



PRESS RELEASE - COMMUNIQUE DE PRESSE

Mies, December 11/le 11 décembre 2008

FIM Road Racing World Championship Grand Prix
Replacement Regulations for 250cc Class as from 2011 (Moto2)
Championnat du Monde FIM des
Grands Prix de Courses sur Route
Règlements de remplacement de la classe 250cc dès 2011 (Moto2)

The Grand Prix Commission, composed of Messrs. Carmelo Ezpeleta (Dorna, Chairman), Claude Danis (FIM), Hervé Poncharal (IRTA) and Takanao Tsubouchi (MSMA), in the presence of M. Paul Butler (Secretary of the meeting), in a meeting held yesterday in Barcelona, unanimously decided to introduce the following amendments (see attached pdf file) to the Road Racing World Championship Grand Prix Regulations – application as from 2011.

La Commission Grand Prix, composée de MM. Carmelo Ezpeleta (Dorna, Président), Claude Danis (FIM), Hervé Poncharal (IRTA) et Takanao Tsubouchi (MSMA), en présence de M. Paul Butler (Secrétaire de la réunion), réunie hier à Barcelone, a décidé à l'unanimité d'effectuer les amendements suivants (voir fichier pdf en pièce jointe) aux Règlements du Championnat du Monde des Grands Prix de Courses sur Route – entrée en vigueur en 2011.

Marc Pétrier
FIM Press Officer/Attaché de Presse

Replacement Regulation for 250cc Class from 2011 (Moto2)

Technical Regulations:

1. Engine

- 1.1 4-stroke engines only.
- 1.2 Engine capacity: maximum 600cc.
- 1.3 4 cylinders maximum.
- 1.4 No oval pistons.
- 1.5 Engines must be normally aspirated. No turbo-charging, no super-charging.
- 1.6 Engine speed limited to maximum:
 - 16,000 rpm. 4-cylinder engines
 - 15,500 rpm. 3-cylinder engines
 - 15,000 rpm. 2-cylinder engines

An electronic system supplied by the Organisers will be permanently attached to monitor and control engine speed.

- 1.7 Pneumatic valve operation is not permitted.
- 1.8 Inlet and Exhaust valves must be of conventional type (reciprocating poppet valves).
- 1.9 Variable valve timing or variable valve lift systems are not permitted.
- 1.10 Only wet-sump type engine lubrication systems are permitted.
- 1.11 Minimum weight of complete engine with throttle body, dry:
 - 53 kg 4-cylinder
 - 50 kg 3-cylinder
 - 47 kg 2 cylinder

2. Inlet & Fuel System

- 2.1 Variable-length inlet tract systems are not permitted.
- 2.2 Only one throttle control valve per cylinder is permitted. No other moving devices are permitted in the inlet tract before the engine intake valve.
- 2.3 Throttle bodies will have a maximum internal diameter (must be perfectly circle except for the area of dent or groove to allow the injector to come out) at engine side out-let of:
 - 42 mm for 4-cylinder
 - 48 mm for 3-cylinder
 - 59 mm for 2-cylinder
- 2.4 Fuel injectors will be restricted to a defined type (tba, based on cost).
- 2.5 Fuel pressure must not exceed 5.0 bar.
- 2.6 No artificial cooling of intake air or fuel.
- 2.7 Only air or air/fuel mixture is permitted in the induction tract and combustion chamber.
- 2.8 No direct fuel injection into the cylinder/head/combustion chamber.
- 2.9 Fuel specification will be for standard unleaded fuel (commercially available EU-compliant "pump fuel").

3. Exhaust system

- 3.1 Variable length exhaust systems are not permitted.
- 3.2 Noise limit will be a maximum of 120 dB/A, measured in a static test.

4. Transmission

- 4.1 A maximum of 6 gearbox speeds is permitted.
- 4.2 A maximum of 3 alternate gear ratios for each gearbox speed, and 2 alternate ratios for the primary drive gear is permitted. Teams will be required to declare the gear ratios for each gear used at the beginning of the season.
- 4.3 Electro-mechanical or electro-hydraulic clutch actuating systems are not permitted.

5. Ignition, Electronics & Data-Logging

- 5.1 Data logger system will be supplied by the series Organizer.
- 5.2 Only the ECU/fuel injection control units supplied by the series Organiser are allowed to be fitted to the motorcycle. Electronic control units include the timing transponder, engine RPM control, and datalogger systems. No other electronic control or datalogging systems will be allowed on the motorcycle.

Règlements de remplacement pour la classe 250cc dès 2011 (Moto2)

Règlements techniques

1. Moteur

- 1.1 Moteurs 4 temps uniquement
 - 1.2 Cylindrée : maximum 600cc
 - 1.3 4 cylindres maximum
 - 1.4 Pas de pistons ovales
 - 1.5 Les moteurs doivent être normalement aspirés. Ni turbo, ni compresseur.
 - 1.6 Vitesse maximum de rotation du moteur :
 - 16.000 rpm pour moteurs 4 cylindres
 - 15.500 rpm pour moteurs 3 cylindres
 - 15.000 rpm pour moteurs 2 cylindres
- Un système électronique fourni par les Organisateurs sera fixé en permanence afin de vérifier et contrôler la vitesse de rotation du moteur.
- 1.7 Un système de soupapes pneumatiques n'est pas autorisé.
 - 1.8 Les soupapes d'admission et d'échappement doivent être de type conventionnel
 - 1.9 Des systèmes de temps ou de levée de soupapes variables ne sont pas autorisés.
 - 1.10 Seuls des systèmes de lubrification par carter humide sont autorisés.
 - 1.11 Poids minimum du moteur complet avec instruments de carburation, à sec :
 - 53 kg pour moteurs 4 cylindres
 - 50 kg pour moteurs 3 cylindres
 - 47 kg pour moteurs 2 cylindres

2. Système d'admission et carburant

- 2.1 Des systèmes de conduits d'admission de longueur variable ne sont pas autorisés.
- 2.2 Seule une soupape de contrôle d'accélérateur par cylindre est autorisée. Aucune autre pièce en mouvement n'est autorisée dans le conduit d'admission avant la soupape d'admission du moteur.
- 2.3 Des instruments de carburation auront un diamètre interne maximum (devant être parfaitement circulaire sauf dans la zone de l'entaille ou du sillon permettant la sortie de l'injecteur) à la sortie latérale du moteur de :
 - 42 mm pour un 4 cylindres
 - 48 mm pour un 3 cylindres
 - 59 mm pour un 2 cylindres
- 2.4 Les injecteurs de carburant seront restreints à un type défini (à annoncer, basé sur le coût)
- 2.5 La pression du carburant ne doit pas excéder 5.0 bars.
- 2.6 Pas de refroidissement artificiel de l'entrée d'air ou de carburant.
- 2.7 Seul de l'air ou un mélange air/carburant est autorisé dans le conduit d'admission et la chambre de combustion.
- 2.8. Pas d'injection directe de carburant dans la chambre de combustion/culasse.
- 2.9 Les spécifications de carburant seront celles du carburant standard sans plomb (essence disponible en station-service aux normes UE).

3. Système d'échappement

- 3.1 Des systèmes de longueur variable de l'échappement ne sont pas autorisés.
- 3.2 La limite de niveau sonore sera d'au maximum 120 dB/A mesuré en test statique.

4. Transmission

- 4.1 Un maximum de 6 vitesses est autorisé
- 4.2 Un maximum de 3 rapports de boîte alternés pour chaque vitesse, et deux rapports alternés pour la transmission primaire est autorisé. Les équipes devront déclarer les rapports de boîte pour chaque vitesse utilisés en début de saison.
- 4.3 Un système d'embrayage électromécanique ou électro-hydraulique n'est pas autorisé.

5. Allumage, électronique et connexion de données

- 5.1 Un système de connexion de données sera fourni par l'organisateur du Championnat.
- 5.2 Seules les unités de contrôle d'injection de carburant ECU fournies par l'organisateur du Championnat sont autorisées à être montées sur la machine. Les unités de contrôle électronique comprennent le transpondeur de chronométrage, le contrôle de rotations du moteur, et les systèmes de connexions de

données. Aucun autre système de contrôle électronique ou de connexion de données n'est autorisé sur la moto.

Le prix de l'unité ECU fabriquée par chaque constructeur de moteur doit être égal ou inférieur à JPY75.000 (about EUR650).

6. Partie cycle

- 6.1 Le cadre sera un prototype, dont le design et la construction sont libres dans le cadre des Règlements Techniques FIM des Grands Prix. Le cadre, le bras oscillant, le réservoir d'essence, la selle et le carénage ne peuvent provenir d'une machine non prototype telle qu'une moto routière de production.
- 6.2 Poids total minimum :
 - 135 kg pour un 4 cylindres
 - 130 kg pour un 3 cylindres
 - 125 kg pour un 2 cylindres
- 6.3 Les disques de frein en carbone sont interdits.

7. Roues et pneus

- 7.1 Les roues en carbone/composite sont interdites.
- 7.2 La largeur maximum autorisée de la jante est de :
 - Avant : 4.00 pouces
 - Arrière : 6.00 ou 6.25 pouces
- 7.3 Le seul diamètre de jante autorisé est de : Avant 17 pouces, arrière 17 pouces
- 7.4 Le nombre de pneus slicks fourni à chaque pilote par manifestation sera contrôlé.

8. Matériaux et construction

- 8.1 Les matériaux de construction seront limités afin d'exclure des matériaux et des méthodes de construction chers et non-conventionnels (une liste sera publiée).
- 8.2 Les composants suivants doivent être produits en alliage de fer : ressorts de soupapes, arbres à cames, vilebrequins, bielles, axes de piston, disques de frein.
- 8.3 Les carters moteur et la culasse doivent être construits en alliage d'aluminium.
- 8.4 Les pistons doivent être faits en alliage d'aluminium.

9. Général

- 9.1 Nombre de machines : le team ne peut passer qu'une seule moto par coureur au contrôle
- 9.2 Nombre de moteurs : un maximum de 2 moteurs complets par pilote est admis à chaque manifestation. Les équipes devront enregistrer les numéros de série du moteur au contrôle technique le jour avant les premiers essais.
- 9.3 En dehors des règles ci-dessus, tous les autres critères de construction, dimensions et spécifications doivent être conformes aux Règlements FIM Grands Prix.
- 9.4 Le moteur (à l'exception de l'échappement, les instruments de carburation et l'ECU) utilisé en course est disponible à l'achat par un autre concurrent de la même course pour un prix fixé à Euros20.000. Une telle demande d'achat doit être faite par écrit à la Direction de Course durant la période de réclamation, c'est-à-dire 60 minutes après la fin officielle de la course. La transaction et la livraison seront effectuées immédiatement à la fin de la période de réclamation de 60 minutes et sera approuvée par IRTA. Les équipes qui refusent de vendre pour une offre valable seront disqualifiées.