

TECHNISCHE VORSCHRIFTEN

***INTERNATIONAL DUTCH
CHAMPIONSHIP***

2024



Inhaltsübersicht

1. Allgemein	4
1.1 Eigene Verantwortung	4
1.2 Klasseneinteilung	4
1.3 Obligatorische Sicherheitsanforderungen	5
1.3.1 Unterverkleidung	5
1.3.2 Hinterschwinge	5
1.3.3 Sicherungen	5
1.3.4 Benzintank	5
1.3.5 Schutzdeckel	5
1.3.6 Kamera	5
1.3.7 Kleidung	6
1.3.8 Helme	6
1.4 Verhalten beim Sturz	6
2. Nummern und Nummernschilder	6
2.1 Farben	6
3. Reifen	6
3.1 Wet Race	7
3.2 Reifenwärmer	7
4. Motorblock Spezifikationen	7
4.1 Kurbelgehäuse-Entlüftung	7
4.2 Kühler	7
4.3 Luftfilter	7
5. Rahmen und Fahrgestell	7
5.1 Sicherheitsrücklicht	7
5.2 Bremsen	7
5.3 Lenker / Clip-ons und Steuerhebel	8
5.3.1 Lenker / Clip-ons und Steuerhebel	8
5.3.2 Kupplung- und Vorderbremshebel	8
5.3.3 Vorderradbremshel Schutz	8
5.3.4 Gashebel	8
6. Auspuffanlagen und Schalldämpfer(n)	8
6.1 Lärm	8
6.1.1 Lärmgrenzwert	8
6.1.2 Kontrolle dBA-Killer(s) / IDC Dämpferaufkleber	9
6.1.3 Statischer Lärmgrenzwert und Toleranzen	9

6.1.4 Ausführung statischen Lärmessung	9
6.1.5 Drehzahlen statische Messung	9
7. Entnahme von Teilen	10
8. Beschlüsse	10

1. Allgemein

Diese Technische Vorschriften gilt für die IDC-Klassen: Dutch ProClass 600, Dutch ProClass 600 NG, Dutch Supersport, Dutch Supersport NG, Dutch ProClass 1000, Dutch Superbike.

1.1 Eigene Verantwortung

Der Teilnehmer ist und bleibt jederzeit hauptverantwortlich dafür dass sein Motorrad in einem technisch einwandfreiem Zustand ist und die Technischen Vorschriften der IDC 2024 erfüllt. Ebenfalls ist der Teilnehmer verantwortlich für seine eigene Sicherheit und das Vermeiden bedrohlicher Situationen für andere Fahrer.

1.2 Klasseneinteilung

Ab der IDC Saison 2024 sind sogenannte Next Generation Bikes (NG-Bikes) in der Dutch ProClass 600 und der Dutch Supersport gemäß dem untenstehenden Diagramm zugelassen. Die Klasseneinteilung basiert auf festgelegten Klassen Limitzeiten.

NG-Motorräder, die **MIT** den von der IDC festgelegten Einschränkungen ausgestattet sind die in den technischen Vorschriften IDC Next Generation 2024 beschrieben sind, fahren in der Dutch Proclass 600 oder dem Dutch Supersport.

NG-Motorräder, die **NICHT MIT** den vom IDC festgelegten Einschränkungen ausgestattet sind die in den technischen Vorschriften IDC Next Generation 2024 beschrieben sind, fahren in der Dutch Proclass 600 NG oder dem Dutch Supersport NG.

Die folgenden Klassen fahren zusammen mit separaten Ehrungen und Meisterschaften.

Dutch Proclass 600 und Dutch Proclass 600 NG.

Dutch Supersport und Dutch Supersport NG.

Dutch ProClass 600 - Dutch ProClass 600 NG - Dutch Supersport - Dutch Supersport NG

Hubraum (ccm)	Anzahl Zylinder	Max. Getriebe
598-636	4	6
Suzuki GSX-R750 NG	4	6
600-680	3	6
MV Agusta F3 800 NG	3	6
MV Agusta F3 Superveloce NG	3	6
Triumph ST765RS NG	3	6
600-800	2	6
Ducati Panigale V2 NG	2	6

Dutch Superbike - Dutch ProClass 1000

Hubraum (ccm)	Anzahl Zylinder	Max. Getriebe
740-1110	4	6
950-1200	3	6
899-1300	2	6

1.3 Obligatorische Sicherheitsanforderungen

1.3.1 Unterverkleidung

Eine geschlossene Unterverkleidung wird bei mehreren Motorradtypen immer seltener oder gar nicht mehr angebracht. Die obligatorische Ausstattung mit einer geschlossenen Unterverkleidung entfällt daher.

Motorräder müssen bei der technischen Abnahme ohne Unterverkleidung vorgeführt werden.

1.3.2 Hinterschwinge

Ein Kettenschutz sollte ordnungsgemäß an der Hinterschwinge befestigt sein. Der Schutz sollte so angebracht werden dass kein Körperteil zwischen das untere Kettenblatt und das Ritzel gelangen kann. Das Material sollte ausreichend stark und frei von scharfen Teilen sein.

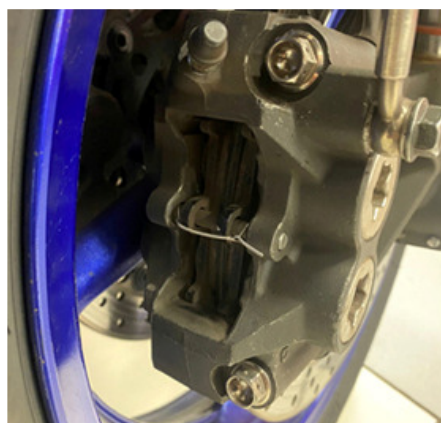
1.3.3 Sicherungen

Folgende Teile müssen mit Sicheringdraht gesichert sein

- Öl Füll- und Ablassschraube
- Ölfilter und Öldeckel
- Sicherungsstifte der Bremsbeläg wenn möglich
- Empfehlung zur Sicherung der Bremszangen und Bremsanker



Sicherung Sicherungsstifte Bremsbeläg



Empfehlung Sicherung Bremszangen

1.3.4 Benzintank

Benzintank sollte mit Explosionsschutz oder einem anderen explosionsicheren Produkt ausgestattet sein, um die Gefahr von Explosionen und Bränden zu verringern.

1.3.5 Schutzdeckel

Verwendung von Schutzdeckeln, vor dem Motordeckel hinter denen sich Öl befindet, ist obligatorisch. Stark beschädigte Motordeckel und / oder stark beschädigte Schutzdeckel sind nicht zulässig.

1.3.6 Kamera

Eine Kamera am Motorrad muss ordnungsgemäß montiert und mit einem Sicherheitskabel gesichert sein. Die am oder auf dem Motorrad angebrachte Kamera darf nicht über die Form der Verkleidung hinausragen. Verwendung einer Kamera am Körper oder am Helm ist nicht erlaubt.

1.3.7 Kleidung

Tragen von einem einteiligen Lederoverall ist obligatorisch. Nicht erlaubt sind Combi-anzüge die über Reißverschlüsse miteinander verbunden sind. Das Tragen von Rückenschutz, Leder Motorradstiefeln und Lederhandschuhen ist obligatorisch.

1.3.8 Helme

Der Helm muss vom Type Integral sein und soll eine der folgenden Genehmigungen haben, die Europäische ECE.22.05 en ECE 22.06, die Japanische JIS T8133 und die Amerikanische SNELL 2010.

Das Label (lange Nummer, beginnend mit 05 of 06) muss lesbar im Helm vorhanden sein.

Der Helm soll eng um den Kopf sitzen und keine Schäden an der Schale (unter dem Lack) haben.

Es sind nur Helme mit Kinnriemen und "Doppel D" Verschluss erlaubt.

Der Fahrer ist für das Tragen eines Helms gemäß den Vorschriften selbst verantwortlich.

1.4 Verhalten beim Sturz

Nach jedem Sturz muss der Fahrer sich anschließend beim medizinischen Dienst melden.

Erst nachdem der medizinische Dienst es erlaubt darf der Fahrer wieder am Training oder Rennen teilnehmen.

Das Motorrad muss nach dem Sturz, und vor der nächsten Teilnahme am Training oder Rennen, zur technischen Kontrolle vorgeführt werden.

2. Nummern und Nummernschilder

Startnummer mit Untergrund soll an der Vorderseite und an beiden Unterseiten des Motorrads angebracht werden. Die Startnummern an beiden Unterseiten können sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterseite der unteren Verkleidung platziert werden.

Für die Nummern sollte eine der folgenden Schriftarten verwendet werden: Futura, Franklin oder Univers. Doppelzeilen oder kreative Nummern sind nicht zulässig.

Maße pro Nummer auf der Vorderseite: 14 cm hoch; 8 cm breit; Strichbreite 2 cm; Abstand 1 cm.

Maße pro Nummer auf der Seite: 12 cm hoch; 7 cm breit; Strichbreite 2 cm; Abstand 1 cm.

Abweichungen liegen im Beurteilung des Technischen Kommission / Rennleiters.

2.1 Farben

Farben Hintergrund- und Startnummer in matter Ausführung

Klasse	Hintergrund	Startnummer	RAL Nummer
Dutch ProClass 600	Weiß	Rot	RAL 3020
Dutch Supersport	Weiß	Schwarz	RAL 9005
Dutch ProClass 1000	Weiß	Rot	RAL 3020
Dutch Superbike	Weiß	Schwarz	RAL 9005

3. Reifen

Die Wahl der Reifen ist frei was bedeutet dass Slick-, Profil- und Regenreifen erlaubt sind.

Wenn homologierte Reifen montiert sind müssen sie zumindest mit einer V-Kodierung beschriftet sein (>240 km). Slicks mit geschnittenem Profil sind nicht zulässig.

Auf Slick- und Regenreifen muss Beschriftung vorhanden sein:

“NOT FOR HIGHWAY USE”

3.1 Wet Race

IDC Races werden gefahren wie ein **“Wet Race”**.

Fahrer und / oder das Team sind selbst verantwortlich für ihre Reifenwahl während Training und Rennen. Training oder Rennen werden bei wechselnden Wetterbedingungen nicht unterbrochen.
Kalamitäten ausgenommen

3.2 Reifenwärmer

Verwendung von Reifenwärmern ist in / vor den Boxen, im Fahrerlager und Vorstart erlaubt.
Reifenwärmer sind in der Startaufstellung nicht erlaubt.

4. Motorblock Spezifikationen

4.1 Kurbelgehäuse-Entlüftung

die Kurbelgehäuseentlüftung(en) sollten in der Airbox enden.

4.2 Kühler

Kühlerlüfter und Verkabelung können entfernt werden. Im Kühlsystem ist nur Wasser erlaubt, andere Kühlmittel sind nicht zulässig.

4.3 Luftfilter

Verwendung des Luftfiltertyps ist frei

5. Rahmen und Fahrgestell

5.1 Sicherheitsrücklicht

Motorräder müssen mit einem funktionierenden roten Sicherheitsrücklicht ausgestattet sein das auch bei Regen, schlechter Sicht und bei einer Kontrolle durch die Technische Kommission funktionieren muss.

Rennleitung bestimmt vor dem Rennen ob das Rücklicht eingeschaltet werden muss.

Rückleuchte muss folgende Anforderungen erfüllen:

- sicher in der Mitte unter dem Rücksitz montiert werden
- Lichtstrahl muss von der Mitte aus gerade nach hinten gerichtet und in einem Winkel von etwa 15 Grad sichtbar sein
- es soll eine Lampe mit einer Leistung von ca. 10-15 Watt (Glühlampe) oder ca. 3-5 Watt (LED) eingesetzt werden mit einer Lichtleistung von mindestens 40 Lumen, gemessen in 30 cm Entfernung.
- Leuchte muss ein konstantes rotes Licht haben.

Sicherheitsleuchte kann eine separate Stromversorgung haben.

5.2 Bremsen

Motorräder müssen mindestens zwei gut funktionierende Bremsen besitzen, eine am Vorderrad und eine am Hinterrad.

Die Gummibremseleitungen sollten durch stahlummantelte Bremsleitungen ersetzt werden.

Der Verteiler, der die beiden vorderen Bremssättel verbindet, sollte in Höhe der unteren Gabelbrücke montiert werden.

5.3 Lenker / Clip-ons und Steuerhebel

5.3.1 Lenker / Clip-ons und Steuerhebel

Offene Lenkerstümmel müssen mit verschleißfesten Materialien aufgefüllt sein. Lenkerstümmel, Vorderschutzblech und Vorderreifen dürfen bei keinem einzigen Ausschlag und über den gesamten Federausschlag die Verkleidung berühren.

Es sollte mindestens ein roter Schalter am Lenker vorhanden sein der den Motor und die elektrische Anlage abschaltet.

5.3.2 Kupplung- und Vorderbremshebel

Kupplung- und Vorderbremshebel müssen in einer Kugelform enden.

5.3.3 Vorderradbremshel Schutz

Motorräder sollen mit einem Bremshebelschutz für die Vorderradbremshel ausgestattet sein, die im Falle einer Kollision mit einem anderen Motorrad das versehentliche aktivieren vom des Bremshebel verhindern soll.

5.3.4 Gashebel

Der Gashebel muss selbstschließend sein.

6. Auspuffanlagen und Schalldämpfer(n)

Austausch der gesamten Auspuffanlage ist zulässig, der Katalysator darf entfernt werden.

Die gesamte dynamische Lärmentwicklung muss den Bestimmungen für die Lärmmessung je Lärmtag entsprechen.

Der erzeugte dynamische Gesamtschallpegel muss den Bestimmungen zur Lärmmessung nach Typ des Lärmtages entsprechen.

Abgassysteme und Schalldämpfer müssen dem statischen Lärmstandard von 102.9 dBA entsprechen, es gibt jedoch keinen Referenz zum dynamischen Lärmgrenzstandard.

In allen Fällen bei Verwendung von Auspuffanlagen und Auspuffdämpfern, ob mit oder ohne ausgestattetem dBA-Killer(n), wird die Technische Kommission in Absprache mit dem Rennleiter entscheiden. Es sind nur Auspuffanlagen und Dämpfer mit der IDC Aufkleber 2022 zulässig.

Der Auspuffdämpfer darf das Hinterrad nicht überragen.

6.1 Lärm

6.1.1 Lärmgrenzwert

IDC-Rennen werden an Tagen des Typs 2 und 3 veranstaltet an denen der maximale statische Lärmgrenzwert von 102,9 dBA gilt. Statische Lärmmessungen können bei IDC-Rennen durchgeführt werden.

An Tagen des Typs 3 gilt der dynamische Lärmgrenzwert von 101 dBA.

Überschreitung der geltenden statischen und / oder dynamischen Lärmgrenzwerte kann zur Disqualifikation führen.

Der Fahrer ist dafür verantwortlich dass sein Motor die geltenden statischen und dynamischen Lärmgrenzwerte nicht überschreitet.

Um eine Reduzierung der Lärmentwicklung zu erreichen sollte, zusätzlich zur strukturellen

Dämpfung des Einlass- und Auslasslärm, die Innenseite des Verkleidung, des Sitzes und der Unterseite des Tanks wo möglich mit schallabsorbierendem, selbstklebendem und flexiblen Isoliermaterial versehen werden.

Positive Erfahrungen wurden mit selbstklebendem flexiblen AF / Armaflex-Isolationsmaterial gemacht. Verwendung dieses Materials zeigt dass Resonanz und Schallübertragung stark eingeschränkt wird.

6.1.2 Kontrolle dBA-Killer(s) / IDC Dämpferaufkleber

Ab 10 Minuten vor dem Ende der Qualifikation und am Ende der Qualifikation wird die Technische Kommission in der Boxengasse überprüfen ob der Motor mit der statischen Lärmmessung übereinstimmt.

Nach dem Rennen werden die Motorräder im Parc-Fermé des Technozentrums eingesammelt um zu überprüfen ob die Motorräder die statischen Lärmmessungen einhalten.

6.1.3 Statischer Lärmgrenzwert und Toleranzen

Bei einer Temperatur von weniger als 10 Grad wird eine Toleranz von +1 dBA angelegt, 102.9 dBA wird 103.9 dBA.

Bei Regen wird eine Toleranz von +1 dBA angewendet, 102.9 dBA wird 103.9 dBA.

Beim Nachkontrolle wird eine Toleranz von + 2 dB angelegt, 102.9 dB wird 104.9 dBA.

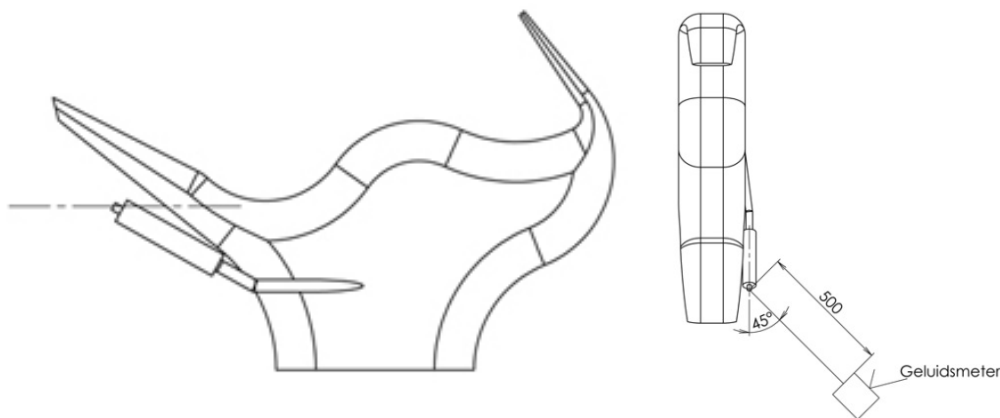
Ein Motor, der vor dem Training / Rennen nicht dem statischen Lärmgrenzwert entspricht, kann mehrmals mit verschiedenen Dämpfern für die statische Lärmmessung angeboten werden, bevor er am Training / Rennen teilnehmen kann. All dies in Absprache mit dem Technische Kommission.

6.1.4 Ausführung statischen Lärmmessung

Das dBA-Messgerät ist auf 50 cm. Abstand vom Ende des Dämpfers in einem Winkel von 45° zur Mittellinie des Dämpfers auf gleicher Höhe eingestellt.

Die statische Messung wird mit einem Lärmpegelmesser durchgeführt.

Jeder Teilnehmer bringt sein Motor auf die Drehzahlen wie in IDC Technischen Vorschriften 2024 beschrieben.



6.1.5 Drehzahlen statische Messung

Drehzahl 4-Takt Motoren			
Anzahl cc	2 Zylinder	3 Zylinder	4 Zylinder
600	5500	6500	7000
750	5500	6000	7000
+750	5500	6000	6500

7. Entnahme von Teilen

Zu entfernende Teile sind:

- Scheinwerfer
- Blinker
- Rückspiegel
- Horn
- Nummernschildhalter
- Helmhaken und Gepäckträgerhaken
- Duo-Fußstützen
- Griffe für den Beifahrer
- Sicherheitsbügel
- Mittelständer
- Seitenständer

8. Beschlüsse

In allen Fällen, die nicht durch das Technische Reglement abgedeckt sind, entscheidet der Rennleiter in Absprache mit der Technische Kommission.