

Oficjalny Regulamin 2026-V1.2

European Scooter Challenge

IG w DMV e.V.

V1.2 – Styczeń 2026

Spis treści

1 Przepisy ogólne

Niniejszy regulamin obowiązuje dla wszystkich wyścigów organizowanych w ramach European Scooter Challenge 2026.

1.1 Warunki uczestnictwa w wyścigach

Przydzielanie numerów startowych, rejestracja pojazdu i kierowcy oraz zgłoszenie odbywają się online na stronie ESC <http://www.eurochallenge.de>

WAŻNE: Do udziału w wyścigu BEZWZGLĘDNIE wymagana jest wcześniejsza rezerwacja numeru startowego na eurochallenge.de. Można to łatwo zrobić online w ciągu kilku minut.

1.1.1 Uczestnicy

W zawodach może uczestniczyć każda osoba od 14 roku życia, pod warunkiem że umiejętności jazdy zostały zweryfikowane przez kierownika imprezy i osoba została dopuszczona do startu. Kierowcy poniżej 16 roku życia mogą początkowo uczestniczyć tylko w Klasie 6 po ocenie przez członka komitetu w dniu poprzedzającym imprezę. Jeśli umiejętności jazdy "młodego startera" zostaną uznane za niewystarczające, nie zostanie dopuszczony do wyścigu, a opłata startowa zostanie zwrócona.

Kierowcy poniżej 18 roku życia mogą jeździć tylko w obecności opiekuna prawnego.

1.1.2 Zgłoszenie i ubezpieczenie wypadkowe

Zgłoszenie

Aby wziąć udział w wyścigu ESC, należy się zgłosić. Zgłoszenie na wyścig odbywa się online przez stronę ESC z wyprzedzeniem (co najmniej 14 dni przed dniem wyścigu), opłata za zgłoszenie do jednej klasy wyścigowej wynosi 120€.

Spóźnieni uczestnicy mają również możliwość dokonania późnego zgłoszenia w dniu poprzedzającym wyścig bezpośrednio na torze, ale nie po obniżonych cenach zgłoszenia online. Opłata za późne zgłoszenie na miejscu wynosi 140€.

WAŻNE: Nawet przy zgłoszeniu na miejscu BEZWZGLĘDNIE wymagana jest wcześniejsza rezerwacja numeru startowego na eurochallenge.de.

Opłata za zgłoszenie do drugiej klasy wynosi 65€. Nie można zgłaszać się do dwóch klas, które startują razem.

Zgłoszenie online jest ważne i kompletne tylko wtedy, gdy płatność zostanie zarejestrowana 14 dni przed dniem wyścigu.

Szczegóły płatności zostaną przesłane e-mailem po zgłoszeniu na eurochallenge.de. Opłata startowa nie podlega zwrotowi w przypadku niestawienia się.

Transponder

ESC dysponuje około 90 transponderami AMB pomarańczowymi dostępnymi dla uczestników. Opłata za utrzymanie systemu pomiaru czasu może być uiszczana za każdy wyścig (35€ za imprezę, do przelewu wraz z opłatą startową) lub za cały rok przy przelewaniu pierwszej opłaty startowej (65€ za wszystkie imprezy roku).

Jeśli uczestnik chce użyć własnego transpondera, powinien to być transponder AMB / Mylaps MX (pomarańczowy).

W przypadku zniszczenia lub utraty wypożyczonego transpondera należy zapewnić jego wymianę. Należy spodziewać się kosztów rzędu około 500€.

Bezpłatny udział dla nowicjuszy K1-K6

Pierwszy udział w wyścigu ESC jest bezpłatny dla nowicjuszy. Dotyczy to tylko sytuacji, gdy pilot nigdy wcześniej nie brał udziału w wyścigu ESC.

W tym przypadku zaleca się późne zgłoszenie na miejscu, ale numer startowy MUSI być zarejestrowany online z wyprzedzeniem. Zobacz 1.1.3.

Klasy K7 i K8 są wyłączone z tego przepisu.

Ubezpieczenie wypadkowe

Ubezpieczenie wypadkowe jest obowiązkowe dla każdego uczestnika ESC. Każdy uczestnik wyścigu musi udowodnić na miejscu członkostwo w DMV lub posiadanie innego ubezpieczenia wypadkowego. Alternatywnie, na każdym wyścigu na miejscu można wykupić ubezpieczenie jednodniowe przez DMV.

Proszę również wpisać kontakt awaryjny w swoim profilu na eurochallenge.de.

1.1.3 Przydzielanie numerów startowych

Numer startowy jest przydzielany na podstawie klasy, w której startujesz, i są zazwyczaj trzycyfrowe.

Przykład: Starter w Klasie 1 "Scooter GP Limited" potrzebuje numeru startowego zaczynającego się od 1xx. Starter w Klasie 6 "Street Racer" potrzebuje numeru startowego zaczynającego się od 6xx.

Przydzielanie numerów startowych odbywa się wyłącznie przez <http://www.eurochallenge.de>

1.1.4 Odbiór techniczny

Pojazd wyścigowy oraz odzież ochronna muszą być w stanie nadającym się do wyścigów. Oprócz zgodności z przepisami specyficznymi dla klasy sprawdzane jest również bezpieczeństwo pojazdów. Odbywa się to w ramach odbioru technicznego na miejscu.

Wnioski o zmiany, specjalne zezwolenia i/lub użycie potencjalnie niezgodnych z regulaminem komponentów muszą być złożone do komisji ESC w celu przeglądu technicznego lub zatwierdzenia odpowiednio wcześniej przed rejestracją na wyścig.

W przypadku naruszenia jednego lub więcej wymagań wymienionych w niniejszym regulaminie, pojazd nie może zostać dopuszczony do wyścigu. Jeśli naruszenie zostanie wykryte podczas lub po wyścigu (np. przez Parc Fermé, patrz 2.2.3), prowadzi to do kary określonej przez komisję ESC i organizatora.

Od sezonu 2017 zakres odbioru technicznego został rozszerzony o kontrolę klocków hamulcowych przedniego hamulca oraz sprawdzenie wyposażenia ochronnego (kask, kombinezon wyścigowy, buty, rękawice i ochraniacz kręgosłupa).

1.2 Klasy wyścigowe

Klasa 1: Scooter GP Limited powered by Parmakit

Wyścigi Smallframe z zaawansowaną technologią i średnimi do wysokich nakładami finansowymi. Regulamin pozwala na dużą swobodę w zakresie podwozia, ramy i silnika. Szczegóły techniczne patrz 3.2.1

Klasa 2P: Proto Open

Klasa 2P Proto Open została zintegrowana z ESC w 2020 roku. Ma na celu oferowanie mocnym skuterom wytrzymałościowym lub ulicznym możliwości rywalizacji w ramach ESC. Ta klasa jest przeznaczona wyłącznie dla doświadczonych kierowców wyścigowych. W tej klasie start jest dozwolony tylko za zgodą komisji ESC. Szczegóły techniczne patrz 3.2.2

Klasa 3: Largeframe GT

Wyścigi Largeframe z niezawodną technologią i niskimi nakładami finansowymi. Dobra dla początkujących. Użycie niemal jednolitego materiału ma zapewnić równe szanse i tym samym podkreślić umiejętności kierowców. Szczegóły techniczne patrz 3.2.3

Klasa 4: Smallframe Corse "Trofeo Parmakit Challenger"

Ta klasa nie będzie już rozgrywana od 2025 roku. Kierowcy tej klasy startują ze swoimi niezmienionymi pojazdami bez strat w Klasie 1.

Klasa 5: Smallframe GT classic (dawniej "Einheitsklasse")

Wyścigi Smallframe z niezawodną technologią i stosunkowo niskimi nakładami technicznymi i finansowymi. Dobra dla początkujących. Użycie niemal jednolitego materiału ma zapewnić równe szanse. Szczegóły techniczne patrz 3.2.5

Klasa 5: Smallframe GT neo

Klasa 5 z mocniejszym cylindrem i wydechem jako ponowne wydanie 2025. Szczegóły techniczne patrz 3.2.6

Klasa 6: Street Racer

Wyścigi skuterów manualnych z dowolnym skuterem, szczególnie dla początkujących, aby poczuć atmosferę wyścigów torowych. Regulamin pozwala na dużą swobodę, aby umożliwić jak największej liczbie kierowców zasmakowanie w wyścigach skuterów manualnych.

Aby klasa pozostała atrakcyjna dla początkujących, dla pilotów obowiązuje:

- Kierowcy startujący w tej klasie nie mogą startować skuterem tego samego typu (SF, LF, Lamy) w innej klasie podczas tego samego weekendu ESC.
- Kierowcy, którzy w ciągu ostatnich 5 lat byli na podium mistrzostw w klasie ESC innej niż ta (K6), nie mogą startować w tej klasie.
- Kierowcy, którzy wygrali mistrzostwa w tej klasie dwa lata z rzędu, nie mogą startować skuterem tego samego typu (SF, LF, Lamy) w tej klasie przez dwa lata.

Szczegóły techniczne patrz 3.2.7

Klasa 7: Pitbike

W tej klasie pitbike'i mają platformę w ramach European Scooter Challenge w dwóch podzielonych klasach mocy: <160cc 4-suw i <190cc 4-suw. Szczegóły techniczne patrz 3.2.8

Klasa 8: Motorower, Mokick & Mofa

W tej klasie motorowery, mokicki i mofy mają platformę w ramach European Scooter Challenge. Szczegóły techniczne patrz 3.2.9

2 Przeprowadzenie

2.1 Harmonogram

Następujące bloki imprezowe muszą być przestrzegane przez organizatorów, ale godziny stanowią jedynie zalecenie. Celem organizatorów musi być zapewnienie kierowcom jak największej ilości czasu na torze.

Dzień wyścigu:

8:00 - Odprawa kierowców

8:30 do 10:00 - Wolny trening

10:00 do 10:30 - Kwalifikacje Blok 1

10:30 do 11:00 - Kwalifikacje Blok 2

11:00 do 11:30 - Kwalifikacje Blok 3

11:30 do 12:00 - Kwalifikacje Blok 4

Przerwa obiadowa

13:00 do 13:20 - Pierwszy wyścig Blok 1

... (kontynuacja wzorca dla wszystkich bloków wyścigowych)

2.2 Przebieg wyścigu

2.2.1 Przed wyścigiem

Ustawienie na przedstarcie

Ustawienie na przedstarcie odpowiada siatce startowej (patrz 2.2.2). Uczestnicy pierwszego wyścigu imprezy muszą stawić się na przedstarcie odpowiednio wcześniej przed startem. Dla wszystkich kolejnych wyścigów uczestnicy muszą stawić się na przedstarcie najpóźniej przed końcem wyścigu poprzedniej klasy. Spóźnieni uczestnicy muszą startować z tyłu.

Okrążenie rozgrzewkowe:

Podczas okrążenia rozgrzewkowego nie wolno wyprzedzać i nie wolno opuszczać toru. W suchych warunkach jedzie się jedno okrążenie rozgrzewkowe. W wilgotnych do mokrych warunkach jedzie się w razie potrzeby dwa okrążenia rozgrzewkowe.

2.2.2 Wyścig

Siatka startowa

Po zakończeniu okrążenia rozgrzewkowego kierowcy stawiają się na starcie. Najlepszy czas w kwalifikacjach/treningach czasowych decyduje o pozycji startowej w pierwszym wyścigu. Pozycja startowa w każdym kolejnym wyścigu odpowiada kolejności mety poprzedniego wyścigu.

Jeśli kilka klas startuje razem w jednym bloku, ustawienie jest niezależne od klasy/mieszane.

Start i przebieg wyścigu

Wyścigi są zawsze startowane przy użyciu świateł. Tylko w przypadku problemów technicznych ze światłami można użyć startu flagą.

Przeprowadzane są trzy wyścigi punktowane w trybie 10 minut + 2 okrążenia.

Obsługa fałszywych startów:

Dokumentacja przez marszałków (jeśli możliwe nagranie wideo), skupienie na pierwszych rzędach startowych. W przypadku fałszywego startu wyścig zostaje przerwany, a osoba/osoby, które spowodowały fałszywy start, muszą startować z ostatniej pozycji przy restarcie. Kto spowoduje dwa fałszywe starty w jednym wyścigu, nie może już brać udziału w tym wyścigu.

Przerwanie i kontynuacja wyścigu:

Jeśli przerwanie wyścigu nastąpi po co najmniej 7 minutach trwania wyścigu, wyścig jest uznawany za zakończony i jest w pełni punktowany. Do punktacji brane jest okrążenie przed przerwaniem wyścigu.

Kierowca, który spowodował przerwanie wyścigu, nie jest punktowany.

Jeśli przerwanie wyścigu nastąpi po mniej niż 7 minutach, wyścig będzie kontynuowany. W tym przypadku do siatki startowej brane jest okrążenie przed przerwaniem wyścigu.

Kary za nadmierną agresję:

Organizatorzy ESC nakładają kary czasowe lub zmiany pozycji na siatce według własnego uznania za nadmierną agresję i/lub niesportowe zachowanie na torze. Ta zasada obowiązuje od pierwszego wolnego treningu do ostatniego wyścigu weekendu ESC.

Przekroczenie linii mety:

Aby być punktowanym w klasyfikacji dziennej lub mistrzowskiej, uczestnik musi przekroczyć linię mety na końcu wyścigu własną mocą silnika. Pchanie pojazdu przez linię mety na końcu wyścigu jest niedozwolone.

2.2.3 Po wyścigu

Parc Fermé

Po każdym wyścigu ESC organizatorzy ESC i/lub komisja techniczna ESC mogą wysłać do 5 pojazdów na klasę do Parc Fermé do kontroli.

Jeśli podczas kontroli zostanie wykryte naruszenie przepisów, dotknięty kierowca zostaje wykluczony z punktacji za dany dzień wyścigu i nie otrzymuje punktów mistrzowskich ESC za ten dzień.

2.2.4 Protest

Protest dotyczący niewłaściwego zachowania na torze musi być zgłoszony do kierownictwa wyścigu natychmiast po incydencie.

Protest dotyczący nieprzestrzegania regulaminu musi być złożony na piśmie do organizatora w dniu wyścigu. Dodatkowo należy uiścić kaucję protestową w wysokości 50 EUR.

2.3 Punktacja

2.3.1 Wyniki do skreślenia

Nie ma wyników do skreślenia; dlatego wszystkie wyścigi ESC liczą się do klasyfikacji mistrzowskiej.

2.3.2 Punktacja zwycięzcy dnia

Wszystkie klasy mają punktację zwycięzcy dnia. W przypadku remisu decyduje pozycja w ostatnim wyścigu.

2.3.3 Punktacja mistrzostw ESC

Wszystkie 8 wymienionych klas ma punktację mistrzowską. Każdy regularnie przeprowadzony wyścig sezonu jest punktowany.

2.3.4 System punktowy

Trzy wyścigi punktowane na klasę. Pierwszych 15 kierowców w każdej klasie otrzymuje punkty za wyścig:

1. miejsce - 25 punktów
2. miejsce - 20 punktów

- 3. miejsce - 16 punktów
- 4. miejsce - 13 punktów
- 5. miejsce - 11 punktów
- 6. miejsce - 10 punktów
- 7. miejsce - 9 punktów
- 8. miejsce - 8 punktów
- 9. miejsce - 7 punktów
- 10. miejsce - 6 punktów
- 11. miejsce - 5 punktów
- 12. miejsce - 4 punkty
- 13. miejsce - 3 punkty
- 14. miejsce - 2 punkty
- 15. miejsce - 1 punkt

3 Regulamin techniczny

Każdy przepis tutaj ustalony obowiązuje dla wszystkich klas. Dodatkowo istnieją przepisy specyficzne dla klas, które pozwalają na dalsze modyfikacje.

3.1 Przepisy międzyklasowe

3.1.1 Klasy

Pojazdy zgodne z Klasą 5 są automatycznie dopuszczone do Klasy 1.

3.1.2 Ogólna budowa techniczna

Skuter nie może tracić oleju przekładniowego ani paliwa.

Wymiana kompletnego silnika w dniu wyścigu jest dozwolona, o ile spełnia on wymagania odpowiedniej klasy i wymiana została zatwierdzona przez kierownictwo wyścigu.

Obróbka i wymiana innych komponentów silnika jest dozwolona, chyba że jest ograniczona innymi przepisami.

Wszystkie części skutera muszą być dobrze zabezpieczone, aby nic się nie poluzowało w przypadku upadku.

Skuter musi ogólnie odpowiadać przepisom torów. Większość torów ma limit hałasu, który musi być ustalony i przestrzegany przez każdego kierowcę. (Zwykle limit hałasu wynosi 95dB hałasu podczas jazdy według DIN ISO mierzonego w odległości 7,5m, wysokość 1,2m)

3.1.3 Paliwo/Zbiornik

Dozwolone jest wyłącznie konwencjonalne paliwo dostępne na publicznej stacji benzynowej.

Użycie N2O jest zabronione. Użycie AVGAS jest zabronione. Użycie paliw specjalnych jest zabronione.

Zbiornik musi mieć dostępny kurek paliwa. Pozycja "zamknięty" musi być wyraźnie oznaczona jako "zamknięty" lub "off".

3.1.4 Opony

Wszystkie opony dostępne w handlu są dozwolone we wszystkich klasach, o ile oficjalna cena detaliczna brutto jest niższa niż 150 EUR.

Użycie podgrzewaczy opon nie jest dozwolone w żadnej klasie 10".

Średnica felgi w Klasach 1-6 nie może przekraczać 10 cali.

Dla Klasy 7: maksymalnie 12-calowe koła. Dla Klasy 8: maksymalnie 17-calowe koła.

3.1.5 Hamulce i amortyzatory

Skuter musi mieć dwa niezależnie działające hamulce. Grubość klocków musi być wystarczająca do bezpiecznego działania. Komponenty układu hamulcowego nie mogą być uszkodzone. Przy hamulcach hydraulicznych nie może być żadnych wycieków, a płyn hamulcowy musi być wystarczająco świeży lub odpowiedni do użytku.

Pojazd musi mieć dwa sprawne amortyzatory. Amortyzatory muszą być przymocowane pośrednio, ale nie bezpośrednio, w oryginalnych pozycjach przewidzianych do tego celu na ramie.

3.1.6 Rama

Rama używanego skutera nie może być wygięta.

Nie może być ostrych krawędzi ani narożników.

Musi być używana oryginalna rama Piaggio/Lambretta lub oficjalna rama licencyjna.

Tunel ramy, tylna rama, osłona nóg i oryginalna rura kierownicy łącznie z gniazdem łożyska na ramie muszą pozostać w oryginalnej formie zewnętrznej. Części blaszane skutera muszą składać się w całości z blachy; wiercenie otworów lub "dziurawienie" blach nie jest ogólnie dozwolone od sezonu 2025.

Przeróbka na flip-tył przez odcięcie oryginalnych blaszanych wsporników jest ogólnie dozwolona.

Minimalna szerokość osłony nóg i podnóżka wynosi 32cm dla Smallframe i 40cm dla Largeframe.

Musi to być rama skuterów manualnych, nie automatycznych (np. PK50 Automatika).

3.1.7 Kolumna kierownicy/Widelec

Dla Vespa i Lambretta dozwolone są wszystkie jednoramienne wahacze Piaggio 10 cali oraz widelce Innocenti, SIL, Serveta 10 cali.

Kolumna kierownicy lub kierownica/podwozie musi mieć działający ogranicznik skrętu.

Od sezonu 2027 błotnik jest obowiązkowy. Typ błotnika jest dowolny.

3.1.8 Kierownica

Kierownica pojazdu musi być oryginalną kierownicą skutera manualnego Piaggio lub jej wielkoseryjna reprodukcją ze stali lub odlewanego aluminium (np. LML). Pojedyncze wykonania nie są dozwolone.

Prowadzenie linek musi być zaprojektowane tak, aby w przypadku upadku nie można było się w nich zaplątać.

3.1.9 Siedzenie

Siedzenie może być dowolnie wybrane. Siedzenie musi mieć bezpieczne mocowanie do ramy; czyste połączenie wtykowe nie jest dozwolone.

3.1.10 Obudowa silnika

Obudowa silnika musi być przeznaczona dla danej serii modeli, tj. obudowy Smallframe w Smallframe, obudowy Largeframe w Largeframe itp.

Oryginalne mocowanie silnika na ramie musi być używane bez modyfikacji pozycji.

Musi to być silnik z manualną skrzynią biegów, nie automatyczny.

Śruby spustowe oleju muszą być połączone drutem, aby nie mogły się same poluzować.

3.1.11 Cylinder

Silnik i cylinder muszą być przeznaczone dla danej serii modeli.

Żadne obce cylindry nie są dozwolone.

Cylinder musi być zaprojektowany dla danej serii silników i być swobodnie dostępny w większych ilościach (co najmniej 20 sztuk).

Ogólnie nie są dozwolone silniki chłodzone wodą. Wyjątek: K2Proto oraz K7 i K8. Płyn chłodzący może zawierać wyłącznie wodę.

Sterowanie zaworem wydechowym nie jest dozwolone.

Żadne urządzenia pomocnicze jakiegokolwiek rodzaju nie są dozwolone, np. napęd hybrydowy z silnikiem elektrycznym.

3.1.12 Przekładnia

Przepisy dotyczące przekładni należy wziąć z poszczególnych klas.

W Klasie 2Proto przekładnia jest dowolna.

3.1.13 Elektryka

Wszystkie szyby muszą być zaklejone lub usunięte.

Wyłącznik awaryjny z linką jest obowiązkowy; pozycja montażu jest dowolna. Wyłącznik musi być połączony z ciałem i działać bez ograniczeń na każdym pojeździe przez cały weekend.

3.1.14 Skuter zapasowy

Skuter, który przeszedł odbiór techniczny, musi być używany we wszystkich wyścigach danej klasy w dniu wyścigu; skuter zapasowy nie jest dozwolony. Dozwolony jest tylko jeden skuter na kierowcę i klasę.

Zmiana skutera w trakcie sezonu (między dwiema imprezami) jest dozwolona.

3.1.15 Odzież ochronna

Kierowca musi posiadać minimum odpowiedniej odzieży ochronnej, zdefiniowanej następująco:

- Motocyklowe skórzane spodnie i kurtka motocyklowa lub kombinezon skórzany motocyklowy z protektorami
- Kombinezon tekstylny motocyklowy z wystarczającymi protektorami
- Kask integralny (kaski otwarte bez ochrony podbródka nie są dozwolone) – zalecane zapięcia DD
- Buty motocyklowe
- Rękawice motocyklowe
- Ochraniacz kręgosłupa

Ślizgacze kolan iskrzące nie są dozwolone.

Odzież ochronna musi być w stanie funkcjonalnym; wielkopowierzchniowe "naprawy" taśmą nie są dozwolone.

3.2 Przepisy specyficzne dla klas

3.2.1 Klasa 1: Scooter GP Limited powered by Parmakit

Dozwolone są wszystkie ramy Vespa Smallframe. Osłona nóg musi mieć minimalną szerokość 32cm. Materiał osłony nóg i podnóżka jest dowolny, ale musi mieć wymaganą stabilność.

Kolumna kierownicy/widelec może być dowolnie wybrana. Kierownica, dźwignie, uchwyty, rury kierownicy/zmiany biegów, armatura są dowolne i modyfikowalne.

Maksymalna średnica tłoka: 58mm. Wylot musi być jednoczęściowy; żadne mostki i "zęby" nie są dozwolone.

Maksymalny skok: 51mm, korbowód dowolny.

Średnica wewnętrzna gaźnika nie może przekraczać 30,3mm w obszarze przepustnicy.

Przedni hamulec tarczowy pełnohydrauliczny jest obowiązkowy.

3.2.2 Klasa 2: Proto-Open

Ta klasa jest dla kierowców wyścigowych szukających czasu na torze ze skuterem wytrzymałościowym. Wymagane jest doświadczenie na torze z Vespą.

Dozwolone są wszystkie ramy Vespa Smallframe, Vespa Largeframe i Lambretta, włącznie z ramą Crimaz Indy 1.0.

Cylinder jest dowolny. Cylindry chłodzone wodą są również dozwolone w tej klasie. Płyn chłodzący może zawierać wyłącznie wodę.

Specjalne przepisy Proto-Open:

- Smallframe: Pojemność musi wynosić $\leq 252\text{cc}$
- Largeframe: Pojemność musi wynosić $\leq 306\text{cc}$
- Lambretta: Pojemność musi wynosić $\leq 351\text{cc}$

3.2.3 Klasa 3: Largeframe GT

Zasadniczo można używać tylko wszystkich oryginalnych komponentów silnika Piaggio & LML Largeframe modeli 80-150cc.

Dozwolone są wszystkie ramy Vespa Piaggio Largeframe (PX/T5/Sprint/Rally/Cosa/itp.) i ich licencyjne budowy. Minimalna szerokość osłony nóg i podnóżka wynosi 40cm.

Dozwolone są wszystkie cylindry z pojedynczym wylotem dla skoku 57mm z otworem 63mm z żeliwa szarego z oryginalnie dostarczaną głowicą cylindra. Dozwolone jest tylko usuwanie zadziorów. "Zasada K5".

Wszystkie wielkoseryjne wały korbowe z zaworem obrotowym z korbowodem 105mm i skokiem 57mm typu PX125 mogą być używane.

Częściowy lub pełnohydrauliczny przedni hamulec tarczowy jest obowiązkowy. Tarcza hamulcowa maks. 200mm średnicy. Tylny hamulec tarczowy nie jest dozwolony.

Czarna lista:

Wyraźnie zabronione: koło wentylatora HP4, zmienne układy zapłonowe, wały korbowe z wargami i dzwonami, blok silnika T5 wraz z częściami.

3.2.4 Klasa 4: Smallframe Corse "Trofeo Parmakit Challenger"

Istniejące pojazdy K4 startują w Klasie 1; nowe zestawy nie są już wydawane.

3.2.5 Klasa 5: Smallframe GT classic (dawniej Einheitsklasse)

Celem tej klasy jest uczynienie wyścigów skuterów manualnych technicznie jak najprostszymi. Użycie jednolitego materiału ma zapewnić równe szanse.

Dozwolone są tylko oryginalne obudowy silnika Piaggio i LML oraz ich repliki z oryginalnymi odległościami wałów (np. obudowa SIP jest dozwolona – Quattrini NIE jest dozwolone).

Dodatkowo dozwolone: cylinder Polini 130cc. Dozwolone jest tylko usuwanie zadziórów. Szczelina ściskania musi wynosić między 1,2 a 1,6mm.

Dodatkowo dozwolone: oryginalny wał korbowy lub dostępne na rynku wały wyścigowe ze skokiem 51mm i korbowodem 97mm. Wały korbowe mogą być używane tylko bez modyfikacji.

Można używać tylko oryginalnych 4-biegowych kół zębatych w połączeniu z oryginalnym wałem pośrednim. Przełożenie pierwotne można wybrać między: 3,00 lub 2,86.

Dodatkowo dozwolone: przedni hamulec tarczowy w wykonaniu częściowo lub pełnohydraulicznym. Tarcza hamulcowa maks. 200mm średnicy.

3.2.6 Klasa 5: Smallframe GT neo

Zasadniczo obowiązują wszystkie przepisy Klasy 5. Jako klasa ulepszająca przewidziana jest tutaj tylko wymiana cylindra i wydechu.

Cylinder: VMC GS135 żeliwo szare z otworem 58mm, Plug and Play jak w Klasie 5.

Wydech: VMC Siluro Sport Banane

3.2.7 Klasa 6: Street Racer

Celem tej klasy jest umożliwienie sportowej jazdy pojazdami ulicznymi na torze i danie każdemu zainteresowanemu kierowcy możliwości ścigania się tym, co ma.

Dozwolone są wszystkie ramy Vespa Smallframe, Vespa Largeframe i Lambretta, włącznie z Crimaz Indy. Modyfikacje ramy są dowolne.

Obudowa silnika jest dowolna. Cylinder jest dowolny między 50 a 311cc.

Średnica wewnętrzna gaźnika nie może przekraczać 30,3mm w obszarze przepustnicy.

Pełnohydrauliczny przedni hamulec tarczowy jest dowolny, ale wyraźnie zalecany.

Skutery elektryczne:

W Klasie 6 zestawy do konwersji elektrycznej w podwoziach SF i LF mogą być używane; punktacja skuterów na razie nie odbywa się.

3.2.8 Klasa 7: Klasy Pitbike

W tej klasie pitbike rozróżnia się 2 różne klasy pojemności:

K7 small - <160cc Pitbike 4-suw do 160cc

K7 large - <190cc Pitbike 4-suw do 190cc

Dla wszystkich pitbike'ów obowiązują następujące przepisy:

Rama: Musi być używana oryginalna rama producenta, która nie może być modyfikowana.

Hamulce: Przednie i tylne hamulce muszą być zamontowane i działać w doskonałym stanie technicznym.

Silnik: Oryginalny lub równoważny silnik. Modyfikacje są dozwolone. Tylko 4-suw dozwolony. (Jako chłodziwo może być używane tylko powietrze lub wyłącznie czysta woda)

Hałas: Obowiązują specyfikacje odpowiednich operatorów torów. Maks. 95dB.

Opony: Maksymalnie 12 cali.

3.2.9 Klasa 8: Motorower, Mokick & Mofa

W tej klasie motorowery, mokicki i mofy mogą być używane na torze wyścigowym.

Rama:

Muszą być używane ramy odpowiednio zwymiarowane do mocy. W przypadku modyfikacji lub ram własnej roboty należy to wcześniej wyjaśnić przez rules@eurochallenge.de.

Silnik:

Silniki 2-suwowe do maks. 90cc

Silniki 4-suwowe do maks. 150cc

(Jako chłodziwo może być używane tylko powietrze lub wyłącznie czysta woda)

Opony:

Maksymalnie 17-calowe koła. Opony są dowolne. Kombinacja felga-opona musi być odpowiednio dobrana.

Koniec dokumentu

European Scooter Challenge – Oficjalny Regulamin 2026 V1.2