylt och ett nytt warm-up lap skall köras. Racedistansen minskas därefter med 1 varv från den racedistans som står angivet i TR.

- 6.6.5 E. Start med flagga
 När funktionären framför startgriden, med den röda flaggan gått till sidan av banan håller startern upp sin vänsterarm för att indikera för startfältet att start snart ska ske. Sedan sänker startern långsamt ner armen. Därefter skall startern inom 1-5 sekunder hastigt, föra startflaggan som han hållit dold bakom benen nerifrån och upp för att indikera att starten skett.

- 6.6.6 Under minst två minuter före start får inom startområdet endast befinna sig de tävlande och för starten nödvändiga funktionärer.

- 6.6.7 Start kan ske med flagga eller ljussignal.

6.7 Tävlingskörning

6.7.1 Förarens placering på motorcykel

Förare måste under hela tävlingen hålla fötterna på fotstöd placerade enligt 3.1.5. Brott mot denna bestämmelse kan medföra uteslutning. Förare och passagerare måste även om de förflyttar motorcykeln med egen kroppskraft, bära reglementsenligt personlig utrustning under hela tävlingen.

6.7.2 Sidvagnspassagerares placering på motorcykel

Sidvagnspassageraren skall huvudsakligen befinna sig på härför avsedd plats på sidvagnen. Endast vid start, kurvtagning och då ekipaget står still får vederbörande inta annan position.

6.7.3 Omkörning

6.7.3.1 Omkörning får ske på höger eller vänster sida.

6.7.3.2 Tävlände som håller på att bli omkörd av annan, får inte medvetet hindra den snabbare föraren från att fullfölja sin avsikt.

6.7.3.3 Tävlände, som kör om annan tävlände, får inte skära in i medtävländens bana så att denne hindras.

6.7.3.4 Omkörning inom bandepån, samt omkörning under gul flagga medför bestraffning.

6.7.3.5 Långsamtkörande förare kan av tävlingsledaren om han bedöms som en säkerhetsrisk svartflaggas.

6.7.4 Avbrytande av tävling

6.7.4.1 Tävlände som avser bryta tävling får, såvida han inte stoppats av funktionär, på egen risk fortsätta i körriktningen till depå. Detta dock endast under förutsättning att ekipaget därvid inte utgör fara för övriga tävlände. Långsam transport mot bandepån skall markeras med uppsträckt hand, eller på annat tydligt sätt.

6.7.4.2 Tävlände som får stopp på banan, skall omedelbart förflytta sig själv och motorcykeln från banan, eller om detta är omöjligt, placera motorcykeln på den sida av banan där den utgör minsta olägenhet för medtävländare. Om stopp sker i kurva, och det inte är möjligt att förflytta motorcykeln från banan, skall den skjutas bort från kurvan i körriktningen.

6.7.4.3 Down is out

Down is out kommer att användas under tävling. Definition: I krasch eller olycksituation: Antingen att båda däcken har lämnat marken och/eller att föraren släpper styret med båda händerna. Down is out betyder att föraren inte får fortsätta tävlingen, utan skall om möjligt förflytta sig från banan skyndsamt samt följa funktionärs anvisningar.

Under träning/warm up/kvalificering skall förare som kört omkull eller ramlat köra banvarvet runt i långsamt tempo och utanför raceline, för att i bandepån få kontrollerat sin utrustning och få den godkänd av funktionär innan han/hon får fortsätta träningen. Om banfunktionär förbjuder förare att köra sin maskin till bandepån skall detta ovillkorligen åtgärdas. Förare enligt ovan skall uppsöka läkare för kontroll och godkännande innan hon/han får fortsätta vidare deltagande. Tävlingsledning har rätt att kräva läkares godkännande innan förare får fortsätta körning.

6.8 Reparationer och tankning

- 6.8.1 Endast i bandepå, och mitt för tilldelad depåplats, får ändringar, justeringar, reparationer och tankning ske under tävling. Undantag görs för sådana åtgärder som föraren och i förekommande fall ekipagets passagerare, utan hjälp kan vidta med delar och verktyg som medförs.
- 6.8.2 Förare som uppsöker depå, skall stanna och starta sin motorcykel bakom den linje som avgränsar depåområdet från banan. Det är inte tillåtet att stanna MC i fastlane.
- 6.8.3 Under hela den tid en motorcykel är föremål för bandepåtjänst skall motorn vara avstängd. Brott mot detta kan medföra bestraffning.

6.9 Slutresultat

Den deltagare i ett heat, som efter att ha fullbordat fastställt antal varv först passerar mållinjen, är segrare i heatet. Övriga förare flaggas av första gången de passerar mållinjen efter det att segraren gått i mål, oavsett hur många varv de då avverkat. Förare, som därvid inte kört minst 3/4 av föreskrivet antal varv eller - om denna beräkning inte ger ett helt tal - ett antal varv som svarar mot 3/4 höjt till närmast högre hela tal, anses inte ha slutfört heatet. Detsamma gäller förare som går i mål senare än 5 minuter efter segraren om banvarvet är mer än 2500 meter, eller vid kortare banvarv, senare än 2 minuter efter segraren.

6.10 För tidigt avslutat heat

- 6.10.1 Tävlingsledare äger rätt att stoppa tävling.
- * 6.10.2 Om 3 varv eller mindre har fullföljts av ledaren och alla andra förare på samma varv som ledaren, sker omstart av heatet för samtliga förare. Varvantalet skall minskas till 2/3 av det ursprungliga, avrundat uppåt till närmaste heltal. Omstart av heat bör om möjligt göras inom 20 minuter.
- * 6.10.3 Om fler än 3 varv men mindre än 2/3 av distansen körts tillämpas omstart och tävlingen delas i två heat. Det sammanlagda varvantalet skall minskas till 2/3 av det ursprungliga, avrundat uppåt till närmaste heltal, dock måste minst 5 varv genomföras i den andra delen. Omstart av heat bör om möjligt göras inom 20 minuter. Ny startuppställning sker efter resultatet på varvet innan tävlingen avbröts. Antalet varv samt den totala tiden för de båda heaten avgör slutplacering.
- * 6.10.4 Ett heat som stoppats efter det att den ledande föraren fullbordat minst 2/3 av distansen, avrundat nedåt till närmaste heltal, räknas som genomfört med resultat enligt ställningen förarna emellan då de sista gången passerade mållinjen.
- * 6.10.5 Safety car
Om safety car används skall detta framgå av TR och följande gäller:
- a) TL reserverar sig rätten att när som helst skicka ut safety car under tävling för att neutralisera ett lopp. Safety car används enbart under tävling och företrädesvis för att undvika rödflaggning av densamma.
 - b) Bilen skall vara märkt Safety car och ha minst tre blinkande lampor på taket och ett fast grönt ljus bakåt.
 - c) Bilen skall köras av rutinerad förare samt vara bemannad av en safety car observatör som står i ständig kontakt med TL/racekontroll.
 - d) Safety car kommer att vara placerad enligt TR eller information på förarmöte och ansluta till banan med de blinkande lamporna påslagna. Safety car skall köra ut på banan omedelbart efter TL order, oavsett var ledande MC befinner sig.
 - e) Så snart ordern är given till safety car att gå ut skall samtliga posteringar visa rörlig gul flagga jämte SC – skylt, vilka skall behållas så länge safety car är i arbete.
 - f) Alla deltagande MC varskodda om safety car perioden skall samlas upp bakom safety car och anpassa farten bakom denna. Omkörning av safety car är förbjudet förutom då en MC

får signal att passera (grönt ljus) av observatören och kan fortsätta med reducerad hastighet och under omkörningsförbud ansluta till kön bakom safety car. Det är upp till varje förare att kontrollera att den gröna tända lampan gäller just honom. Safety car arbetar med att få heatets ledare närmast bakom sig. Heatets ledare får inte vid något tillfälle passera safety car. Omkörning av någon annan tävlande under safety car perioden är förbjuden.

- g) När TL beslutar att ta in safety car och heatets ledare finns närmast bakom safety car, skall SC skylt och den fasta gula flaggan vid startlinjen dras in och alla flaggposterings ska dra in skyltar och flaggor när sista MC passerar. Samtidigt släcks de blinkande lamporna på safety car och den lämnar banan via depåinfarten i slutet på det varvet. Safety car kommer inte att fullfölja helt varv med ljusen släckta.
- h) En grön svängande flagga kommer att visas på startlinjen och omkörning är förbjuden tills dess den gröna flaggan passerats.
- i) Samtliga varv under SC räknas som tävlingsvarv.
- j) Under det att safety car är i bruk är det tillåtet för tävlande att köra in i depå, men den tävlande får bara återvända till banan när det visas grön signal vid depåutfarten. Den visas hela tiden förutom när safety car och startfältet passerar depåutfarten eller i slutet av perioden tills sista MC passerat startlinjen under svängande grön flagg. Alla MC som återvänder till banan när safety car är i bruk, skall med reducerad hastighet ansluta till bakre delen av startfältet.
- k) Alla fordon måste hålla samma fart som safety car och MC framför dem. Avstånd till fordonet framför skall om möjligt vara mellan 5-10 meter.
- l) Vid tidpunkten då safety car kör in i depån och fram till dess den svängande gröna flaggan vid startlinjen har passerat, gäller omkörningsförbud. TL kan ålägga straff på den tävlande, team eller tillverkare som, oavsiktligt eller inte skaffar sig orättvisa fördelar genom att bryta mot detta reglemente. I händelse av att en tävlande bryter mot detta reglemente för att skapa fördel åt annan förare kan båda straffas.

*

6.11 **Bestraffning**

Bestraffning sker enligt NT kap.14. Tävlingsböter enligt NT 14.1.2 kan i Roadracing maximalt uppgå till 5 000 SEK.

6.12 **Publicering av resultat**

Slutresultaten för en tävling (heat) skall meddelas publiken med reservation för slutgiltig fastställelse av SVEMO.

Slutresultat räknas som officiella och godkända resultat 30 minuter efter att resultatlistan anslagits. Detta under förutsättning att inga protester finnes. Vid protest räknas resultatlistan som officiell 30 minuter efter ny anslagen resultatlista. Resultatlistor skall vara godkända av domare och/eller jury. Om vädjan inlämnats är resultatlistan officiell när denna behandlats.

6.13 **Redovisning av åskådarantal**

När arrangör i TR utlovar ersättning till förarna vid ett visst antal åskådare skall åskådarantal redovisas till SVEMO.

REGLER FÖR SVENSKT MÄSTERSKAP I ROADRACING

- * **1. FÖRARE**

SM är öppet för förare enligt följande
För skandinaviska förare gäller nationell licens.
För utomskandinaviska förare gäller UEM eller FIM licens samt starttillstånd från respektive federation.
- * **2. ANTAL TÄVLINGAR OCH KLASSER**

SM-tecken utdelas i följande maskinklasser: 125GP, 250GP, Pro Superbike samt Superstock 600. Tävlingar som ingår i SM beskrivs som SM-tävlingar såväl i tilläggsregler (svenska upplagan) som klass för klass i det officiella programmet.
- 3. AVLYSANDE AV TÄVLING**

Svemo kan, tillsammans med tävlingsledning, utan angivande av skäl, antingen direkt eller genom sin domare, avlysa en eller flera klasser i en SM-tävling under förutsättning att detta meddelas senast 7 dagar före tävling.
- 4. DELTAGANDE I SM**

Samtliga förare som uppfyller fordringarna för deltagande i SM enligt punkt 1 ovan, anses tävla om mästerskapet utan särskild anmälan. Förare äger inte rätt att av tävlingsarrangör fordra få starta i klass, som ingår i SM.
- 5. POÄNGBERÄKNING OCH POÄNGTILLDELNING**

Den enligt prisprotokollet bäst placerade föraren, som uppfyller fordringarna enligt punkt 1, erhåller oavsett placering i övrigt, 25 poäng och de därefter följande, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, och 1 poäng.
Endast den poängberäkning som verkställts av SVEMO, tävling för tävling, är officiell och avgörande, vilket dock inte hindrar att SVEMO-domare preliminärt meddelar poängställningen omedelbart efter varje tävling.
- 6. SLUTSTÄLLNING**

Sedan samtliga tävlingar ingående i SM genomförts, sammanräknas för varje förare samtliga resultat. Den förare, som därvid uppnått den högsta poängsumman, blir Svensk Mästare för året, den med näst högsta poängsumman blir tvåa o s v, oavsett på vilket eller vilka maskinmärken de tävlat.
- 7. LIKA POÄNG**

Om två eller fler förare uppnår samma poängsumma skiljs de åt i första hand genom antalet segrar, i andra hand genom antalet andraplaceringar o s v.
Om inte heller denna tillämpning kan skilja förare åt placeras den före som i den sist arrangerade tävlingen uppnått det bästa resultatet.
Om inte heller denna tillämpning ger möjlighet till särskiljning p g a att två eller flera av förarna ifråga brutit den sista tävlingen är resultaten i den näst sista tävlingen o s v avgörande. Vid delad placering utgår nästkommande placering.
- 8. PRISER**

De tre bästa förarna enligt slutställningen tillerkänns Svenska Motorcykelförbundets guld, silver- respektive bronsmedalj.
Den bästa svensken tillerkänns dessutom Riksidrottsförbundets SM-tecken.
I mcs-klassen utdelas små RF-tecken och SVEMO-plaketter till såväl förare som passagerare.
Dessutom kan hederstecken, utmärkelsetecken och priser utdelas i enlighet med vad SVEMO i varje särskilt fall beslutar.

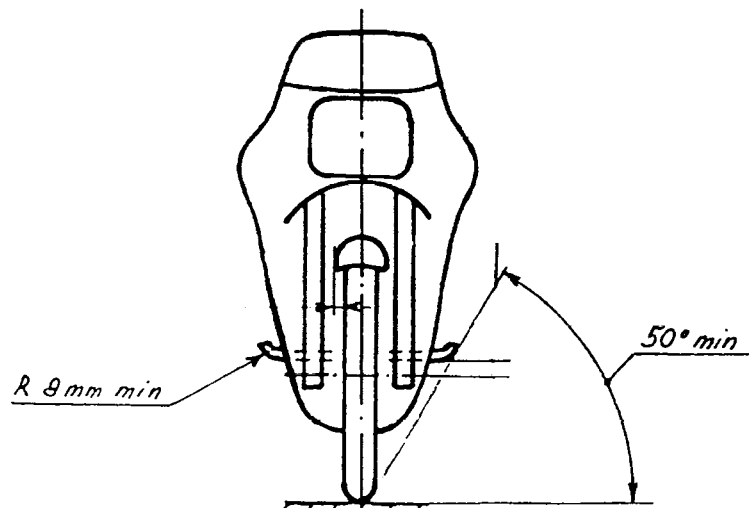
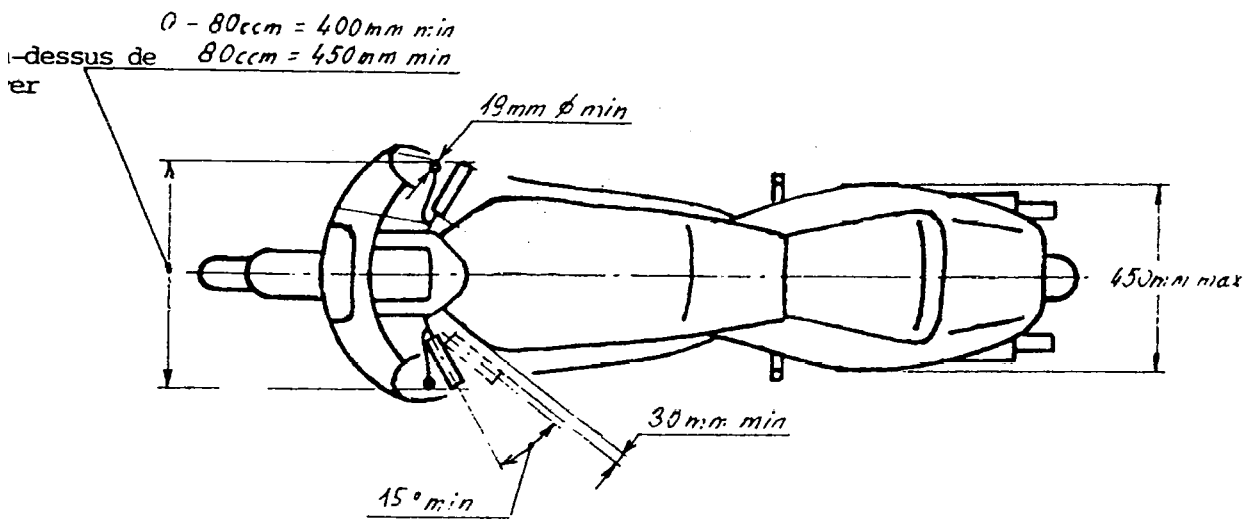
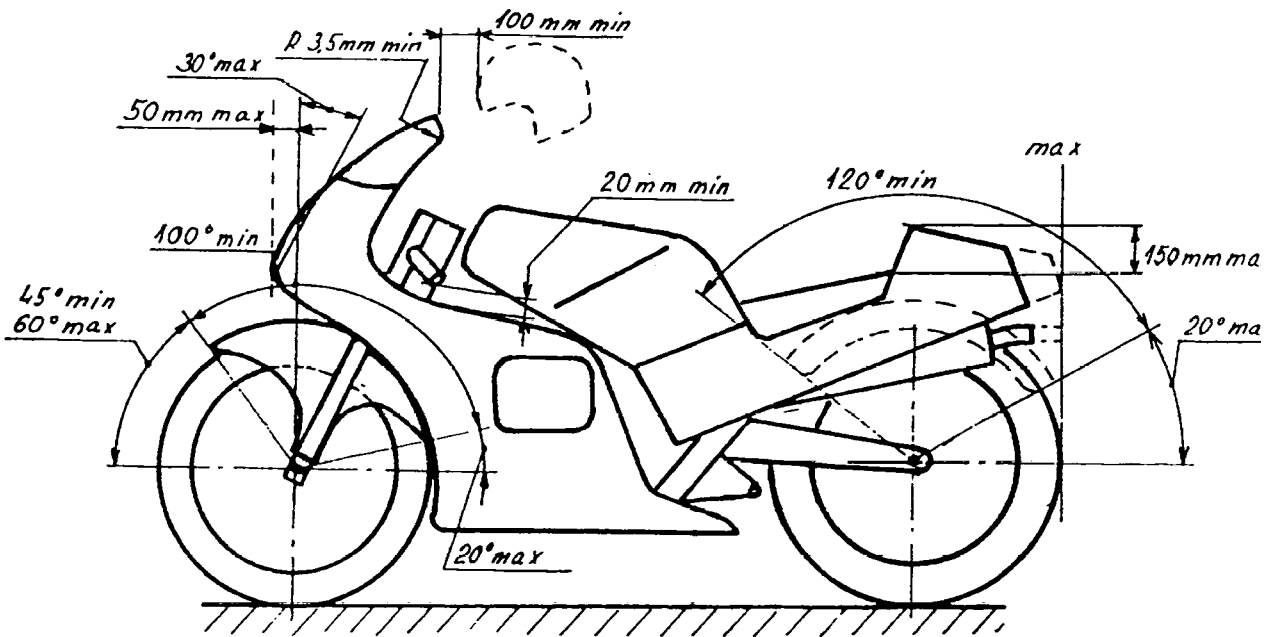
9. PROTEST

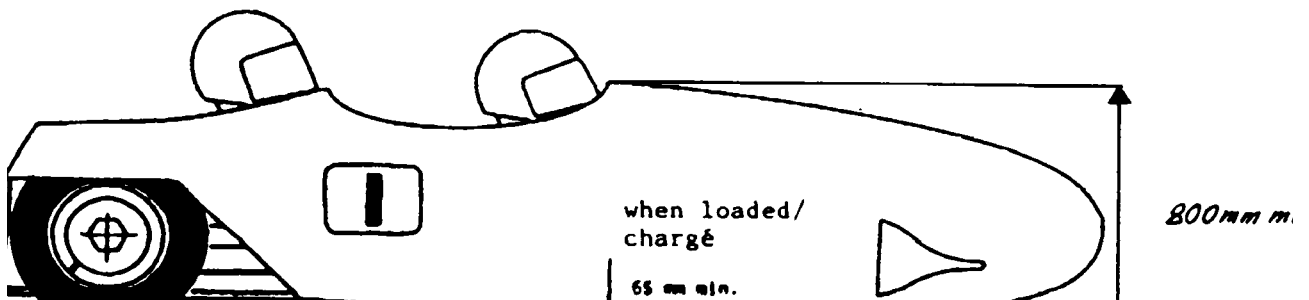
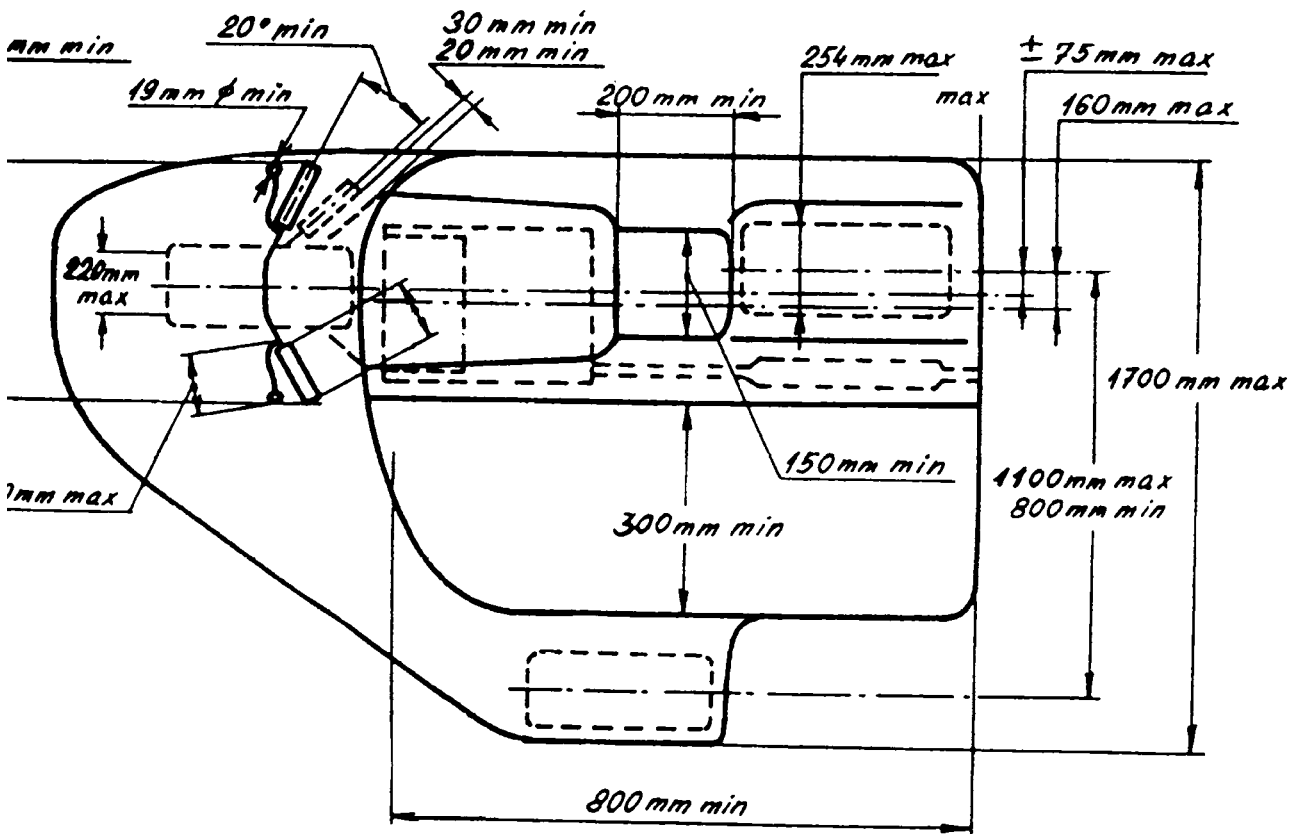
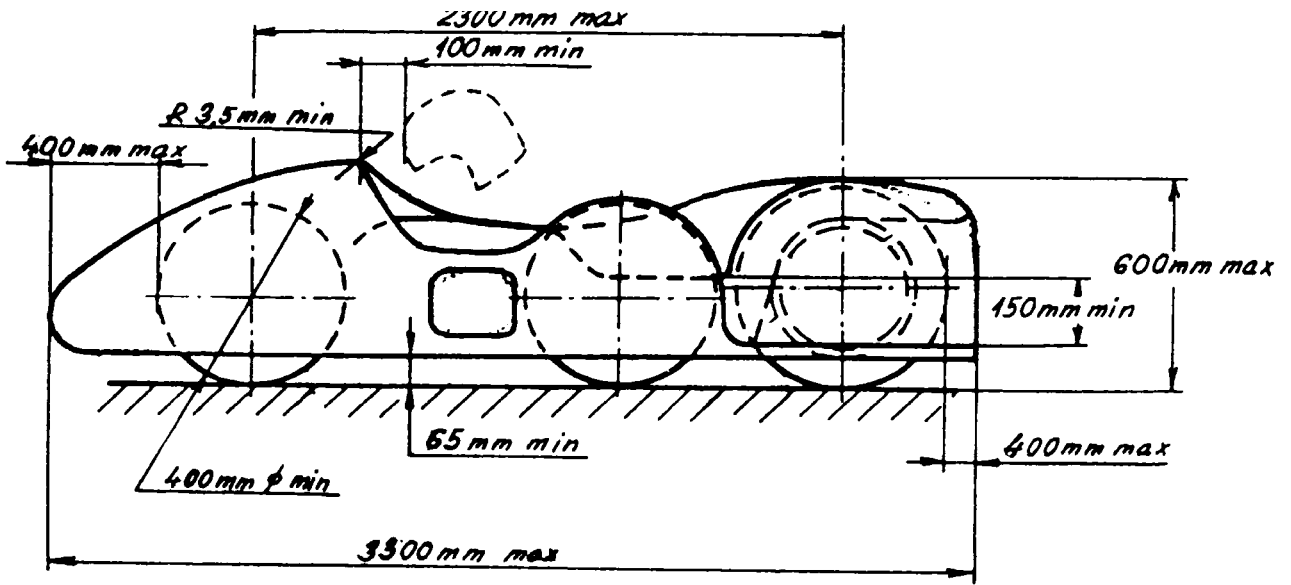
Protest mot såväl poängberäkning som placering mm skall inlämnas i enlighet med vad som stadgas i SVEMO nationella tävlingsreglemente.

10. DOMARENS ÅTAGANDE EFTER TÄVLING

Domare skall senast fem dagar efter avslutad tävling skicka domarrapport jämte jury protokoll och resultatlistor till Svemo.

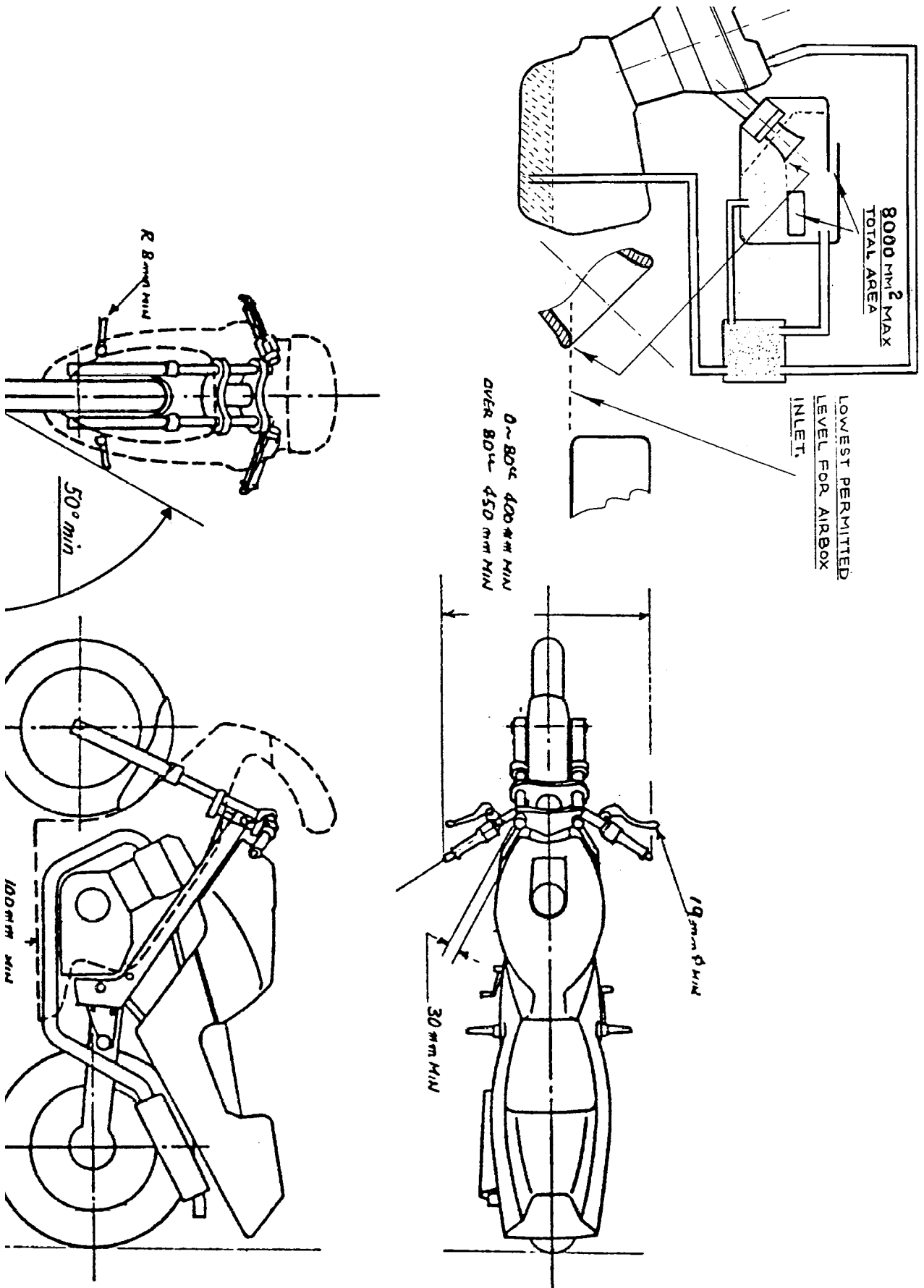
SOLO



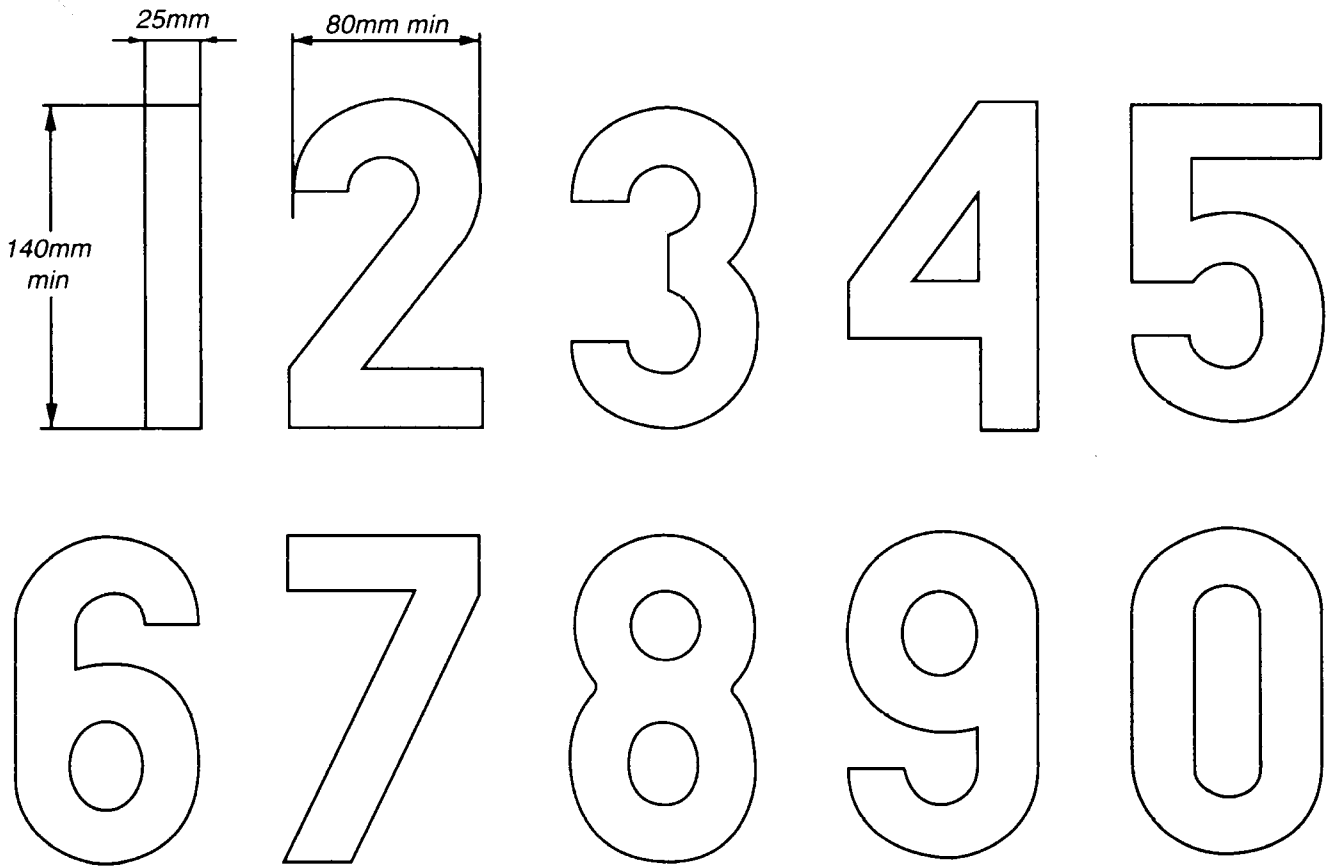
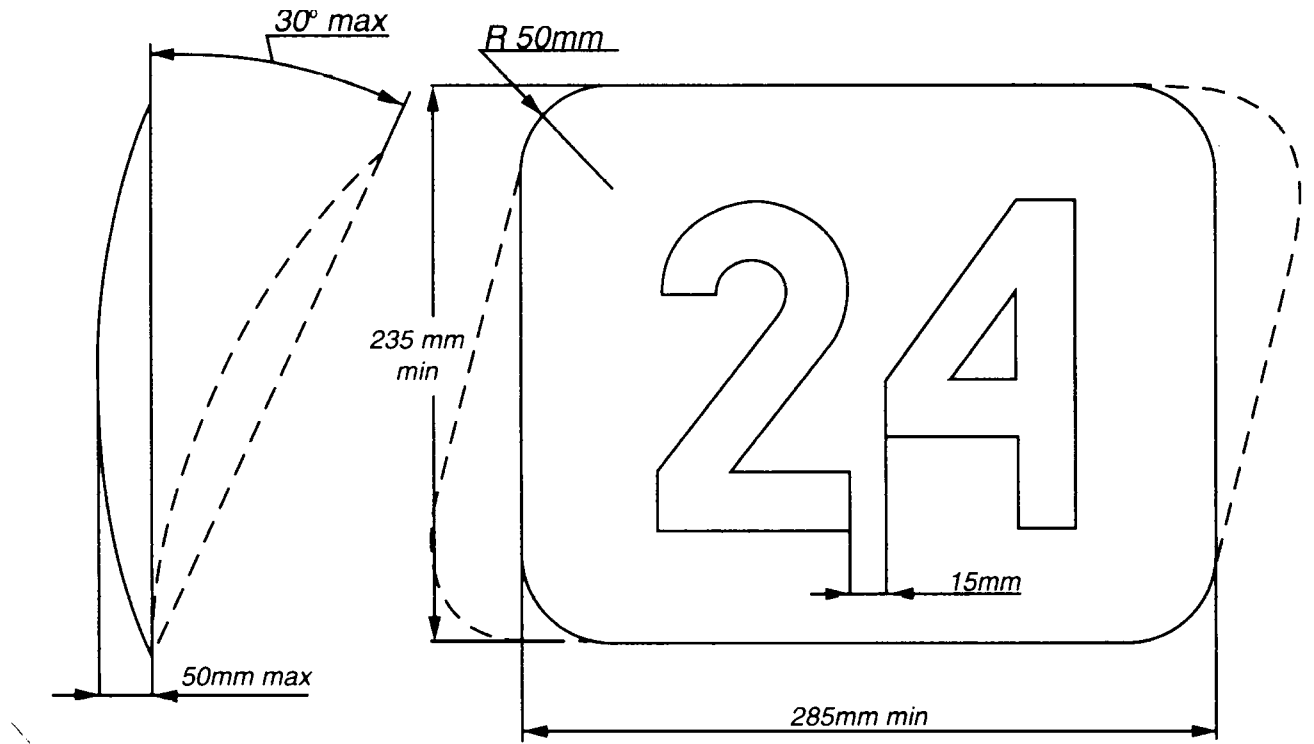


SUPERSPORT
C

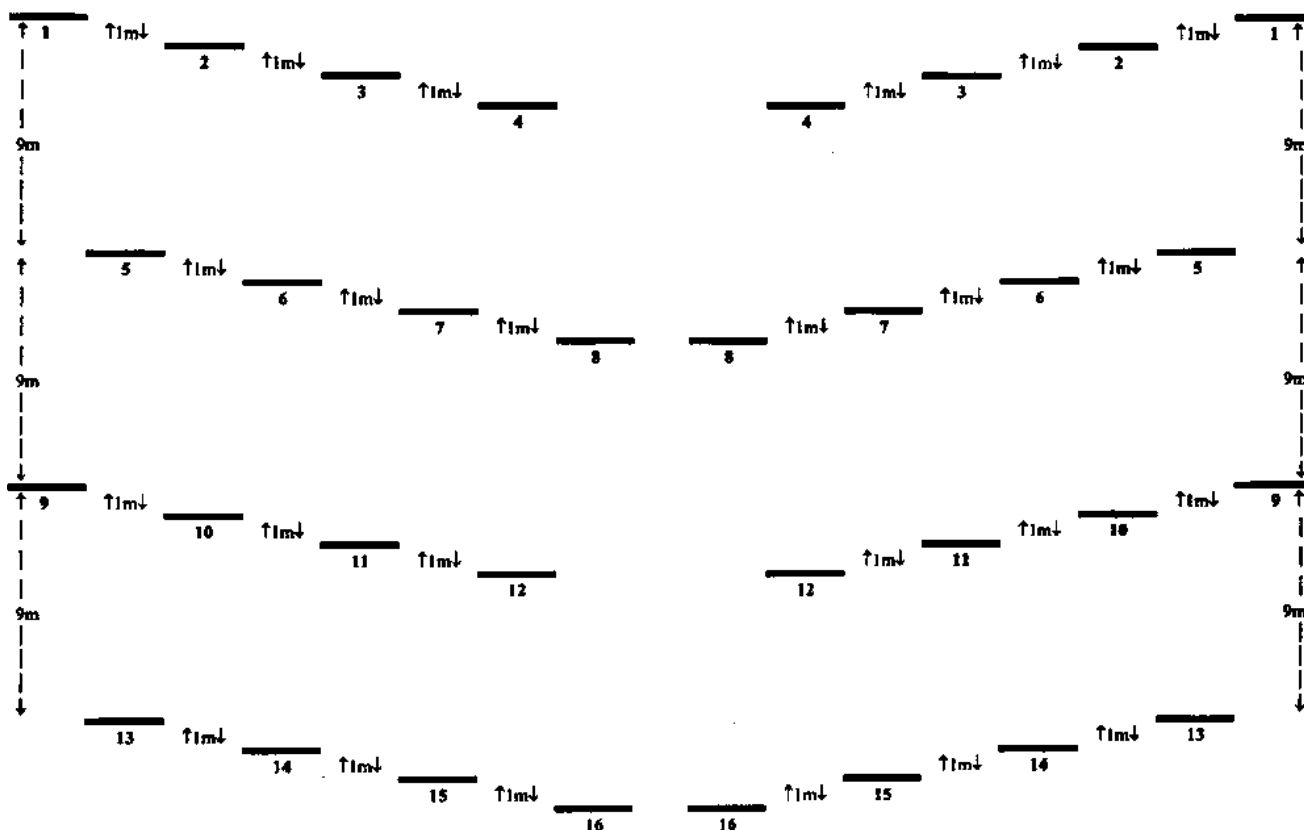
SUPERBIKE



SIFFROR



Startgrid



LIST OF HOMOLOGATED CDI AND WIRE HARNESS MODELS 2006/07/08

Make and Model	ECU		Wiring harness		Max r.p.m.	Suggested price (KIT) VAT excl.
	Std	Kit	Std	Kit		
DUCATI 749 R	28641121D	28640421A (a)	51013232A	51013041A	13.500	---
HONDA CBR 600RR (2006)	38770-MEE-D01	38700-NL-900 (b)	32100_MEE-D00	32100-MEE-R20 (c)	16.000	---
HONDA CBR 600RR (2007)	38770-MFJ-D04	38770-N1A-D00	32100-MFJ-D02	32100-MFJ-R00	16.000	---
KAWASAKI ZX 600 (2006)	21175-0047	21175-0074 (d)	26031-0248 (e)	26031-0326	15.100	---
KAWASAKI ZX 600 (2008)	27008-5030	21175-0145	26031-0665	26031-0558	16.000	712 €
SUZUKI GSX 600 (2006)		490-568-0000		406-568-0000	TBA	---
SUZUKI GSX 600 (2008)	32920-37H00	---	36610-37H10	---	TBA	---
TRIUMPH 675	T1292102/ T1293100	A9618070	T2501666/ T2501659	A9618071	TBA	625 €
YAMAHA R6 (2006)	2CO-8591A-00	2CO-F533A70	2C0-82590-00	2C0-F2590-70	16.000	---
YAMAHA R6 (2008)	13S-8591A-00	2C0-8591A-80	13S-82590-00	13S-8533A-70	16.000	553 €

- (a) With: Timing gears cod. 171.2.017.1B + pick up kit
- (b) With: Connecting unit cod. 3880-NL3-750
- (c) With: Assy kill switch cod. 35130-NL3-750
- (d) With: Adapter cod. 26031-0327 for ECU kit
- (e) With: PC con. unit cod. 26031-240

