

NORMATIVA BANC DE POTENCIA 2013

El banc de potència està disponible perquè els tècnics de la carrera puguin realitzar les verificacions oportunes en finalitzar les tandes de entrenaments i carrera. Opcionalment el banc estarà disponible per a qualsevol participant previ pagament en el mateix banc de proves de 25 €.

Tot participant, si és requerit pels tècnics, té l'obligació de posar la moto al banc de potència; en cas contrari quedarà exclòs.

La classificació de la motocicleta no serà vàlida fins a realitzar la prova en el banc de potència; si no és possible realitzar la prova, en entrenaments perdrà els seus temps i en carrera serà exclòs.

Tota motocicleta que sobrepassi la potència indicada en entrenaments perdrà els seus temps i en carrera serà exclòs.

Challenge 80cc: màxim de 22 CV

Pre-125: màxim de 32 CV

Pre-Moto3: màxim de 36 CV

No hi ha cap tolerància, en cas de superar amb 0,1 CV el valor màxim es considerarà que sobre passa la potència.

Només està permès la presència d'una persona com a representant del pilot durant la prova no essent accessible per a altres persones.

NORMATIVA CDI.



ITALKIT,S.L.ha cerrado un acuerdo de colaboración con la Comisión Técnica de la Real Federación Española y Catalana de Motociclismo, por el cual, ambas han homologado un encendido electrónico rotor interior, marca SELETTTRA-ITALKIT, modelo P3356, con curva A2/c (ver gráfica adjunta) variable, adaptable a cualquier motor, con giro izquierdas o derechas.

En la cara del rotor van marcadas, en rojo (marcas largas) el momento de ignición o encendido y en verde (marcas cortas) la recomendada por el fabricante, estando el pistón en el punto muerto superior (P.M.S.) y teniendo en cuenta el sentido de giro de cada motor, la que debe hacerse coincidir con la marca única del stator.

El stator rojo, marcado 3356E-ITALKIT, tiene una marca única para el control del momento de ignición y una numeración de control federativo.

La bobina roja está dotada de un cable con terminal rojo, para el botón de pare. Se incluye un cable de masa, para conectar chasis-motor.



ITALKIT,S.L.

CaminodelosPinos,20-30570-BENIAJAN(Murcia) España- Telf.:(+34) 968259500-Fax:968262831

Web: www.italkit.com- e-mail: italkit@italkit.com

CMV

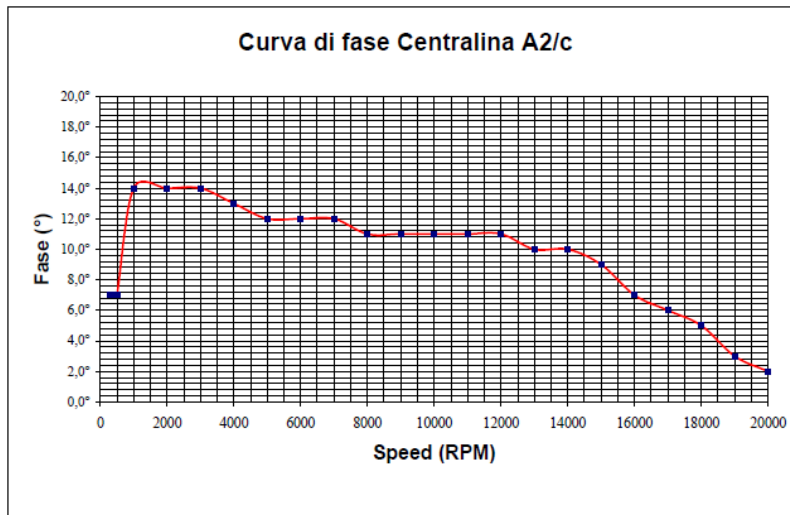
CAMPEONATO MEDITERRANEO de VELOCIDAD

Selettra s.r.l.

UTE - Ufficio tecnico Elettrico



Curva di fase dell'accensione SELETTRA A2/c Statore 2 Poli O 58.



RPM	Fase
(rpm)	(°)
0	
300	7,00
400	7,00
500	7,00
1000	14,00
2000	14,00
3000	14,00
4000	13,00
5000	12,00
6000	12,00
7000	12,00
8000	11,00
9000	11,00
10000	11,00
11000	11,00
12000	11,00
13000	10,00
14000	10,00
15000	9,00
16000	7,00
17000	6,00
18000	5,00
19000	3,00
20000	2,00

NORMATIVA DORSALS, colors i mides.

CATEGORIA	FONS	DORSAL
Challenge 80cc.	Groc	Negre
Pre-125	Blanc	Vermell
Pre-Moto3	Vermell	Blanc Mate
Stock 600	Blanc	Blau
SuperSport	Blanc	Blau
Stock 1000	Groc	Negre
Stock Extrem	Groc	Negre
SuperBike	Groc	Negre

El número davanter ha d'estar col·locat en el centre del frontal del carenat o decantat cap al costat on quedi a la vista en el sentit de marxa del lloc de cronometratge oficial.

Les mides per a tots els números davant són:	Alçada mínima	160 mm
	Ample mínim	80 mm
	Traç mínim	25 mm
Les mides per a tots els números secundaris són:	Alçada mínima	120 mm
	Ample mínim	60 mm
	Traç mínim	25 mm

Els números de l'1 al 9 podran ser més amples.

Només es podran utilitzar els dorsals del'1 al 99.

En cas de disputa sobre la llegibilitat del/s número/s, la decisió del Tècnic serà definitiva.



ANNEX 1 NORMATIVA DE DORSALS

Copa Honda	Blanc	Vermell
------------	-------	---------

Barcelona abril 2013

NORMATIVA PESOS

Challenge 80cc, Pre-125, Pre-Moto3

S'autoritzen els següents pesos mínims:

Challenge 80cc	70 kg Motocicleta	118 kg motocicleta + pilot
Pre -125	80 kg Motocicleta	128 kg motocicleta + pilot
Pre-Moto 3	90 kg Motocicleta	138 kg motocicleta + pilot

No hi ha tolerància.

Per arribar al pes mínim es pot utilitzar llast.

El pes verificat serà el total del pilot amb tot l'equipament i proteccions més el pes de la motocicleta, incloent dipòsit de carburant, combustible, aigua i altres líquids, a més de qualsevol element complementari fixat a la motocicleta, com l'emissor de cronometratge, càmera, equipament telemètric, etc..

Durant els entrenaments es podran efectuar controls de pes aleatoris en la zona designada pel Cap dels Comissaris Tècnics, així com al final de la carrera.

En finalitzar els entrenaments i la cursa no està permès de beure o realitzar qualsevol operació en la motocicleta fins a dipositar-la al parc tancat i haver-se assegurat que no correspon realitzar el control de pes.

Annex 1 NORMATIVA DE PESOS

Copa Honda		185 kg motocicleta+pilot
-------------------	--	--------------------------

Barcelona abril de 2013

NORMATIVA PNEUMÀTICS 2013

Art. 1.-Per totes les curses estan homologades les marques indicades a continuació.

Tot pilot amb una motocicleta equipada amb qualsevol altre pneumàtic no serà autoritzat a prendre part en cap cita del CMV.

Art.1.1.-Challenge 80cc - Pre-125 - Pre-Moto3

MARCA	DISTRIBUÏDOR
BRIDGESTONE	BRIDGESTONE ESPAÑA

Art. 1.2.-SuperSport - StockExtreme - SuperBike

Art. 1.3.-BRIDGESTONE CUP AMATEUR

MARCA	DISTRIBUÏDOR
BRIDGESTONE	BRIDGESTONE ESPAÑA

Art. 4.-Utilització màxima per categoria d'unitats de neumàtics: lliure.

Art. 5.- En cas de pluja el número de neumàtics del tipus PLUJA es lliure, la marca i model segons els articles anteriors.

ANNEX 1 NORMATIVA DE PNEUMÀTICS

Art. 1.1 Challenge 80cc – Pre 125 – Pre Moto 3

La marca dels pneumàtics serà lliure.

Art. 1.2 Supersport – StockExtreme - Superbike

La marca dels pneumàtics serà lliure.

Art. 1.1.2 Copa Honda

MARCA	DISTRIBUÏDOR
BRIDGESTONE	BRIDGESTONE ESPAÑA

Barcelona abril de 2013



CMV 2013
REGLAMENT TÈCNIC Homologació
Categoria Challenge 80



Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria Challenge 80cc.

Art. 1.- Requisits.

Art. 2.- Requisits base.

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.- Requisits.

Els fabricants interessats en la homologació d'un model de motocicleta han de complir els requisits següents:

- Realització d'un mínim de 10 unitats del model homologat.
- Comercialització del model homologat a un preu inferior als 8000€.
- Compromís del fabricant **per escrit** de total recolzament al control i verificació durant el campionat.

Art. 2.- Requisits base.

- A ser una motocicleta de velocitat amb carenats complets amb banyera.
- Motor de 80cc. i 2 temps.
- Potència del motor a la roda màxima de 22CV.
- Pes superior a 70 kg. en buit.
- Llanta de 17".
- Pes mínim de les rodes: conjunt (llanda, disc de fre, pneumàtic, silentblocks i gruixos)
Roda davantera: 7 kg.
Roda posterior: 8 kg.
Aquests pesos son amb neumàtic nou slick; amb el neumàtic usat slick la tolerància es de 0,5 kg. mentre que amb el neumàtic de pluja la tolerància es de 1 kg.
- El sistema d'embragatge i canvi ha de ser mecànic, sense cap ajuda elèctrica o electrònica.
- Per cada model de motocicleta es permetran només 2 relaciones úniques de canvi per tot el campionat.
- No està permès l'ús de cap peça provinent o utilitzada a 125GP.
- Es prohibeix utilitzar els següents materials: carboni, titani i magnesi.
- No està permès l'ús de telemetria; es permet exclusivament l'adquisició de les següents dades: revolucions del motor, temperatura del motor i posició GPS (sempre que la motocicleta estigui homologada amb aquests).
- La geometria ha de ser la original homologada pel fabricant.
- Complir amb els Reglaments de Seguretat de la R.F.M.E. i l'U.E.M..

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

Segons Normativa Marques i Models Homologats.



CMV 2013
REGLAMENT TÈCNIC
Categoria Challenge 80

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Challenge 80

Especificacions de la motocicleta.

- Art. 1.- Geometria.**
- Art. 2.- Estreps.**
- Art. 3.- Manillars.**
- Art. 4.- Suspensions.**
- Art. 5.- Frens.**
- Art. 6.- Rodes i pneumàtics.**
- Art. 7.- Carenats.**
- Art. 8.- Dipòsit.**
- Art. 9.- Instal·lació elèctrica.**
- Art. 10.- Radiador/s.**
- Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.**
- Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.**
- Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.**
- Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.**

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.-Geometria.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació.

Xassís i subxassís: ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació a no ser per realitzar unareparació.

Art. 2.- Estreps.

Els estreps son lliures.

El punt de fixació dels suports dels estreps ha de ser l'original.

Art. 3.- Manillars.

Han de ser els originals. El conjunt de l'accelerador i les manetes amb el seu cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

Art. 4.- Suspensions.

Forquilla: Original de lliure preparació.

Amortidor de direcció: Lliure.

Amortidor posterior: Original de lliure preparació, amb els suports originals i els punts de fixació també originals sense cap modificació.

Art. 5.- Frens.

Les manetes son lliures.

La bomba de fre ha de ser l'original.

Els conductes de frens son lliures.

Las pinces de frens han de ser les originals.

Els discs de fre son lliures sempre que en la seva construcció s'utilitzin només materials fèrrics.

Les pastilles de fre son lliures.

No s'autoritza cap conducte addicional d'aire.

Art. 6.- Rodes ipneumàtics.

Les llandes han de ser les originals, no permetent-se cap modificació.

No es permet realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

Marca i models homologats segons normativa.

Art. 7.- Carenats.

Tant la seva imatge com les subjeccions i les seves mides han de ser les originals, sent obligatoris els parafangs. Només es permeten reparacions.

No es permet cap tipus de forats addicionals.

Art. 8.- Dipòsit.

Han de ser l'original; l'interior es obligatori que estigui ple de "mousse", preferentment Explosafe ® o similar. El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

Art. 9.- Instal·lació elèctrica.

No es permet cap modificació.

La bateria es lliure, sempre que el seu pes sigui el mateix que l'original.

Art. 10.- Radiador/s.

Han de ser els originals, no permetent-se cap modificació.

Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.

No està permès modificar ni eliminar el sistema d'admissió d'aire, els tubs i la caixa de filtre homologats. Les làmines son lliures. El filtre d'aire es lliure i es pot eliminar.

Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.

Ha de ser l'original, sent lliures els xisclés i els reglatges.

La bomba de gasolina han de ser l'original sense cap modificació.

Les papallones han de ser les originals sense cap modificació.

Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser el motor homologat sense cap tipus de modificació.

Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.

El nivell màxim de soroll es el següent: 116 dB/A

Controls entremitjos i finals:

Es podrà realitzar un control de soroll entremig o final. El límit de soroll serà el següent: 117 dB/A

(+1 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 1)

(+2 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 2)

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran en la fitxa d'homologació i seran autoritzats.



CMV 2013

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Pre-125

Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria PRE-125

Notes tècniques.



Reglament Tècnic base per la homologació d'un model demotocicleta per participar en la categoria Pre-125

Art. 1.- Requisites.

Art. 2.- Característiques bàsiques.

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.- Requisites.

Els fabricants interessats en l'homologació d'un model de motocicleta han de complir els requisits següents:

- Realització d'un mínim de 15 unitats del model homologat.
- Comercialització del model homologat a un preu inferior als 9000€.
- Compromís del fabricant per escrit de total recolzament al control i verificació durant el campionat.

Art. 2.- Característiques bàsiques:

- Potència del motor a la roda màxima de 32CV.
- Pes superior a 80 kg..
- Llanta de 17".
- Pes mínim de les rodes: conjunt (llanda, disc de fre, pneumàtic, silentblocks i gruixos)

Roda davantera: 7 kg.

Roda posterior: 8 kg.

Aquests pesos són amb pneumàtic nou slick; amb el pneumàtic usat slick la tolerància és de 0,5 kg. mentre que amb el pneumàtic de pluja la tolerància és de 1 kg..

- El sistema d'embragatge i canvi ha de ser mecànic, sense cap ajuda elèctrica o electrònica.
- Per cada model de motocicleta es permetran només 2 relacions úniques de canvi per tot el campionat.
- No està permès l'ús de qualsevol peça provinent o utilitzada a 125GP.
- Està prohibit utilitzar els següents materials: carboni, titani i magnesi.
- No està permès l'ús de telemetria; es permet exclusivament l'adquisició de les següents dades: revolucions del motor, posició del puny de l'accelerador, temperatura de l'escapament, temperatura del motor i posició GPS (sempre que la motocicleta estigui homologada amb aquests).
- La geometria ha de ser la original homologada pel fabricant.
- es permet la homologació d'una (1) sola corba de l'encesa. El CDI ha de permetre ser substituït fàcilment. L'organització pot substituir el CDI de qualsevol participant en qualsevol moment de la prova.
- Complir amb els Reglaments de Seguretat de la R.F.M.E. i U.E.M..

Art. 3.- Models homologats per la present temporada.

Segons 2013CMV Normativa Marques i Models Homologats.

Notes tècniques.

- Art. 1.- Geometria.**
- Art. 2.- Xassís i subxassís.**
- Art. 3.- Manillars.**
- Art. 4.- Suspensions.**
- Art. 5.- Frens.**
- Art. 6.- Rodes i pneumàtics.**
- Art. 7.- Carenats.**
- Art. 8.- Dipòsit.**
- Art. 9.- Instal·lació elèctrica.**
- Art. 10.- Radiador/s.**
- Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.**
- Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.**
- Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.**
- Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.**

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.-Geometria.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació.

Art. 2.- Xassís i subxassís.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació a no ser per realitzar una reparació.

Estreps: els estreps son lliures, encara que el punt de fixació dels suports dels estreps ha de ser l'original.

Art. 3.- Manillars.

Han de ser els originals. El conjunt de l'accelerador, manetes amb els seu cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

Art. 4.- Suspensions.

Forquilla: Original de lliure preparació.

Amortidor de direcció: Lliure.

Amortidor posterior: Original de lliure preparació, amb els suports originals i els punts de fixació també originals sense cap modificació.

Art. 5.- Frens.

Les manetes son lliures.

La bomba de freno ha de ser l'original.

Els conductes de frens son lliures.

Las pinces de frens han de ser les originals.

Els discs de fre son lliures sempre que en la seva construcció s'utilitzin només materials fèrrics.

Les pastilles de fre son lliures.

No s'autoritza cap conducte adicional d'aire.

Art. 6.- Rodes i pneumàtics.

Les llandes han de ser les originals, no permetent-se cap modificació.

No es permet realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

La limitació del número de pneumàtics a utilitzar durant cada carrera es de:

CATEGORIA	ENTRENAMENTS	WARM UP	CURSA	TOTAL
Pre-125	Lliure	Lliure	Lliure	Lliure

Art. 7.- Carenats.

Tant la seva imatge com les subjeccions i les seves mides han de ser les originals, sent obligatoris els parafangs. Només es permeten reparacions. No es permet cap tipus de forats addicionals.

Art. 8.-Dipòsit.

Han de ser l'original; l'interior es obligatori que estigui ple de "mousse", preferentment Explosafe® o similar. El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

Art. 9.-Instal·lacióelèctrica.

No es permet cap modificació. La bateria es lliure, sempre que el seu pes sigui el mateix que l'original.

Art. 10.- Radiador/s.

Han de ser els originals, no permetent-se cap modificació.

Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.

No està permès modificar ni eliminar el sistema d'admissió d'aire, els tubs i la caixa de filtre homologats. Les làmines son lliures. El filtre d'aire es lliure i es pot eliminar.

Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.

Ha de ser l'original, sent lliures els xisclés i els reglatges. La bomba de gasolina han de ser l'original sense cap modificació. Les papallones han de ser les originals sense cap modificació.

Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser el motor homologat sense cap tipus de modificació.

Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.

El nivell màxim de soroll es el següent: 116 dB/A

Controls entremitjos i finals:

Es podrà realitzar un control de soroll entremig o final. El límit de soroll serà el següent: 117 dB/A

(+1 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 1)

(+2 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 2)

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran en la fitxa d'homologació i seran autoritzats prèvia homologació de la Federació Catalana de Motociclisme.



CMV 2013

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Pre-125

Reglament Tècnic base per la homologació d'un model de motocicleta per participar en la categoria PRE-125

Notes tècniques.

Notes tècniques.

- Art. 1.- Geometria.**
- Art. 2.- Xassís i subxassís.**
- Art. 3.- Manillars.**
- Art. 4.- Suspensions.**
- Art. 5.- Frens.**
- Art. 6.- Rodes i pneumàtics.**
- Art. 7.- Carenats.**
- Art. 8.- Dipòsit.**
- Art. 9.- Instal·lació elèctrica.**
- Art. 10.- Radiador/s.**
- Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.**
- Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.**
- Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.**
- Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.**

TOT EL QUE NO ESTIGUI ESTIPULAT EN AQUEST REGLAMENT ESTA TOTALMENT PROHIBIT.

Art. 1.-Geometria.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació.

Art. 2.- Xassís i subxassís.

Ha de ser l'original, no permetent-se cap modificació a no ser per realitzar una reparació.

Estreps: els estreps son lliures, encara que el punt de fixació dels suports dels estreps ha de ser l'original.

Art. 3.- Manillars.

Han de ser els originals. El conjunt de l'accelerador, manetes amb els seu cablejat corresponent son lliures (això no inclou la bomba de fre).

Art. 4.- Suspensions.

Forquilla: Original de lliure preparació.

Amortidor de direcció: Lliure.

Amortidor posterior: Original de lliure preparació, amb els suports originals i els punts de fixació també originals sense cap modificació.

Art. 5.- Frens.

Les manetes son lliures.

La bomba de freno ha de ser l'original.

Els conductes de frens son lliures.

Las pinces de frens han de ser les originals.

Els discs de fre son lliures sempre que en la seva construcció s'utilitzin només materials fèrrics.

Les pastilles de fre son lliures.

No s'autoritza cap conducte adicional d'aire.

Art. 6.- Rodes i pneumàtics.

Les llandes han de ser les originals, no permetent-se cap modificació.

No es permet realitzar treballs manuals sobre els pneumàtics.

Marca i models homologats segons normativa.

Art. 7.- Carenats.

Tant la seva imatge com les subjeccions i les seves mides han de ser les originals, sent obligatoris els parafangs.
Només es permeten reparacions.
No es permet cap tipus de forats addicionals.

Art. 8.-Dipòsit.

Han de ser l'original; l'interior es obligatori que estigui ple de "mousse", preferentment Explosafe[®] o similar.
El tap ha de ser l'original sense cap modificació.

Art. 9.-Instal·lacióelèctrica.

No es permet cap modificació.
La bateria es lliure, sempre que el seu pes sigui el mateix que l'original.

Art. 10.- Radiador/s.

Han de ser els originals, no permetent-se cap modificació.

Art. 11.- Caixa d'aire i conductes d'admissió.

No està permès modificar ni eliminar el sistema d'admissió d'aire, els tubs i la caixa de filtre homologats.
Les làmines son lliures.
El filtre d'aire es lliure i es pot eliminar.

Art. 12.- Sistema d'alimentació de carburant.

Ha de ser l'original, sent lliures els xisclés i els reglatges.
La bomba de gasolina han de ser l'original sense cap modificació.
Les papallones han de ser les originals sense cap modificació.

Art. 13.- Motor i canvi de velocitats.

Ha de ser el motor homologat sense cap tipus de modificació.

Art. 14.- Control de nivell sonor: 2 metres MAX.

El nivell màxim de soroll es el següent: 116 dB/A
Controls entremitjos i finals:
Es podrà realitzar un control de soroll entremig o final. El límit de soroll serà el següent: 117 dB/A
(+1 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 1)
(+2 dB/A de tolerància mesurat amb un sonòmetre del tipus 2)

Tots aquells recanvis que el fabricant consideri opcionals o de models anteriors es relacionaran en la fitxa d'homologació i seran autoritzats prèvia homologació de la Federació Catalana de Motociclisme.



CMV 2013

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria Pre-Moto3

Reglament Tècnic Pre-Moto3

Art. 2.- Especificacions de la disciplina 250-4T.

Art. 2.1.- Pesos mínims.

Art. 2.2.- Ús de materials.

Art. 2.3.- Colors dels porta-dorsals.

Art. 2.4.- Combustible.

Art. 2.5.- Refrigerants.

Art. 3.- Xassís rodant.

Art. 3.1.- Especificacions del bastidor.

Art. 3.2.- Xassís i subxassís posterior.

Art. 3.3.- Forquilla davantera.

Art. 3.4.- Forquilla posterior.

Art. 3.5.- Unitat de suspensió posterior.

Art. 3.6.- Rodes.

Art. 3.7.- Frens.

Art. 3.8.- Pneumàtics.

Art. 3.9.- Reposapeus/controls inferiors.

Art. 3.10.- Manillar i controls manuals.

Art. 3.11.- Carenat/Fibra.

Art. 3.12.- Dipòsit de combustible.

Art. 3.13.- Eix.

Art. 4.- Motor i els seus accessoris.

Art. 4.1.- Especificacions del motor.

Art. 4.2.- Air Box.

Art. 4.3.- Injecció de combustible, carburadors i CDI.

Art. 4.4.- Subministrament de combustible.

Art. 4.5.- Culata.

Art. 4.6.- Arbre de lleves.

Art. 4.7.- Pinyons del canvi.

Art. 4.8.- Cigonyal.

Art. 4.9.- Bombes d'oli i conductes d'oli.

Art. 4.10.- Bieles.

Art. 4.11.- Pistons.

Art. 4.12.- Anell de pistó, passadors i clips.

Art. 4.13.- Cilindres.

Art. 4.14.- Càrter del cigonyal i altres càrters motor (p.e.: d'encesa, caixa d'embragatge).

Art. 4.15.- Transmissió/caixa de canvi.

Art. 4.16.- Embragatge.

Art. 4.17.- Arrencada.

Art. 4.18.- Sistema d'escapament.

Art. 5.- General.

Art. 5.1.- Canviar o treure.



Art. .5.2.- Instruccions generals de seguretat.

Art. .5.3.- Homologació.

Art. .5.4.- Sistema de la Regla per reclamar.

Reglament Tècnic Pre-Moto3 U.E.M.

Art. 2.- Especificacions de la Disciplina 250-4T.

La classe està oberta a motos de curses amb xassís prototip i motors d'existències de sèrie homologats per la F.C.M., **segons la 2012 Normativa Marques i models homologats** i la U.E.M., amb les següents característiques principals:

Refrigerat per aigua, monocilíndric de 4 temps amb una capacitat mínima de 200cc. i un màxim de 250cc. i un màxim de 6 marxes.

Les modificacions dels Reglaments Tècnics es poden fer en qualsevol moment per tal de garantir una competència més justa. Aquestes esmenes entraran en vigor després de l'aprovació de la U.E.M./R.R.C..

Art. .2.1.- Pesos mínims.

El valor de pes mínim és de 90 kg.

El pes mínim d'una motocicleta es defineix com el pes total de la moto en buit (amb el dipòsit de combustible buit, però amb l'oli de motor i altres líquids a un nivell òptim). El resultat s'arrodoneix al valor de dígit superior més pròxim.

En la inspecció definitiva al final de la cursa, els equips seleccionats seran pesats en les condicions en que es trobin. Res no pot ser afegit a la màquina. Això inclou aigua, oli i combustible.

En qualsevol moment durant l'esdeveniment, el pes de tota la màquina no pot ser inferior al pes mínim amb una tolerància de 1 kg.

Es permet l'ús de llast per romandre en el límit de pes mínim i pot ser necessari a causa del sistema de handicap. L'ús de llast ha de ser declarat als comissaris tècnics en les comprovacions preliminars.

El llast ha de ser fet de una peça/es de metall sòlid, ferma i ben connectat, ja sigui a través d'un adaptador o directament a l'estructura principal o el motor. Per exemple, amb un mínim de 2 perns d'acer (min. 8mm. de diàmetre, de 8,8 graus o més).

Art. .2.2.- Ús de materials.

L'ús del titani en la construcció del motor (si no es va instal·lar originalment en la unitat homologada) o el xassís està prohibit. Per als eixos de les rodes, l'ús d'aliatges lleugers està també prohibit.

Art. .2.3.- Colors dels números de la placa.

Segons la 2012 CMV Normativa Dorsals.

Art. .2.4.- Combustible.

Segons la 2012 CMV Normativa Carburants.

Art. 2.5.- Refrigerants.

Els únics líquids refrigerants del motor permesos, excepte l'oli lubricant, ha de ser aigua o aigua barrejada amb alcohol etílic.

Art. 3.- Xassís rodant.

Art. 3.1.- Especificacions del bastidor.

El campionat és per a les motocicletes, és a dir, vehicles amb dues rodes, que fan un moviment impulsat per un motor de combustió interna, controlat exclusivament per un pilot.

Sempre que les següents normes es compleixin, els constructors tenen la llibertat d'innovar pel que fa a disseny, materials i construcció global del xassís.

Art. 3.2.- Xassís i subxassís posterior.

El xassís i el subxassís posterior han de ser fets en aliatge d'acer o alumini. No es permeten altres materials. Els laterals de l'estructura del bastidor poden estar coberts per una peça de protecció de material plàstic o compost. Aquests protectors s'han d'ajustar a la forma del marc.

Art. 3.3.- Forquilla davantera.

No es permeten forquilles davanteres controlades per ordinador.

El amortidor de direcció no pot actuar com un dispositiu limitant de bloqueig de la direcció.

Art. 3.4.- Forquilla posterior.

El braç oscil·lant ha de ser fet en aliatge d'acer o alumini.

Per raons de seguretat és obligatori l'ús d'un protector de cadena fet amb material de plàstic rígid equipat de manera per evitar quedar atrapat entre la part inferior de la cadena inferior i la roda dentada de transmissió final a la roda del darrere.

Art. 3.5.- Unitat de la suspensió del darrere.

Unitats controlades per ordinador de suspensió no estan permeses.

Art. 3.6.- Rodes.

Només es permeten llandes d'aliatge d'alumini.

Les dimensions obligatòries son: davant 2,50-17"; darrere 3.50-17".

Art. 3.7.- Frens.

Només es permeten materials ferrosos pels discos de fre (els seus eixos central es poden fer en aliatge d'alumini).

Només un únic disc i pinça estan permesos en cada roda.

Pinces tipus de carreres no estan permeses (les parts principals no es poden obtenir per mecanitzat).

Art. 3.8.- Pneumàtics.

Segons la 2012 CMV Normativa Pneumàtics.

Art. 3.9.- Reposapeus/controls inferiors.

Els reposapeus poden ser de tipus plegable, però en aquest cas, han d'estar equipats amb un dispositiu que automàticament els retorni a la seva posició normal i amb una protecció integral al final dels mateixos que ha de tenir almenys 8mm. de radi esfèric sòlid (veure diagrames A i C).

Els reposapeus metàl·lics i no plegables han de tenir un final (endollat), que sigui inseparable, de plàstic, Teflon® o un tipus de material equivalent (min. 16mm. de diàmetre).

Art. 3.10.- Manillar i controls manuals.

El manillar ha de tenir una amplada total de no menys de 450mm. i els seus extrems han de ser sòlids o coberts de goma. L'amplada del manillar es defineix com l'amplada mesurada entre la part exterior de les manetes del manillar o punys de l'accelerador.

Hi ha d'haver com a mínim 15 graus de moviment de la direcció de cada costat de la línia central. Les palanques no han de ser superiors a 200mm. mesurats des del punt de gir.

Les manetes de l'accelerador ha de tancar-se automàticament quan es deixa anar.

Els interruptors es poden canviar, però l'interruptor d'arrencada elèctrica i l'interruptor de parada del motor han d'estar ubicats en el manillar.

Art. 3.11.- Carenat/Fibra.

a) L'ús de fibra de carboni o materials compostos de carboni no està permès. Reforços localitzats específics de kevlar o carboni-kevlar estan autoritzats al voltant dels forats i altres punts subjectes a pressió.

b) L'amplada màxima de la carrosseria no ha de superar els 600mm. L'amplada del seient o qualsevol altra zona situada a la part posterior no serà superior a 450mm. (tubs d'escapament inclòs).

c) La vora del parabrises de la pantalla i les vores de totes les parts exposades del carenat han de ser arrodonides.

d) La carrosseria no s'ha d'estendre més enllà d'una línia traçada verticalment a la part davantera de la roda davantera i una línia traçada verticalment a la vora del darrere de la roda posterior. La suspensió ha d'estar plenament estesa quan es pren la mesura.

e) La combinació d'instruments/suports del carenat és lliure, però l'ús de titani i el carboni (o materials compostos similars) està prohibida.

f) En una vista lateral, ha de ser possible veure el pilot assegut en una posició normal, amb l'excepció dels avantbraços. Cap material transparent es pot utilitzar per eludir la anterior regla.

g) El carenat inferior ha de ser construït per mantenir, en cas d'una avaria al motor, com a mínim la meitat del total de l'oli i el refrigerant utilitzats en el motor (mínim 5 litres).

g) La vora inferior de qualsevol obertura al carenat ha de estar almenys 50mm. per sobre de la part inferior del carenat.

h) El carenat inferior ha d'incorporar almenys un orifici de 25mm. (mínim) de diàmetre a la part inferior frontal. Aquest forat ha de romandre tancat en temps sec i ha de ser obert en condicions de mullat segons declaració del Director de Cursa/Oficina de Cursa.

i) Les ales no es permeten, fins i tot si són una part integral del carenat o el seient. No es permeten dispositius aerodinàmics movibles.

Art. 3.12.- Dipòsit de combustible.

El tap d'ompliment del dipòsit de combustible ha de ser a prova de fuites i tenir un dispositiu de tancament positiu.

El dipòsit de combustible ha d'estar fabricat només amb aliatge d'alumini o de material d'acer. Tots els tancs de combustible han d'estar completament plens de material retardant al foc (malla de cel·les obertes).

Els tancs de combustible amb tubs de ventilació del tanc han d'estar proveït de vàlvules antiretorn que descarreguin en un dipòsit de captura amb un volum mínim de 250cc. i d'un material adequat.

Art. 3.13.- Eixos.

L'ús de fibres de titani o carboni (i altres productes similars com l'aramida, nano compostos, etc.) en la construcció de la forquilla davantera, manillar, eixos del basculant, eixos de les rodes està prohibit. Per als eixos de roda, l'ús d'aliatges d'alumini també està prohibit.

Art. 4.- Motor i els seus accessoris.

Art. 4.1.- Especificacions del motor.

Els motors són productes d'estoc. Només els motors que pertanyen a la llista "U.E.M. dels motors aprovats per la categoria de 250-4T per curses per carreteres" es poden utilitzar. En aquesta llista l'U.E.M. posarà motors originalment instal·lats en motocicletes de producció de venda al públic.

El motor ha de tenir la propietat comercial següents:

Produït en almenys 50 unitats completes i actives;

Si es venen per separat per al públic han de tenir un preu màxim de 6000€, inclòs el carburador, però sense la caixa del filtre i el tub d'escapament.

TOT EL QUE NO ESTÀ AUTORITZAT I PREVIST EN AQUESTA REGLA DEL "MOTOR I ELS SEUS ACCESSORIS" ESTÀ PROHIBIT .

Art. 4.2.- Air Box.

La construcció de l'air box és lliure, però ha de ser obligatòriament instal·lat a la màquina.

Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancada. La línia de ventilació d'oli ha d'estar connectada i descarregar a l'air box.

Art. 4.3.- Injecció de combustible, carburadors i CDI.

L'ús de vàlvules de papallona del mercat d'accessoris, injectors de combustible i carburadors és lliure, però el diàmetre màxim equivalent és de 44mm. (àrea de secció transversal = 1520mm²).

L'embut de l'aire és lliure.

La bomba del combustible i el regulador de pressió de combustible son lliures.

La ECU i el seu software s'han de correspondre exactament a la del model homologat.

Art. 4.4.- Subministrament de combustible.

Els conductes de combustible poden ser substituïts. Connectors ràpids o connectors ràpids secs poden ser utilitzats.

Els conductes de ventilació del combustible poden ser reemplaçats.

Filtres de combustible poden ser agregats.

Art. 4.5.- Culata.

Els conductes de la culata poden ser mecanitzats, però no se li permet afegir qualsevol tipus de material a la unitat original.

La junta de la culata es pot canviar.

Les vàlvules, seients de vàlvules, guies, empenyedors, retens, volanderes, xavetes de la vàlvula, base de la molla i retenidors han de ser estàndard, però les molles es poden canviar.

Art. 4.6.- Arbre de lleves.

L'arbre de lleves és lliure.

Art. 4.7.- Pinyons del canvi.

Els pinyons de lleva són lliures.

Art. 4.8.- Cigonyal.

No es permeten modificacions, però el polit, lleugerament i l'equilibri és lliure.

Art. 4.9.- Bombes d'oli i conductes d'oli.

Les bombes d'oli i els conductes d'oli són lliures.

Art. 4.10.- Bieles.

La biela ha de ser estàndard, però es permet el polit.

Art. 4.11.- Pistons.

Productes del mercat d'accessoris es poden utilitzar, però el seu calibre ha de quedar-se com l'estàndard homologat. Pes mínim: 160g.

Art. 4.12.- Anells de pistó, passadors i clips.

Els anells de pistó, els passadors i clips són lliures.

Art. 4.13.- Cilindres.

No es permeten modificacions però el mecanitzat per ajustar l'alçada es permesa.

Art. 4.14.- Càrter del motor i tots els altres càrters (p.e. d'encesa, embragatge.).

No es permeten modificacions als càrters.

Tapes laterals del motor enfortides poden ser instal·lades, però no han de ser més lleugeres que els components originals.

Totes les caixes que contenen oli de motor, i que podrien entrar en contacte amb el terra durant un accident, han de ser protegides per una segona coberta de material metàl·lic o compost (tipus carboni o kevlar). L'alumini o plaques o barres d'acer també són permeses. Tots els dispositius han d'estar dissenyats per a ser resistents a cops i fixats adequadament i de forma segura.

Art. 4.15.- Transmissió/Caixa de canvis.

Tots els engranatges de la transmissió han de ser originals, com els eixos, els tambors o la forquilla de selecció.

Només una sèrie addicional de relacions de transmissió de competició es poden utilitzar durant la temporada.

Cada participant ha de declarar les relacions de canvi abans del seva primera carrera en el Campionat

El nombre de marxes ha de romandre com les homologades.

Les relacions primàries són lliures.

Addicions a la caixa de canvis o el mecanisme de selecció, com ara els sistemes de canvi ràpid, són permesos.

El pinyó de l'eix, el pinyó de la roda posterior, la cadena de comandament i la mida es poden canviar.

La coberta del pinyó pot ser modificat, però no pot ser eliminat.

Art. 4.16.- Embragatge.

Embragatges del mercat d'accessoris o modificacions es permeten.

El sistema d'embragatge ha de ser humit i el mètode de funcionament (cable/hidràulic) ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant de motors.

Limitador de parell està permès.

Art. 4.17.- Arrencada.

El sistema d'arrencada ha d'estar al seu lloc en el motor (mecànic o elèctric). El motor d'arrencada elèctric (si n'hi ha al motor original) ha d'operar normalment i ser sempre capaç d'arrencar el motor durant l'esdeveniment. El motor ha de començar a girar pel seu propi poder, quan el motor d'arrencada elèctric ha aturat el seu procediment.

Art. 4.18.- Sistema d'escapament.

Els tubs d'escapament i silenciadors poden ser canviats o modificats.

El límit de soroll es de 102 dB/A, amb tolerància de +3dB/A en qualsevol moment de la prova; la mesura es prendrà segons Normativa FIM 2 metres MAX.

Embolcallar el sistema d'escapament no està permès.

Tubs d'escapament de titani i carboni i silenciadors estan permesos.

Per raons de seguretat la vora exposat(s) de la sortida del tub d'escapament(s) ha de ser arrodonit per evitar qualsevol vora aguda.

Art. 5.- GENERAL.

Art. 5.1.- Substituir o eliminar.

Els següents articles poden ser modificats o reemplaçats a partir dels instal·lats al motor homologat:

- Tancaments d'alumini només poden ser utilitzats en llocs no estructurals.
- Qualsevol tipus de líquid de lubricació, frens o suspensió poden ser utilitzats.
- Qualsevol tipus de bugia.
- Juntes i materials de presència.

Art. 5.2.- Instruccions generals de seguretat.

Les motocicletes han d'estar equipades amb un interruptor o botó de contacte muntat en un costat del manillar (a l'abast de la mà, mentre siguin en les manetes) que sigui capaç d'aturar el motor en marxa.

Tots els taps de drenatge ha d'estar connectats. Els cargols i els pern del filtre d'oli (s) extern que entren en una cavitat d'oli han de ser assegurats per cable.

No està permesa cap emissió directa a l'atmosfera. Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancat. Els conductes de l'oli han d'estar connectats i descarregar a l'air box.

Art. 5.3.- Homologació.

Tots els models de motor han d'estar homologats. Un document tècnic amb les dimensions, pes, dibuixos, llistes de peces i els costos i les fotos han de ser presentat pel fabricant o el seu representant i editat per la U.E.M. i serà vàlida per a un mínim d'una temporada.

Segons 2012 Normativa Marques i Models Homologats.

Art. 5.4.- Sistema de la Regla per Reclamar.

Llista U.E.M. de motors homologats per a la classe 250 4T(Esborrany)

Fabricants	Model	Diàmetre	Capacitat	Capacitat
BETA (KTM)	RT 250 4T	75,00	56,50	249,61
HONDA	CRF 250 R	78,00	52,20	249,43
	CRE F 250 X INIEZ	78,00	52,20	249,43
	CRF 250 X	78,00	52,20	249,43
HUSQVARNA	TE 250	76,00	55,00	249,51
KAWASAKI	KXE 250 F	77,00	53,60	249,60
KTM	250 EXC F	76,00	55,00	249,51
SUZUKI	RMZ250 E	77,00	53,60	249,60
TM	EN 250 F ES	77,00	53,60	249,60
YAMAHA	WR250 F	77,00	53,60	249,60
SHERCO				
GAS GAS				



CMV 2013

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria SuperSport 600

REGLAMENT TÈCNIC SUPERSPORT

Art. 2.5.- ESPECIFICACIONS TÈCNIQUES DE SUPERSPORT.

Art. 2.5.1.- Especificacions de la motocicleta.

Art. 2.5.3.- Configuracions del motor i capacitat de desplaçament.

Art. 2.5.4.1. Pesos mínims.

Art. 2.5.5.- Colors de la placa porta-dorsals.

Art. 2.5.6.- Combustible.

Art. 2.5.7.- Pneumàtics.

Art. 2.5.8.- Motor.

Art. 2.5.8.1.- Sistema d'injecció.

Art. 2.5.8.1.1.- Descripció.

Art. 2.5.8.2.- Culata.

Art. 2.5.8.3.- Arbre de lleves.

Art. 2.5.8.4.- Pinyons o engranatges de lleva.

Art. 2.5.8.5.- Cilindres.

Art. 2.5.8.6.- Pistons.

Art. 2.5.8.7.- Anells de pistó.

Art. 2.5.8.8.-Passadors i clips.

Art. 2.5.8.9.- Bieles.

Art. 2.5.8.10.- Cigonyal.

Art. 2.5.8.11.- Càrter/Caixa de canvi i cobertes laterals.

Art. 2.5.8.12.- Transmissió/Caixa de canvis.

Art. 2.5.8.13.- Embragatge.

Art. 2.5.8.14.- Bombes d'oli, bombes d'aigua i conductes d'oli.

Art. 2.5.8.15.- Radiador/refredador d'oli.

Art. 2.5.8.16.- Air Box.

Art. 2.5.8.17.- Subministrament de combustible.

Art. 2.5.8.18.- Sistema d'escapament.

Art. 2.5.9 Electricitat i electrònica.

Art. 2.5.9.1.-Encesa/Sistema de control del motor (ECU).

Art. 2.5.9.2.- Generador, alternador, motor d'arrencada elèctric.

Art. 2.5.9.3.- Equip addicional.

Art. 2.5.10.- Xassís principal i subxassís posterior i de recanvi.

Art. 2.5.10.1.- Xassís principal i subxassís posterior.

Art. 2.5.10.2.- Forquilla davantera.

Art. 2.5.10.3.- Forquilla posterior (basculant).

Art. 2.5.10.4.- Unitat de suspensió del darrere.

Art. 2.5.10.5.- Rodes.

Art. 2.5.10.6.- Frens.

Art. 2.5.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

Art. 2.5.10.8.- Estreps i controls del peu.

Art. 2.5.10.9.- Dipòsit de combustible.

Art. 2.5.10.10.- Carenat/Carrosseria.

Art. 2.5.10.11.- Seient.

Art. 2.5.10.12.- Cargols.

Art. 2.5.11.- Els següents articles PODEN ser alterats o substituïts dels de la motocicleta homologada.

Art. 2.5.12.- Els següents elements PODEN ser eliminats.

Art. 2.5.13.- Els elements següents DEUEN ser eliminats.

Art. 2.5.14.- Els següents articles DEUEN ser alterats.

Art. 2.5.- ESPECIFICACIONS TÈCNIQUES DE SUPERSPORT.

Les **següents** normes **estan** destinades a permetre canvis en la motocicleta homologada en el interès de la seguretat i la **competitivitat entre diferents conceptes de motocicleta**.

TOT EL QUE NO ESTÀ AUTORITZAT I ESCRIT EN EL PRESENT REGLAMENT ESTÀ TOTALMENT PROHIBIT.

Si un canvi a una peça o un sistema no està específicament permès en els següents articles, llavors està prohibit.

Les motocicletes SuperSport necessiten una homologació de la F.I.M.. Totes les motocicletes han de complir en tots els aspectes amb tots els requisits per la competició en carretera segons s'especifica en el Reglament Tècnic, llevat que estiguin equipats com a tals en el **model** homologat.

L'aspecte frontal, posterior i lateral de les motocicletes de SuperSport han (excepte quan estigui especificat) d'estar conforme a la forma homologada (com originalment estaven produïdes pel fabricant).l'aspecte del sistema d'escapament queda exclòs d'aquesta norma.

Art. 2.5.1.- Especificacions de la motocicleta.

Totes les **peces i sistemes** no **específicament** esmentades en els articles següents romandran com originalment estaven produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Art. 2.5.3.- Configuracions del motor i capacitat de desplaçament.

Configuracions de motor compreses a la categoria SuperSport:

Més de 400cc. fins 600cc.	4 temps	4 cilindres
Més de 500cc. fins 675cc.	4 temps	3 cilindres
Més de 600cc. fins 750cc.	4 temps	2 cilindres

La **capacitat de desplaçament, el diàmetre i la carrera** hauran de romandre en les mides homologades. Modificar el diàmetre i la carrera per arribar als límits de la classe no està permès.

Art. 2.5.4.1. Pesos mínims.

Els pesos mínims seran els següents:	600cc.	4 cilindres	161kg.
	675cc.	3 cilindres	161kg.
	750cc.	2 cilindres	161kg.

En qualsevol moment **durant** l'esdeveniment, el pes de la moto sencera (incloent-hi el dipòsit i el seu contingut) no ha de ser menor que el pes mínim.

No hi ha tolerància en el pes mínim de la motocicleta.

Durant la inspecció **tècnica** final després de la cursa, les motocicletes **seleccionades** seran pesades a l'estat en què van acabar la carrera, i el límit establert de pes s'ha de complir en aquesta condició. Res no pot ser afegit a la motocicleta. Això inclou tots els líquids.

Durant els entrenaments i les sessions de qualificació, els **pilots** poden ser requerits a presentar les **seves** motocicletes a un control de pes. En tots els casos el pilot ha de complir amb aquest sol·licitud.

L'ús de llast es permet per tal de romandre en el límit de pes mínim. L'ús de llast ha de ser declarat al Director Tècnic de la F.C.M. en les Verificacions preliminars.

Art. 2.5.5.- Colors de la placa porta-dorsals.

Segons la Normativa CMV DORSALS de l'any en curs.

Art. 2.5.6.- Combustible.

Segons la Normativa CMV CARBURATNTS de l'any en curs.

Art. 2.5.7.- Pneumàtics.

Segons la Normativa CMV PNEUMÀTICS de l'any en curs.

Els pneumàtics han de ser d'un tipus completament modelat portant les mides a la paret lateral del pneumàtic per a la venda comercial al públic. La profunditat de les emprems dels pneumàtics han d'estar per sobre dels 2,5mm.en tota l'amplada del pneumàtic en les verificacions prèvies a la carrera. Els pneumàtics ha de tenir una banda de rodament positiu i negatiu del 96% positiu i un mínim de 4%negatiu (terra i la relació del mar). La distància màxima des de la vora externa del pneumàtic al 50% dels elements de la banda de rodament és de 35mm..

Un (1) mida per la part davantera i dos (2) mides de la part posterior estan permeses. Cadascun dels pneumàtics davanter i del darrere han d'estar disponibles en la mateixa mida i la banda de rodament per a tots pilots. Els fabricants només podran presentar un sol patró pel davant i un altre pel darrera per la seva aprovació. El patró dels pneumàtics prèviament aprovat seguirà sent vàlid fins a un any després de la introducció d'un patró de pneumàtics nous aprovats.

Tots els pneumàtics que s'utilitzin han de ser fàcilment identificables amb una marca de color o un sistema numèric per ser aplicats pel proveïdor oficial en el moment de la fabricació.

A criteri del pilot, els pneumàtics intermedis o de clima humit poden ser usats. Els pneumàtics de pluja han de ser pneumàtic completament modelats. L'ús de pneumàtics tallats a mà no és permès. Els pneumàtics de mullat ha d'estar marcats com de "No per l'ús a la carretera" o "NHS".

En cada cita, durant els entrenaments lliures, entrenaments classificatoris, warm up i cursa, el màxim de pneumàtics anteriors i posteriors que poden ser usats vindrà reflectit en la Normativa CMV PNEUMÀTICS.

Tots els pneumàtics (completament modelat i intermedi) s'inclouen en el total a comptabilitzar. A l'inici de l'esdeveniment, el proveïdor oficial pot ser sol·licitat pel Director Tècnic de la F.C.M. a lliurar quatre (4) mostres de cada tipus de pneumàtic previst per utilitzar en l'esdeveniment.

Els pneumàtics utilitzats en els entrenaments lliures, entrenaments classificatoris, warm up i cursa han de ser marcats amb una etiqueta adhesiva. L'etiqueta mostrarà un número d'identificació per a cada pilot i tindrà un color diferent depenent de si s'aplica a la roda davantera o posterior. A cada cursa el Director Tècnic de la F.C.M. assignarà un número de la seva elecció a la competència, mentre que els colors canviaran per cada carrera.

Els adhesius es lliuraran als equips en un sobre tancat abans de la primera sessió d'entrenaments a acord amb un calendari fixat pel Director Tècnic de la F.C.M.. L'horari serà publicat al menys una setmana abans de l'esdeveniment. En situacions extraordinàries, el Director Tècnic de la F.C.M. pot/podria alterar aquest programa.

Després del lliurament de les enganxines, els equips seran responsables de la seva custòdia i ús. Els adhesius s'han d'aplicar a la paret lateral dret de la llanda. El personal designat pel Director Tècnic comprovarà que totes les motocicletes en la línia de boxes estiguin equipats amb pneumàtics amb etiqueta.

L'ús de motocicletes amb pneumàtics sense marcar (per exemple, sense els adhesius oficials) serà informat immediatament a Direcció de Cursa, que prendrà les mesures apropiades.

En casos excepcionals, si l'etiqueta resulta danyada o mal aplicada, fins a 2 enganxines addicionals es poden lliurar a la discreció del Director Tècnic de la F.C.M.. No obstant això, l'etiqueta danyada ha de ser retornada al Director Tècnic i/o el pneumàtic al que es va aplicar ha d'estar absolutament intacte.

Qualsevol modificació o tractament (tall, ranurat) està prohibit.

Art. 2.5.8.- Motor.

Art. 2.5.8.1.- Sistema d'injecció.

Art. 2.5.8.1.1.- Descripció.

Per sistemes d'injecció de combustible entenem els cossos de l'accelerador, els injectors de combustible, els dispositius d'entrada de longitud variable, la bomba de combustible i el regulador de pressió de combustible.

- El sistema original homologat d'injecció de combustible ha de ser utilitzat sense cap modificació.
- Els injectors de combustible ha de ser fixes i sense alteracions respecte a l'especificació i fabricació original.
- Els aïlladors d'entrada del cos de l'accelerador poden ser modificats.
- Les trompetes (incloent els seus punts de fixació) poden ser alterades o reemplaçades.
- Les papallones no poden ser canviades o modificades.
- No es poden afegir dispositius d'entrada de longitud variable si no estan presents a la motocicleta homologada i han de romandre idèntics i operar en la mateixa forma que el sistema homologat. Totes les parts del dispositiu d'entrada de longitud variable ha de romandre exactament igual que el model homologat.
- Els dispositius de buit han de quedar fixats en la posició oberta.
- Les vàlvules de papallona secundària i els eixos poden ser eliminats o fixats en la posició oberta i els electrònics es poden desconnectar o treure.
- L'aire i la barreja aire/combustible pot anar a la cambra de combustió exclusivament a través de les papallones del cos de l'accelerador.
- Les vàlvules de papallona controlades electrònicament, conegudes com "Ride-by-wire", poden ser utilitzades si el model homologat està equipat amb el mateix sistema. El software pot ser modificat, però tots els sistemes de seguretat i procediments dissenyats pel fabricant originalment han de ser mantinguts.

Art. 2.5.8.2.- Culata.

El cap del cilindre ha de ser el model homologat. Les modificacions següents seran permeses:

- Rectificat de la superfície de la culata al costat de la junta.
- Modificacions dels ports d'entrada i d'escapament traient o afegint material (la soldadura està prohibida).
- Les guies de vàlvules originals homologades es poden tallar o modificar, però només en els ports d'admissió o d'escapament.
- El polit de la cambra de combustió.
- Els seients originals de les vàlvules han de ser utilitzats, però es permeten modificacions en la seva forma.
- La relació de compressió és lliure però la càmera de combustió només pot ser modificada mitjançant la supressió de material.

Està prohibit afegir qualsevol material al cap del cilindre, llevat del que s'ha descrit anteriorment. Els balancins (si existeixen) han de romandre com els homologats (material i dimensions).

Les vàlvules poden ser alterades o reemplaçades i el material pot ser canviat, però els diàmetres màxim i mínim i el pes ha de romandre com els homologats. L'ús de vàlvules de titani és permès només si la motocicleta homologada venia equipada amb aquest tipus de vàlvules.

Les molles de les vàlvules es poden canviar.

Els retenidors de les molles de les vàlvules poden ser reemplaçats o modificats, però el seu pes ha de ser el mateix **que**, o superior, als originals.

Art. 2.5.8.3.- Arbre de lleves.

El mètode de guiament ha de romandre com el del model homologat.

La durada és lliure, però l'alçadora ha de romandre com el model homologat.

La cadena de distribució o la corretja de la lleva del dispositiu/s tensor són lliures.

En les verificacions tècniques: per a sistemes d'accionament directe de la lleva, l'elevació del lòbul de la lleva és mesurarà; per a sistemes d'accionament de la lleva no directe (és a dir, amb balancins), l'elevació de la vàlvula es mesurarà.

Art. 2.5.8.4.- Pinyons o engranatges de lleva.

Els pinyons de lleva o els engranatges de lleves poden ser modificats o substituïts per permetre el canvi de graduació del arbre de lleves.

Art. 2.5.8.5.- Cilindres.

Els cilindres han de romandre com els homologats.

Només les següents modificacions als cilindres estan permeses. La superfície de la junta de la culata pot ser mecanitzada per permetre l'ajust de la relació de compressió revestida per reparar una coberta deformada en la superfície del cilindre.

Els materials homologats i les peces específiques pels cilindres poden ser utilitzats. La superfície final de l'orifici del cilindre ha de romandre com els homologats.

Art. 2.5.8.6.- Pistons.

Els pistons han de romandre com els homologats.

El polit i l'alleugeriment no estan permesos.

Art. 2.5.8.7.- Anells de pistó.

Els anells de pistó han de romandre com els homologats. No es permeten modificacions.

Art. 2.5.8.8.- Passadors i clips.

Els passadors i els clips del pistó han de romandre com els homologats. No es permeten modificacions.

Art. 2.5.8.9.- Bieles.

Les bieles han de seguir sent com les homologades.

El polit i l'alleugeriment no estan permesos.

Art. 2.5.8.10.- Cigonyal.

El cigonyal ha de romandre com els homologats, sense **cap** modificació.

El polit i l'alleugeriment no estan permesos.

Les modificacions dels volants no estan permeses.

Art. 2.5.8.11.- Càrter/Caixa de canvi i cobertes laterals.

Els càrters han de romandre com els homologats. No es permeten modificacions (incloent la pintura, el polit i l'alleugeriment).

No es permet afegir una bomba que s'utilitzi per crear un buit en el càrter. Si una bomba de buit està instal·lada a la motocicleta homologada, llavors es podrà utilitzar només com la homologada.

Altres caixes del motor han d'estar fetes d'un material homologat amb l'exclusió de les cobertes laterals.

Les cobertes laterals poden ser alterades, modificades o substituïdes. Si son alterades o modificades, la coberta ha de tenir almenys la mateixa resistència al impacte que l'original. Si son reemplaçades, la coberta ha de ser d'un material amb un pes específic igual o superior al pes total de la coberta no ha de ser inferior a l'original.

Protectors del motor en forma d'enfortiment dels laterals del motor poden ser instal·lats. Aquestes cobertes no han de ser més lleugeres que la part estàndard.

Totes les cobertes laterals/caixes de motor que continguin oli i que podrien estar en contacte amb el terra durant un accident han de ser protegides per una segona coberta feta de materials compostos, **com** ara el carboni o el kevlar®. Plaques i/o barres d'alumini o d'acer també són permeses. Tots aquests dispositius han d'estar dissenyats per a ser resistents contra xocs sobtats i han de ser reparades correctament i amb seguretat.

Es poden afegir orificis a les cobertes dels embragatges en sec per permetre un refredament addicional. La coberta del pinyó es pot treure.

L'addició d'un protector de càrter en l'eix secundari està permesa.

Art. 2.5.8.12.- Transmissió/Caixa de canvis.

Totes les relacions de transmissió/caixa de canvis son lliures.

El número de marxes ha de romandre com les homologades.

Els engranatges primaris han de seguir sent com els homologats.

Els sistemes de canvi ràpid estan permesos.

El traçat dels eixos de transmissió han de ser els mateixa que en la motocicleta homologada i només el material i les relacions es poden canviar.

El disseny i la funció del tambor de canvi ha de ser els mateixos que en la motocicleta homologada.

Les forquilles de selecció poden ser canviades. No obstant això, les forquilles s'han de comprometre amb els mateixos engranatges i la mateixa funció en la mateixa manera que en la motocicleta homologada.

El pinyó de l'eix secundari, el pinyó de la roda del darrere, la duia de cadena i la grandària pot ser canviada.

El protector de cadena, sempre que no s'incorpori al parafang del darrere, es pot treure.

Art. 2.5.8.13.- Embragatge.

El sistema d'embragatge (tipus humit o sec) i el mètode de funcionament (per cable o hidràulic) han de romandre com els homologats.

Els discos de fricció i la seva unitat poden ser canviats.

Les molles de l'embragatge poden ser canviades.

La campana de l'embragatge (exterior) pot ser reforçada.

El conjunt de l'embragatge original pot ser modificat o substituït per un del mercat auxiliar, **incloent les capacitats de reserva de parell límit (tipus lliscant).**

Cap font d'alimentació (és a dir, hidràulica o elèctrica) es pot utilitzar per a la selecció de marxes, si no es instal·lada al model homologat per a ús en carretera. El poder humà s'exclou de la prohibició.

Art. 2.5.8.14.- Bombes d'oli, bombes d'aigua i conductes d'oli.

Les modificacions són permeses, però la carcassa de la bomba, els punts de muntatge i els punts d'alimentació d'oli han de romandre com a l'original.

Els conductes d'oli poden ser modificats o reemplaçats. Els conductes d'oli que continguin pressió positiva, de ser reemplaçats, han de ser de construcció metàl·lica reforçada amb connectors estampats o recanxutats.

Les parts internes de la bomba d'aigua poden ser canviades o modificades. La relació de transmissió pot ser canviada. L'aparença externa ha de romandre com la homologada.

Art. 2.5.8.15.- Radiador/refredador d'oli.

El radiador es pot canviar **per un radiador del mercat auxiliar que** encaixi en la ubicació estàndard i no requereixi cap modificació en l'estructura principal o l'aparença del carenat exterior.

Modificacions en el radiador d'oli **homologat** només es permeten si **no requereixen** cap modificació a l'estructura principal o en l'aparença del carenat exterior. Un intercanviador de calor (oli/aigua) pot ser **reemplaçat per** un refrigerador d'oli.

El ventilador del radiador i el seu cablejat pot ser canviat, modificat o eliminat.

Refredadors d'oli addicionals no estan permesos.

El radiador d'oli no ha d'estar muntat en o per sobre del parafang posterior.

Art. 2.5.8.16.- Air Box.

L'air box ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant en la motocicleta homologada.

El filtre d'aire pot ser eliminat o substituït.

Els drenatges de l'air box han d'estar segellats.

Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancada. Tots els conductes del respirador d'oli han d'estar connectats i descarregar a l'air box.

Els tubs i els conductes d'aire que va des de la cúpula a l'air box poden ser modificats, substituïts o eliminats. Si els tubs/conductes s'utilitzen, han de ser connectats a les entrades de l'air box originals i sense modificar.

Art. 2.5.8.17.- Subministrament de combustible.

La bomba de combustible i el regulador de pressió de combustible han de seguir sent els mateixos que en la motocicleta homologada.

La pressió del combustible ha de ser com l'homologat.

Els conductes de combustible del dipòsit de combustible fins als injectors (tubs de combustible, muntatge d'impulsió, juntes, abraçadores, recipient de combustible) poden ser substituïts.

La/s línia/s de combustible que va des del dipòsit de combustible fins al sistema d'injecció de combustible ha de estar ubicats de tal manera que estiguin protegits de possibles danys derivats d'un accident.

Els connectors ràpids o connectors ràpids de fre en sec poden ser utilitzats.

Els conductes de ventilació del combustible poden ser reemplaçats.

Es poden agregar filtres de combustible.

Art. 2.5.8.18.- Sistema d'escapament.

Els tubs d'escapament i els silenciadors poden ser **alterats o substituïts** respecte als instal·lats en la motocicleta homologada. Els convertidors catalítics **poden** ser eliminats.

El número final de silenciador/s d'escapament han de seguir sent els mateixos que el model homologat. El silenciador/s han d'estar al mateix costat/s **que** en el model homologat.

Per raons de seguretat, la vora de sortida exposada del tub/s d'escapament/s ha de ser arrodonida per evitar les vores esmolades.

L'embalatge dels sistemes d'escapament no es permet a excepció de la zona del peu del pilot o una àrea en contacte amb el carenat i per protecció contra la calor.

Els límits del soroll de SuperSport de 107 dB/A (amb 3 dB/A de tolerància després de la carrera).

Art. 2.5.9 Electricitat i electrònica.

Els cables elèctrics, els connectors, la bateria i els interruptors són lliures.

Art. 2.5.9.1.-Encesa/Sistema de control del motor (ECU).

L'encesa/sistema de control de motor (ECU) pot ser modificat o canviat.

Les bugies d'encesa, les tapes d'endoll i els cables poden ser reemplaçats.

Art. 2.5.9.2.- Generador, alternador, motor d'arrencada elèctric.

El generador pot ser modificat, eliminat o reemplaçat.

L'arrencada elèctrica ha d'operar normalment i sempre ser capaç d'arrencar el motor durant l'**esdeveniment**.

Art. 2.5.9.3.- Equip addicional.

Equip addicional d'hardware no present en la motocicleta original homologada pot ser afegit (aquest permís es refereix a: adquisició de dades i sensors, ordinadors, equip de gravació, control de tracció).

L'addició d'un dispositiu d'infrarojos (IR) de transmissió d'una senyal entre el pilot de carreres i el seu equip, que s'utilitzi exclusivament per al cronometratge, es permet.

L'addició d'una unitat de GPS per a la pressa de temps/marcador està permetida.

La telemetria no està permetida.

Art. 2.5.10.- Xassís principal i subxassís posterior i de recanvi.

Durant tota la durada de l'esdeveniment, cada pilot només podrà utilitzar una (1) motocicleta completa, tal com es presenta per al Control Tècnic, amb el xassís clarament identificat amb un segell. En cas que el xassís hagi de ser reemplaçat, el pilot o l'equip potsol·licitar l'ús d'un xassís de recanvi al Director Tècnic de la F.C.M..

El xassís de recanvi ha de ser presentat al Director Tècnic per **rebre** el permís **per** reconstruir la moto. El **premtatge** de l'estructura es limitarà estrictament a:

- Bastidor principal.

- Rodaments (pipa de direcció, basculant, etc.)
- Basculant.
- Vinculació de la suspensió del darrere i l'amortidor.
- Tiges superior i inferior.
- Cablejat.

El xassís de recanvi no es permetrà al box abans que el pilot o l'equip hagi rebut l'autorització del Director Tècnic.

La motocicleta, un cop reconstruïda, ha de ser inspeccionada abans del seu ús per part del Director Tècnic per controls de seguretat i un nou segell serà col·locat en el xassís de la motocicleta.

Explicació dels procediments:

Només una (1) motocicleta completa es pot presentar a la Verificació Tècnica preliminar i serà la moto que rebrà el permís per sortir a la pista al box durant els entrenaments, classificació, warm up i carrera.

El xassís d'aquesta motocicleta serà segellat pel Director Tècnic o pel seu personal designat.

El segell portarà un número de sèrie, que serà gravat. Qualsevol intent de treure el segell el danyarà irreparablement.

En qualsevol moment durant l'esdeveniment els Comissaris Tècnics, sota la direcció del Director Tècnic de la F.C.M., podrà comprovar el segellat i verificar que correspon a la motocicleta i al pilot que se li va assignar. Per referències creuades, cada xassís ha de tenir un número únic gravat, preferentment en la zona de la direcció.

Si la motocicleta està danyada en un accident o en qualsevol altre incident, es podrà autoritzar a utilitzar el xassís de recanvi per reconstruir la motocicleta.

El xassís de recanvi pot ser reconstruït amb els següents elements: xassís principal, basculant, vinculació de la suspensió del darrere, els amortidors, coixinets de direcció, abraçadores triples superiors i inferiors i el cablejat.

Quan un equip decideix que una motocicleta estavellada o danyada requereix d'un canvi de xassís, s'ha d'informar per escrit al Director Tècnic, utilitzant un formulari específic. Només en aquest punt es pot introduir el xassís de recanvi al box.

Les peces poden ser transferides de la motocicleta danyada per la reconstrucció de la moto de recanvi.

Una vegada reconstruïda la motocicleta de substitució, s'haurà de sotmetre a una nova Verificació Tècnica per controls de seguretat i un nou ressegellat. El segell de la moto danyada serà destruït pel personal tècnic i el xassís de la moto no es podrà utilitzar per a la resta de l'esdeveniment. El nou número de sèrie serà gravat pel Director tècnic. La motocicleta de reemplaçament podrà ser utilitzada a la pista només després del final de l'entrenament lliure o de qualificació o la carrera en què es va produir el dany. La motocicleta danyada ha de ser retirada tan aviat com sigui possible i emmagatzemada fora del box.

Després que el xassís de recanvi s'hagi utilitzat, en cas de que calgui ser substituït de nou a causa d'un accident o altres danys, els treballs de muntatge es realitzarà per mitjà d'un xassís mínim sense els components connectats. El Director Tècnic inspeccionarà el xassís nu i donarà la seva aprovació abans que el treball pugui començar.

Qualsevol acció en contra d'aquests procediments es traduirà en una penalització descrita en el Reglament Tècnic.

Informació de contacte pel Director Tècnic i el seu personal nomenat es donarà als equips de SuperSport les Verificacions Tècniques preliminars.

Art. 2.5.10.1.- Xassís principal i subxassís posterior.

El marc ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant per la motocicleta homologada. Es poden perforar forats en el xassís principal només per fixar els components aprovats (és a dir, suports dels carenats, suports de l'amortidor de direcció, sensors).

Els laterals del bastidor poden ser coberts per una peça protectora d'un material compost. Aquests protectors s'han d'ajustar a la forma de l'estructura.

Res més es pot afegir o eliminar del xassís.

Totes les motocicletes han de mostrar un número d'identificació del vehicle **inscrit** al xassís principal. Els suports o les plaques de muntatge del motor han de romandre com originalment estaven produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El subxassís posterior pot ser canviat o alterat, mentre el tipus de material segueixi sent l'homologat, o de major pes específic.

Es poden afegir suports addicionals de seguretat, mentre que suports inútils que sobresurtin es poden suprimir si no afecten la seguretat de la construcció o la fabricació. Ganxos d'accessoris per la part posterior del xassís poden ser eliminats.

L'esquema de la pintura no està restringit però el polidell xassís o del subxassís no està permès.

Art. 2.5.10.2.- Forquilla davantera.

Les forquilles han de romandre com originalment estaven produïdes pel fabricant per la motocicleta homologada.

Les parts **originals** internes de les forquilles **homologades** poden ser modificades o canviades.

Cap recanvi de les suspensions del mercat auxiliar o prototip controlat electrònicament de la suspensió pot ser utilitzat, **llevat que aquesta suspensió ja fos present en el model de producció de la motocicleta homologada, encara que ha de romandre completament estàndard (totes les peces mecàniques o electròniques han de seguir sent com les homologades).** El sistema original de suspensió ha de treballar de forma **segura** en cas d'una errada en el sistema electrònic.

Es poden instal·lar kits del mercat auxiliar pels amortidors o les vàlvules.

Les molles dels amortidors poden ser modificades o reemplaçades.

Les tapes de les forquilles poden ser modificades o reemplaçades per permetre l'ajust extern.

Els segells contra la pols poden ser modificats, canviats o eliminats si la forquilla resta totalment segellada a fuites d'oli.

L'acabat de la superfície originals dels tubs de la forquilla (barres, tubs) pot ser canviat. Tractaments addicionals de superfície estan permesos.

Les abraçadores superior i inferior de la forquilla (tija, ponts) han de romandre com originalment estaven produïts pel fabricant a la motocicleta homologada.

Un amortidor de direcció es pot afegir o ser substituït per un del mercat auxiliar.

L'amortidor de direcció no pot actuar com un dispositiu de bloqueig limitant de la direcció.

Art. 2.5.10.3.- Forquilla posterior (basculant).

La forquilla del darrere ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per la motocicleta homologada. Un protector de cadena ha de ser instal·lat de tal manera per reduir la possibilitat que qualsevol part del cos dels pilots **pugui** quedar atrapada entre la part inferior del pas de la cadena i el pinyó de la roda posterior.

El pern del pivot de la forquilla posterior ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per la motocicleta homologada.

L'ajustador posterior de l'eix de la cadena pot ser modificat o canviat.

Es poden afegir suports de la roda posterior per soldadura o per mitjà de cargols. Els suports han de tenir les vores arrodonides (amb un radi gran). Els cargols de fixació han de estar retrets. Un sistema d'ancoratge o punt/s per mantenir la pinça original del fre del darrere en el seu lloc es pot afegir a la part posterior del basculant.

Art. 2.5.10.4.- Unitat de suspensió del darrere.

La unitat de la suspensió posterior (**amortidor**) pot ser canviat o modificat. Les fixacions originals del xassís i la forquilla posterior han de ser com les homologades.

La molla/s de la unitat de suspensió posterior pot ser canviada.

Cap recanvi de les suspensions del mercat auxiliar controlat electrònicament pot ser utilitzat, **llevat que aquesta suspensió ja fos present en el model de producció de la motocicleta homologada, i ha de romandre completament estàndard (totes les peces mecàniques o electròniques han de seguir sent com les homologades)**. El sistema de suspensió original ha de treballar de forma **segura** en cas d'una errada en el sistema electrònic.

La vinculació de la suspensió del darrere ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Art. 2.5.10.5.- Rodes.

Les rodes han de romandre com originalment estaven produïdes pel fabricant per la motocicleta homologada. Qualsevol càmera d'aire (si existeix) o vàlvules d'inflat es poden utilitzar.

Els pesos d'equilibrat poden ser descartats, canviats o afegits.

La unitat velocímetre pot ser eliminada i reemplaçada per un espaiador.

Si el disseny original incloïa una unitat d'amortidor de la roda del darrere, aquest ha de romandre com originalment estava produït per la motocicleta homologada.

Els eixos de les rodes davanteres i del darrere han de romandre com originalment estaven produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El diàmetre de la roda i l'ample de la llanda ha de romandre com originalment estaven homologats.

Art. 2.5.10.6.- Frens.

Els discs de fre davanteres i posteriors poden ser **reemplaçats per discos del mercat auxiliar que** han d'ajustar a la pinça original i el seu muntatge. No obstant això, el diàmetre exterior i el sistema de ventilació ha de seguir sent **el mateix** que a la motocicleta homologada. Els discos ventilats internament no es permeten si no hi **eren** a la motocicleta homologada.

Les fixacions del disc de fre es poden canviar, però han de mantenir la mateixa forma i el mateix tipus de muntatge de les rodes **de la motocicleta homologada**.

Els discos de fre de recanvi han de ser de material ferrós.

Les pinces de fre davanteres i posteriors, així com tots els punts de fixació i els seus elements de muntatge (muntatge, suport, suspensió) han de romandre com originalment estaven produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada (veure Art. 2.5.10.3.-).

Per tal de reduir la transferència de calor cap al fluid hidràulic es permeten afegir falques metàl·liques per les pinces, entre les pastilles i les pinces, i/o reemplaçar els pistons d'aliatge lleuger amb pistons d'acer fets pel mateix fabricant de la pinça.

El cilindre principal del fre davanter ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant per a la motocicleta homologada, amb **exclusió** de la palanca de mà.

La bomba del fre del darrere ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Els conductes hidràulics del fre davanter i del darrere es poden canviar. El líquid de frens pot ser substituït i/o reposat. Els connectors ràpids poden ser utilitzats. La divisió dels conductes del fre davanter per les pinces del fre davanter s'ha de fer per sobre de la vora inferior del pont de la forquilla (part inferior de la tija).

Les pastilles de fre davanteres i del darrere es poden canviar. Els passadors de seguretat de les pastilles de fre poden ser modificats per els de tipus de canvi ràpid.

Els conductes d'aire addicionals no estan permesos.

El sistema antiblocatge de frens (ABS) només es pot utilitzar si s'ha instal·lat al model homologat per a ús en carretera. No obstant això, ha de ser completament estàndard (qualsevol part mecànica o electrònica ha de romandre com la homologada, amb l'excepció dels discos de fre i les palanques del cilindre principal), i només el programa de l'ABS pot ser modificat.

El bloqueig del sistema antiblocatge (ABS) es pot desconnectar i la seva ECU es pot desmantellar. La roda del rotor ABS pot ser eliminada, modificada o substituïda.

Art. 2.5.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

El manillar, el muntatge de l'accelerador i els cables, controls manuals i palanques poden ser **alterats** o substituïts **a partir dels instal·lats a la motocicleta homologada** (a excepció de la bomba de fre).

El manillar i els comandaments manuals poden ser recol·locats.

Els controls de l'accelerador ha de ser de tancament automàtic quan no es portin de la mà.

L' interruptor d'arrencada elèctric i l'interruptor de parada del motor han d'estar ubicats en el manillar.

Art. 2.5.10.8.- Estreps i controls del peu.

Els estreps/controls del peu poden ser reubicats, però els suports han de ser muntats els punts de muntatge originals del xassís.

Els estreps poden ser muntats de forma rígida o del tipus plegable que incorporaren undispositiu per tornar a la posició normal.

El final de l'estrep ha de tenir almenys un final de 8mm. Com a mínim de ràdio esfèric sòlid.(veure diagrama A&C).

Els estreps no plegables ha de tenir un final (tap) del que ha de ser inseparable, fet d'alumini, plàstic, Teflon® o un material de tipus equivalent (radi mínim 8mm.). La superfície del tap ha d'estar dissenyada per arribar a la zona de la manera més àmplia possible. El Director Tècnic té el dret de rebutjar qualsevol endoll que no compleixi aquesta **funció** de seguretat.

Art. 2.5.10.9.- Dipòsit de combustible.

El dipòsit de combustible ha de romandre com originalment estava produït pel fabricant per la motocicleta homologada.

Tots els dipòsits de combustible han d'estar completament plens de material retardant al foc (de cel·les obertes de malla, p.e.: "Explosafe®").

Els dipòsits de combustible amb tubs de ventilació han d'estar proveïts de vàlvules de no retorn quedescarreguin en un dipòsit de captura amb un volum mínim de 250cc. fet d'un material adequat.

Els taps del dipòsit de combustible poden ser canviats. Els taps del dipòsit de combustible, quan estiguin tancats, han de ser a prova de fuites. A més, han d'estar ben tancats per evitar l'obertura accidental en qualsevol moment.

Art. 2.5.10.10.- Carenat/Carrosseria.

a) El carenat, els parafangs davanters i la carrosseria s'ha de semblar a com s'havia produït pel fabricant per a la motocicleta homologada.

b) El carenat i la carrosseria pot ser reemplaçat per duplicats cosmètics de les peces originals. El material pot ser canviat. L'ús de materials de fibra de carboni o Kevlar® no està permès encarenats, tapes del dipòsit de combustible, seient, base del seient associats en la construcció de la carrosseria.

c) La mida i les dimensions han de ser les mateixes que les peces originals sense cap tipus de addició o eliminació d'elements de disseny.

d) El parabrisa o cúpula pot ser reemplaçada per material transparent només.

e) La combinació original d'instruments/suports del carenat poden ser reemplaçats. Tots els altres suports de carenat poden ser alterats o reemplaçats.

f) Els conductes d'aire originals que corren entre el carenat i l'air box poden ser alterats o reemplaçats.

g) Els conductes d'aire original a l'air box poden ser alterats o reemplaçats.

Les obertures originals per al refredament en les seccions laterals del carenat/carrosseria poden ser parcialment tancades, només per donar cabuda als logotips/lletres dels patrocinadors. Aquesta modificació s'ha de fer amb l'ús d'una malla de filferro o placa perforada. El material és lliure, però la distància entre tots els centres d'obertura, els centres de cercle i el seu diàmetre ha de ser constant. Els forats o perforacions han de tenir una proporció d'àrea oberta > 60%.

- h) El carenat inferior ha de ser construït per contenir, en el cas de trencament d'un motor, almenys la meitat del total de l'oli i el refrigerant utilitzats en el motor (mínim 5 litres). La vora inferior de les obertures en el carenat ha d'estar situat com a mínim a 50mm. per sobre de la part inferior del carenat.
- i) El carenat inferior haurà d'incorporar un forat de 25mm. a la part inferior de l'àrea frontal inferior. Aquest forat ha de romandre tancat en temps sec i s'ha d'obrir en condicions de cursa en mullat segons la declaració del Director de Cursa.
- j) Els canvis mínims estan autoritzats per permetre l'ús d'un elevador (cavallet) pel canvi de pneumàtics i per afegir un petit con de plàstic de protecció al xassís o el motor.
- k) Els parafangs davanter han d'aparèixer com originalment eren subministrats pel fabricant per la motocicleta homologada.
- l) El parafang davanter pot ser reemplaçat per duplicats estèticament iguals a l'original. L'ús de materials de fibra de carboni o Kevlar® està permès.
- m) Els parafang davanter pot estar espaiats a l'alça per un major pas de roda.
- n) El parafang posterior fix en el basculant pot ser reemplaçat per duplicats cosmètics de les peces originals. L'ús de fibra de carboni o Kevlar® està permès.
- o) Els parafangs del darrera fixos en el basculant, que incorporen el protector de cadena, poden ser modificats per donar cabuda a pinyons posteriors de major diàmetre.
- p) El parafang posterior existent sota el seient es pot treure. Un parafang pot ser instal·lat directament en el basculant (però no podrà cobrir més de 120 graus de la roda).

Art. 2.5.10.11.- Seient.

El seient, la base del seient i la carrosseria associada poden ser reemplaçats per altres de similar aparença als originalment produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La part superior de la carrosseria posterior al voltant del seient pot modificar-se per un sol seient.

Es poden perforar forats al seient o la part posterior coberta per permetre un refredament addicional. Els forats que siguin més grans de 10mm. s'han de cobrir amb tela metàl·lica o malla fina. La malla ha de ser pintada per a que coincideixi amb el material circumdant.

L'aparença de la part davantera, posterior i del perfil ha de complir, en principi, la de la forma homologada.

El seient/reemplaçament de la coberta posterior ha de permetre mostrar el número de dorsal correctament. Totes les vores exposades han de ser arrodonides.

Art. 2.5.10.12.- Cargols.

Els elements de fixació estàndard poden ser substituïts per elements de fixació de qualsevol material i disseny.

Els tancaments d'alumini només poden ser utilitzats en llocs no estructurals.

Les fixacions de titani es poden utilitzar en llocs estructurals, però la força i el disseny ha de ser igual o superior a la força de la fixació estàndard que substitueix.

Els elements de fixació especials d'acer es poden utilitzar en llocs estructurals, però la força i el disseny ha de ser igual o superior a la força de la fixació estàndard que substitueix.

Els elements de fixació es poden perforar per cables de seguretat, però sense cap intenció d'estalvi de pes.

Els elements de fixació del carenat/carrosseria es poden canviar per altres del tipus de desconnexió ràpida.

Art. 2.5.11.- Els següents articles PODEN ser alterats o substituïts dels de la motocicleta homologada.

- Qualsevol tipus de líquid de lubricació, de frens o de la suspensió pot ser utilitzat.
- Els coixinets (de boles, de rodets, cònics, normals, etc.) de qualsevol tipus o marca poden ser utilitzats.
- Les juntes i materials de junta.
- Els acabats de les superfícies exteriors pintades i les calcomanies.
- Es recomana que les motocicletes estiguin equipades amb una llum vermella en el panell d'instruments que parpellegi en cas de caiguda de la pressió d'oli.

Art. 5.2.12.- Els següents elements PODEN ser eliminats.

Elements de control d'emissions (lluita contra la contaminació) en o al voltant de l'air box i elmotor (sensors d'O², dispositius d'injecció d'aire).

- Tacòmetre.
- Indicador de velocitat i separadors de roda relacionats.
- Accessoris de subjecció en el subxassís posterior.

Art. 2.5.13.- Els elements següents DEUEN ser eliminats.

• Els fars, els llums posteriors i els intermitents del senyal (quan no es trobin incorporats en el carenat). Les obertures han de ser cobertes amb materials adequats.

- Miralls retrovisors.
- Botzina.
- Suport de la placa de matrícula.
- Caixa d'eines.
- Ganxos pel casc i els ganxos del porta-equipatge.
- Els estreps dels passatgers.
- Guies pels agafaments dels passatgers.
- Barres de seguretat, suports centrals i laterals s'han de retirar (els suports fixos han de mantenir-se).

Art. 5.2.14.- Els següents articles DEUEN ser alterats.

Les motocicletes han d'estar equipades amb un interruptor de contacte o botó funcional d'aturada muntat almenys en un costat del manillar (a l'abast de la mà mentre que estiguin als comandaments) que sigui capaç d'aturar el motor en marxa.

Tots els taps de drenatge ha d'estar precintats. Els cargols i els perns del filtre/s extern/s d'oli que entrin en una cavitat d'oli han de ser de seguretat amb cable (p.e.: el càrter).

Totes les motocicletes han de tenir un sistema de ventilació tancada. El conducte de ventilació d'oli ha d'estar connectat i descarregar en l'air box.

Quan s'equipen tubs de ventilació i vessament han de descarregar a través de les sortides existents. El sistema original tancat ha de ser conservat, sense emissió atmosfèrica directa.



CMV 2013

REGLAMENT TÈCNIC

Categoria StockExtreme 1000

REGLAMENT TÈCNIC STOCK EXTREME

Art. 2.7.- ESPECIFICACIONS TÈNIQUES STOCK EXTREME.

Art. 2.7.1.- Especificacions de la motocicleta.

Art. 2.7.2.- Equilibrar les diferents configuracions de les motocicletes.

Art. 2.7.3.- Configuració del motor i cilindrades.

Art. 2.7.4.- Pesos mínims.

Art. 2.7.5.- Colors de les plaques porta números.

Art. 2.7.6.- Combustible.

Art. 2.7.7.- Pneumàtics.

Art. 2.7.8.- Motor.

Art. 2.7.8.1.- Instruments de Carburació/Sistemes d'Injecció de Carburant.

Art. 2.7.8.2.- Culata.

Art. 2.7.8.3.- Arbre de Lleves.

Art. 2.7.8.4.- Pinyons dels arbres de lleves o engranatges.

Art. 2.7.8.5.- Cilindres.

Art. 2.7.8.6.- Pistons.

Art. 2.7.8.7.- Segments.

Art. 2.7.8.8.- Eixos de pistó i clips.

Art. 2.7.8.9.- Bieles.

Art. 2.7.8.10.- Cigonyal.

Art. 2.7.8.11.- Carters motor - carters annexos (tapes de carters, encesa, embragatge).

Art. 2.7.8.12.- Transmissió-caixa de canvis.

Art. 2.7.8.13.- Embragatge.

Art. 2.7.8.14.- Bombes d'oli i ràcords d'oli.

Art. 2.7.8.15.- Radiador, sistema de refrigeració i radiadors d'oli.

Art. 2.7.8.16.- Air box.

Art. 2.7.8.17.- Alimentació de carburant.

Art. 2.7.8.18.- Sistema d'escapament.

Art. 2.7.9.- Dispositius elèctrics i electrònics.

Art. 2.7.9.1.- Encesa/Sistema de Control del Motor (ECU).

Art. 2.7.9.2.- Generador, alternador, arrencada elèctrica.

Art. 2.7.9.3.- Equip adicional.

Art. 2.7.9.4.- Cablejats elèctrics.

Art. 2.7.9.5.- Bateria.

Art. 2.7.10.- Xassís i aparença.

Art. 2.7.10.1.- Xassís i sub-xassís.

Art. 2.7.10.2.- Forquilles davanteres.

Art. 2.7.10.3.- Braç de suspensió posterior (Basculant).

Art. 2.7.10.4.- Amortidor posterior.

Art. 2.7.10.5.- Llandes.

Art. 2.7.10.6.- Frens.

Art. 2.7.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

Art. 2.7.10.8.- Estriberes i els seus comandaments.

Art. 2.7.10.9.- Dipòsit de gasolina.

Art. 2.7.10.10.- Carenat.

Art. 2.7.10.11.- Seient.

Art. 2.7.10.12.- Elements de fixació.

Art. 2.7.11.- Els següents elements PODEN SER modificats o substituïts amb relació als muntats a la màquina homologada:

Art. 2.7.12.- Els següents elements PODEN SER retirats:

Art. 2.7.13.- Els següents elements HAN DE SER retirats:

Art. 2.7.14.- Els següents elements s'HAN de modificar.

Art. 2.14 CONTROL DE SOROLL.

Art. 2.14.6 Control de soroll.

Art. 2.14.13.- Control de soroll després de la competició.

REGLAMENT TÈCNIC STOCK EXTREME.

Art. 2.7.- ESPECIFICACIONS TÈNIQUES STOCK EXTREME.

Aquestes regles estan dirigides a limitar els canvis en les motocicletes homologades, en interès de la seguretat i per a l'aplicació en competició.

TOT ALLÒ QUE NO ESTÀ AUTORITZAT I PRECISAT EN AQUEST REGLAMENT AQUESTA TOTALMENT PROHIBIT
Les motocicletes han d'estar homologades només pel constructor original. El model estarà vigent per a les competicions de StockExtreme per un període màxim de 5 anys.

Les motocicletes de StockExtreme estan autoritzades a modificacions limitades. La majoria de les modificacions estan únicament autoritzades per raons de seguretat.

Les motocicletes de StockExtreme necessiten una homologació de la F.I.M.. Totes les motocicletes han de complir, en tots els seus apartats, les exigències del Reglament de Velocitat com especifiquen aquestes normes, excepte si la motocicleta està equipada igual a la màquina homologada.

Les aparences, frontal, laterals i del darrere i el perfil de les motocicletes StockExtreme han (excepte indicació contrària) ser conformes a la forma homologada (com originalment estava produïda pel constructor).

L'aspecte del sistema d'escapament està exempt d'aquesta regla.

Només s'admetrà la verificació d'una sola motocicleta per pilot i classe. En el cas de que una motocicleta, després caiguda en el curs dels entrenaments oficials, patís danys de difícil reparació en el circuit, el Comissari Tècnic podria admetre la verificació d'una segona motocicleta.

Un cop començats els entrenaments oficials, només podrà romandre en el box la motocicleta verificada.

Art. 2.7.1.- Especificacions de la motocicleta.

Totes les peces no esmentades en els següents articles, han de romandre com estaven originalment produïdes pel fabricant de la motocicleta homologada.

Art. 2.7.2.- Equilibrar les diferents configuracions de les motocicletes.

Per tal d'equilibrar el rendiment de les motocicletes amb diferents configuracions de motor, poden ser aplicats canvis en el pes mínim d'acord amb els seus respectius rendiments en carrera. Les decisions sobre l'aplicació del sistema de handicaps per les respectives classes, seran preses per la Comissió de Velocitat de la F.C.M. en qualsevol moment.

Aquests handicaps seguiran el sistema descrit en l'article 2.4.2 de les normes de Superbike, però seran adaptades per a la classe StockExtreme.

Art. 2.7.3.- Configuració del motor i cilindrades.

Les següents configuracions componen la categoria de StockExtreme:

Superior a 600cc i fins 1000 cc	4 temps	4 cilindres
Superior a 750cc i fins 1000 cc	4 temps	3 cilindres
Superior a 850cc i fins 1200cc	4 temps	2 cilindres

La cilindrada s'ha de mantenir igual a la de l'homologació. No està autoritzat modificar el diàmetre i la carrera per assolir els límits de la classe.

Art. 2.7.4.- Pesos mínims.

La F.I.M. decideix el valor del pes mínim per a un model homologat de venda al públic, per determinar el seu pes en sec.

El pes en sec d'una motocicleta homologada és definit com el total del pes de una motocicleta buida produïda per un constructor (després de treure el combustible, placa de matrícula, eines, cavallet però amb oli i líquid de radiador en els nivells prescrits). Per confirmar el pes en sec, són pesades i comparades un mínim de tres (3) motocicletes. El resultat és arrodonit al dígit més proper.

El pes mínim és: pes en sec menys 12 kg.

En qualsevol moment de l'esdeveniment, el pes de tota la motocicleta (incloent el dipòsitde combustible i el seu contingut) no han de ser inferior al pes mínim amb una tolerànciad'1 kg.

Art. 2.7.5.- Colors de les plaques porta números.

Segons la Normativa CMV DORSALS de l'any en curs.

Art. 2.7.6.- Combustible.

Segons la Normativa CMV CARBURATNTS de l'any en curs.

Art. 2.7.7.- Pneumàtics.

Segons la Normativa CMV PNEUMÀTICS de l'any en curs.

A cada manifestació, sense màxim depneumàtics entre darrere idavanters es podran utilitzar.

A la verificació tècnica preliminar **es podran**lliurar als equips els adhesius permarcar els pneumàtics. Cada equip serà responsable de marcar els seus pneumàtics.

Els Comissaris Tècnics podran realitzar controls aleatoris durant tot l'esdeveniment.

Si els pilots reben bandera vermella durant una tanda per raons diferents de la voluntatdel pilot, el Director de Carrera pot autoritzar la utilització d'un joc suplementaride pneumàtics.

A criteri del pilot, els pneumàtics de tipus "mullat" podran ser usats sense límit dequantitat; no és necessari elseu marcat.

Tots els pneumàtics per ser usats **podrian haver d'estar** marcats i han de ser fàcilment identificables amb una marca de coloro un sistema numèric.

En cas de problema tècnic serà el Comissari Tècnic qui decidirà.

Art. 2.7.8.- Motor.

Art. 2.7.8.1.- Instruments de Carburació/Sistemes d'Injecció de Carburant.

Els instruments de carburació es refereixen als cossos d'admissió i les trompes d'admissió d'aire (pavellons venturi) de longitud variable.

Els instruments de carburació han de romandre com els homologats.

Les trompes d'admissió d'aire (pavellons venturi) han de romandre com originalment estaven produïts pel constructor per a la motocicleta homologada.

Els injectors han de romandre i ser com les unitats standard de la motocicletahomologada.

Art. 2.7.8.2.- Culata.

No es permet cap modificació.

Cap material es pot afegir o retirar de la culata.

La junta de culata es pot canviar.

Les vàlvules, seients de vàlvules, guies de vàlvules, molles de vàlvules i copeletas(retenidors) deles molles hande ser igual a les originalment produïdes pelfabricant per a la motocicleta homologada. Només el manteniment normal iintervencions com prescriu el Manual de Servei del Constructor estan autoritzats.

Les volanderes de compensació per ales molles de vàlvules no estan autoritzades.

Art. 2.7.8.3.- Arbre de Lleves.

Cap modificació està autoritzada.

En les verificacions tècniques: per als sistemes de control de vàlvules directes, seràmesurada l'alçada de la lleva; per als sistemes d'accionament de vàlvules no directesserà mesurat el desplaçament de la vàlvula.

L'ajust/fixació de l'arbre de lleves és lliure, però es prohibeix tot mecanitzat dels pinyons de l'arbre.

Art. 2.7.8.4.- Pinyons dels arbres de lleves o engranatges.

No està autoritzada cap modificació dimensional.

Art. 2.7.8.5.- Cilindres.

Cap modificació esta permesa.

Art. 2.7.8.6.- Pistons.

Cap modificació està permesa. (Inclòs el polit i l'alleugeriment).

Art. 2.7.8.7.- Segments.

No està permesa cap modificació.

Art. 2.7.8.8.- Eixos de pistó i clips.

No està permesa cap modificació.

Art. 2.7.8.9.- Bieles.

No està permesa cap modificació. (Inclòs el polit i l'alleugeriment).

Art. 2.7.8.10.- Cigonyal.

No està permesa cap modificació. (Inclòs el polit i l'alleugeriment).

Art. 2.7.8.11.- Carters motor - carters annexos (tapes de carters, encesa, embragatge).

No s'autoritza cap modificació (incloent-hi la pintura, el polit i l'alleugeriment).

Les tapes laterals poden ser alterades, modificades o reemplaçades. Si s'alteren o modifiquen, la coberta ha de tenir almenys la mateixa resistència d'impacte que la original. Si es reemplaça, la coberta ha d'estar fabricada en el mateix material o amb un major pes específic i el pes total de la coberta no ha de ser menor que l'original. Tots els carters que continguin oli i que puguin entrar en contacte amb la pistacoma a conseqüència d'una caiguda hauran d'estar protegits per un segon carter fet d'un material compost com el carboni o el kevlar®. Alumini o plaques d'acer i/o barres també estaran permesos. Tots aquests dispositius han d'estar dissenyats per resistir xocs sobtats i han de ser fixats correctes i de formasegura.

Art. 2.7.8.12.- Transmissió-caixa de canvis.

Estan autoritzats els sistemes externs de canvi ràpid de velocitats. (Cablejat i potenciòmetre inclosos).

Altres modificacions a la caixa de canvi o el selector de canvi no estan autoritzades.

Es poden modificar el pinyó d'atac, la corona de la roda del darrere, el pas de cadena i les seves mesures.

La tapa del pinyó d'atac pot ser modificada o eliminada.

Art. 2.7.8.13.- Embragatge.

No està permesa cap modificació.

Només els discos de fricció poden ser canviats, però el seu nombre ha de romandre com l'original.

Les molles del embragatge poden ser canviats.

Art. 2.7.8.14.- Bombes d'oli i ràcords d'oli.

No està permesa cap modificació en la bomba.

Els ràcords d'oli es poden modificar o reemplaçar. Els ràcords d'oli sotapressió, si són substituïts, han d'estar fabricats en metall reforçat i tenir taps matriu o filetejats.

Art. 2.7.8.15.- Radiador, sistema de refrigeració i radiadors d'oli.

El radiador es pot canviar únicament si pot fixar-se en el lloc estàndard i sempre que no exigeixi cap modificació del xassís ni de l'aparença externa dels carenats.

Es pot col·locar davant dels radiadors d'oli/aigua una reixeta de protecció.

Les modificacions al radiador d'oli existent estan autoritzades únicament si això no exigeix cap modificació en el xassís o en l'aparença externa dels carenats. Unintercanviador de calor (oli/aigua) pot ser substituït per unradiador d'oli.

El/s got/s d'expansió poden ser canviats però han de ser fixats demanera segura.

No s'autoritzen radiadors d'oli suplementaris.

El ventilador del radiador i el cablejat poden ser retirats.

Els interruptors tèrmics, el sensor de temperatura d'aigua i el termòstat, poden ser eliminats del sistema de refrigeració.

Art. 2.7.8.16.- Air box.

L'Air box s'ha de mantenir igual que l'originalment produït pel fabricant per a la motocicleta homologada, però els tubs de drenatge de l'air box han de ser segellats (precintats).

El filtre d'aire pot ser modificat o reemplaçat.

Totes les motocicletes han d'estar proveïdes d'un sistema de reciclatge tancat. L'aspiració d'oli ha d'estar connectada i descarregar-se en l'air box.

Art. 2.7.8.17.- Alimentació de carburant.

Els conductes de gasolina des del dipòsit de combustible fins a la rampa d'injecció (exclòs) es poden reemplaçar, però l'aixeta de gasolina ha de romandre com originalment estava produïda pel fabricant.

Es poden utilitzar connectors ràpids.

El regulador de pressió s'ha de mantenir igual a l'original.

Els conductes de ventilació de combustible poden ser reemplaçats.

Es poden afegir filtres de carburant.

Art. 2.7.8.18.- Sistema d'escapament.

Els tubs d'escapament i els silenciadors es poden modificar o canviar. Elscatalitzadors han de ser retirats.

El número de la(s) sortida(s) d'escapament final s'ha de mantenir igual que el homologat.

La(s) sortida(s) ha(n) d'estar al mateix costat que el model homologat.

Per raons de seguretat, les vores de la(s) sortida(s) s'han arrodonir per evitar les vores tallants.

Protegir el sistema d'escapament no està autoritzat, amb l'excepció de les parts pròximes al peu del pilot i de les parts del carenat que han de protegir de la calor.

El límit de nivell sonor per les Stock Extreme és de 107 dB/A (amb una tolerància de 3dB/A en finalitzar la carrera).

Art. 2.7.9.- Dispositius elèctrics i electrònics.

Art. 2.7.9.1.- Encesa/Sistema de Control del Motor (ECU).

La unitat de control del motor (ECU) ha de ser:

a) Com el homologat i el programari interior pot ser canviat.

b) O bé l'ECU del kit (produïda i/o aprovada pel fabricant de la motocicleta) pot ser usada. Un connector especial pot ser usat per connectar aquesta ECU al cablejat original.

c) A més de l'opció a) i b) esmentades anteriorment, un mòdul d'injecció extern (com els que treballen modificant paràmetres d'entrada a la centralita ECU) pot ser afegit a l'ECU original (no la de kit), només si el seu preu total al públic no és més gran que el kit complet de l'ECU.

L'ECU pot ser recol·locada.

Les bugies poden ser reemplaçades.

Art. 2.7.9.2.- Generador, alternador, arrencada elèctrica.

No es permeten modificacions.

L'arrencada elèctrica ha de funcionar normalment i sempre estar operativa per arrencar el motor durant l'esdeveniment.

Art. 2.7.9.3.- Equip adicional.

La instal·lació d'un equip electrònic suplementari que no estigui homologat per a lamotocicleta pot ser afegit (exemple: adquisició de dades i sensors, ordinadors, equip de gravació). El velocímetre i el comptavoltes originals poden ser modificats o reemplaçats. (Mirar Art. 2.7.11).

Està autoritzat la instal·lació d'un sistema de transmissió de senyal entre el pilot i el seu equip mitjançant infrarojos (IR) per a ús exclusiu de cronometratge.

La instal·lació d'un GPS per al càlcul dels temps i les voltes està autoritzada.

La telemetria no està autoritzada.

Art. 2.7.9.4.- Cablejats elèctrics.

Els feixos de cables poden ser modificats com s'indica a continuació:

Els feixos de cables poden ser reemplaçats pels del kit, subministrat pel KITECU, produït o aprovat pel constructor de la motocicleta.

Els feixos de cables de la clau de contacte poden ser recol·locats o reemplaçats.

El tall dels feixos de cables no està permès, excepte per a aquells estrictament necessaris en el muntatge de la "adquisició de dades".

Art. 2.7.9.5.- Bateria.

La bateria es pot canviar. Si es reemplaça, la seva capacitat nominal ha de ser igual o més gran que la homologada.

Art. 2.7.10.- Xassís i aparença.

Art. 2.7.10.1.- Xassís i sub-xassís.

El xassís s'ha de mantenir igual al originalment produït pel fabricant per a lamotocicleta homologada. Els laterals del xassís es poden protegir amb un recobriments en material compost. Aquestes proteccions hauran de tenir la forma del xassís.

Es poden realitzar forats en el xassís només per fixar peces aprovades. (Exemple: amortidor de direcció, suports de carenats).

Res no pot ser afegit per soldadura o retirat mecanitzant el xassís.

Totes les motocicletes han de portar un número d'identificació en el xassís (nombre de xassís), amb l'excepció dels xassís de recanvi.

Els suports i les plaques de suport del motor han de ser com els produïts originalment pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El subxassís o part posterior del xassís pot ser canviat o modificat, però el tipus de material s'ha de mantenir com el homologat, o d'un pes específic major.

Es poden afegir suports d'assentament suplementaris, però no pot eliminar cap, llevat que la seva eliminació no suposi cap minva en la resistència i estabilitat del subchassis. Els accessoris cargolats a la part posterior del xassís poden retirar-se, així com qualsevol caixa o suport de casc.

Els tipus de pintura no són restrictius, però el polidol del xassís o de la part posterior del xassís (sub xassís) no està autoritzat.

Art. 2.7.10.2.- Forquilles davanteres.

L'estructura de les forquilles (eixos, ponts, braços,...) s'han de mantenir igual que les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

Les parts internes d'origen de les forquilles es poden modificar.

Es poden instal·lar equips (kits) d'amortiment o vàlvules provinents del servei post-venda.

No pot ser usat cap sistema de suspensió de recanvi o prototip controlat electrònicament. Si d'origen les suspensions electròniques són usades, han de ser completament d'origen (qualsevol part mecànica o electrònica, s'ha de mantenir com la homologada).

En cas d'error electrònic/elèctric el sistema electrònic d'origen ha de seguir funcionant adequadament. És cas contrari no serà homologat per a competicions.

Els taps de forquilla es poden modificar o reemplaçar per tal de permetre el reglatge extern.

Els retens es poden modificar, canviar o retirar si la forquilla està completament protegida.

Qualsevol qualitat i quantitat d'oli pot ser usat en les forquilles davanteres.

L'alçada i la posició de la forquilla davantera, en relació a la tija de forquilla són lliures.

Les tiges de forquilla, platina(s) superior(es), i qualsevol pont d'unió s'han de mantenir-se igual a les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

El amortidor de direcció es pot afegir o reemplaçar per un amortidor accessori.

El amortidor de direcció no pot actuar com a dispositiu que limiti l'angle de gir.

Art. 2.7.10.3.- Braç de suspensió posterior (Basculant).

El braç de suspensió posterior s'ha de mantenir com el produït pel fabricant per a la motocicleta homologada (inclosos l'articulació del braç oscil·lant del darrere i el sistema de tensió de la cadena posterior).

Uns suports per al cavallet de la roda posterior es poden afegir al basculant permetjà de soldadura o fixats mitjançant pernès. Els suports han de tenir les vores arrodonides (d'ampli ràdi). Els cargols de fixació s'han d'enfonsar.

Per raons de seguretat, és obligatori fixar un protector de cadena rígid, de manera que impedeixi que la cama/peu del pilot es fiqui entre el recorregut de la cadena inferior i la corona posterior de la roda.

Art. 2.7.10.4.- Amortidor posterior.

La unitat de la suspensió posterior (amortidor) pot ser modificada o canviada, però s'han de fer servir els ancoratges d'origen del quadre i de la suspensió posterior (Basculant) i el conjunt director de la suspensió posterior (articulacions, bieletes, etc.) s'han de mantenir igual que els originalment produïts pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La molla de la suspensió posterior es pot canviar.

No pot ser usat cap sistema de suspensió de recanvi o prototip controlat electrònicament. Si d'origen les suspensions electròniques són usades, han de ser completament d'origen (qualsevol part mecànica o electrònica s'ha de mantenir com la homologada).

En cas d'error electrònic/elèctric el sistema electrònic d'origen ha de seguir funcionant adequadament. És cas contrari no serà homologat per a competicions.

Art. 2.7.10.5.- Llandes.

Les llandes han de ser igual a les originalment produïdes pel fabricant.

El comandament del compte quilòmetres es pot retirar i reemplaçar per un separador de roda (casquet, ...)

Si la roda posterior inclou un sistema d'amortiment de transmissió, aquest últim s'ha de mantenir igual a l'originalment produït per la motocicleta homologada.

Cap modificació en els eixos de roda, ni qualsevol fixació o punts de muntatge per les pinces de fre davanteres estan autoritzats. Els espaiadors poden ser modificats. Modificacions en les llandes per mantenir els espaiadors en el seu lloc estan autoritzades.

El diàmetre i l'amplada de la llanda s'han de mantenir igual als originalment homologats.

Els contrapesos d'equilibratge poden ser llevats, canviats o afegits.

Qualsevol vàlvula d'inflat pot ser usada.

Art. 2.7.10.6.- Frens.

Els discos de fre es poden canviar.

Estan prohibits els discos ventilats interiorment.

Aquests han de ser de material fèrric.

El sistema anti bloqueig (ABS) pot ser desconnectat i la seva ECU pot ser desmuntada.

El rotor de l'ABS de la roda pot ser eliminat, modificat o reemplaçat.

Les pinces dels frens davanter i posterior (muntatge, fixació, suport), igual que tots els seus punts de fixació(ns) i totes les peces d'ancoratge s'han de mantenir igual a les originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La pinça de fre del darrere pot ser muntada fixa al basculant, però el suport ha de mantenir els mateixos punts de fixació a la pinça, com en la motocicleta homologada. La modificació d'aquestes parts està autoritzada. La modificació del basculant per aquestes parts (muntatge del suport de la pinça) està autoritzada, ja sigui per soldadura, trepant o "helicoil".

Les bombes davantera i posterior es poden canviar.

El dipòsit de líquid de frens pot ser canviat per un producte de recanvicomercial.

Els conductes dels frens hidràulics davanter i posterior es poden canviar.

La separació dels cables per les dues pinces dels frens davanters s'ha de fer per sobre de la tija de la forquilla inferior (tija inferior).

Es poden utilitzar connectors ràpids en les falques de fre.

Les pastilles dels frens davanter i del darrere poden canviar. Els passadors dels frens davanter i del darrere es poden canviar. Els passadors de les pastilles de fre es poden modificar per un tipus de canvi ràpid.

No s'autoritzen conductes suplementaris d'aire.

Per tal de reduir la transferència de calor al líquid de frens, s'autoritza afegir plaques metàl·liques a les pinces de frens, entre les pastilles i les pinces i/o reemplaçar els pistons d'aliatge lleuger per pistons d'acer fabricats pel mateix constructor de la pinça.

Art. 2.7.10.7.- Manillars i comandaments manuals.

Els manillars, el conjunt d'accelerador/manetes, amb els seus cables corresponents i comandaments manuals es poden reemplaçar.

Els manillars i els seus comandaments es poden recol·locar.

L'accelerador s'ha de tancar per si mateix quan no és giri manualment.

La canya de l'accelerador i els seus cables associats poden ser modificats o substituïts però la connexió al cos de l'accelerador i els seus controls han de romandre com els homologats.

Les manetes de fre i embragatge poden ser canviades per peces de recanvicomercials.

Es podrà instal·lar un regulador per a la lleva del fre.

Els rellotges poden ser modificats o retirats, però el polsador de l'arrencada elèctric i l'interruptor de parada de motor han d'estar col·locats al manillar.

Sigui quina sigui la posició dels semi-manillars, la roda davantera, pneumàtic i el seu parafang ha de respectar una separació de 10mm.

Art. 2.7.10.8.- Estriberes i els seus comandaments.

Els estreps i els seus comandaments poden ser recol·locats, però els seus suports s'han de muntar en els ancoratges originals del xassís. Els seus dos punts de fixació (del reposapeus, pedal de fre i lleva de canvi) s'han de mantenir com l'original. Les lleves dels estreps es poden modificar. Els punts de muntatge originals s'han de mantenir.

Els estreps s'han de muntar fixes.

L'extrem de cada estrep ha d'acabar en un radi esfèric ple i del mateix diàmetre que l'estrep (veure diagrames A i C).

Els estreps han d'acabar amb un tap d'alumini, plàstic, Tefló® o qualsevol altre material equivalent, fixat de forma permanent. (radi mínim de 8mm.).

Art. 2.7.10.9.- Dipòsit de gasolina.

El tap d'ompliment del dipòsit de combustible ha de ser reemplaçat.

El/s tap(s) de dipòsit de gasolina ha/n de posseir un sistema d'obertura i tancament "de rosca".

El dipòsit de gasolina s'ha de folrar completament d'una mousse retardant del foc (preferentment amb Explosafe®).

L'aixeta de gasolina ha de romandre com originalment estava produïda pel constructor de la motocicleta homologada.

Els laterals del dipòsit de combustible poden ser coberts per una peça de protecció fabricada d'un material compost. Aquests protectors han de tenir la forma del dipòsit de combustible.

Els dipòsits de gasolina que inclouen tubs aspirants s'han d'equipar amb vàlvules (chapaletes) antiretorn que finalitzin en un recuperador d'una capacitat mínima de 250cc., fabricada en material apropiat.

Art. 2.7.10.10.- Carenat.

a)	El carenat pot ser reemplaçat per rèpliques exactes de les parts originals, però han d'aparèixer com estaven originalment produïts pel constructor de la motocicleta homologada, amb lleus diferències per l'ús en competició (barreja de diferents peces, punts de fixació, quilla de carenat, etc, ...). El material pot ser canviat. L'ús de compostos encarboni o fibra de carboni no està permesa. Reforços específics en kevlar o fibra de carboni estan autoritzats localment al voltant dels forats i en zones fràgils.
b)	La mida i les dimensions han de ser les mateixes dels originals.
c)	La cúpula es pot reemplaçar amb un duplicat de material transparent. L'alçada de la cúpula és lliure, amb una tolerància de +/-15mm. respecte a la distància vertical des de/ fins a les tiges.
d)	Les motocicletes que no van ser originalment equipades amb un carenat, no estan autoritzades a afegir el carenat de cap manera, amb l'excepció d'una quilla descrita en el punt (h). Aquest dispositiu no pot excedir d'una línia traçada horitzontalment des de l'eix d'una roda a l'altra.
e)	La combinació original instruments/suports de carenat poden ser reemplaçats, però l'ús de titani i fibra de carboni (o materials compostos similars) està prohibida. La resta de tots els suports del carenat poden ser modificats o reemplaçats.
f)	Els conductes d'aire originals entre el carenat i la caixa d'aire poden ser modificats o reemplaçats. Compostos de fibra de carboni i altres materials exòtics estan prohibits. Les reixetes de protecció originalment instal·lades en les obertures dels conductes d'aire poden ser retirades.
g)	El carenat inferior (quilla) ha d'estar fabricat per contenir, en cas d'incident en el motor, almenys la meitat de la totalitat de l'oli i del líquid de refrigeració del motor (mínim 5 litres). La part inferior de les obertures en el carenat han d'estar situada almenys a 50mm. per sobre de la part inferior del carenat. Les obertures originals per refredar el lateral del carenat poden ser parcialment tancades només per a la col·locació dels patrocinadors. Aquestes modificacions s'han de fer usant malla o plaques perforades. El material és lliure però la distància entre tots els centres de les obertures, els centres dels cercles i els seus diàmetres han de ser constants. Els forats o perforacions han de tenir una ràtio d'obertura >60%.
h)	El carenat inferior (quilla) ha d'incloure un forat de 25mm. situat a la part davantera del mateix. Aquest forat ha de romandre tancat en condicions de sec i ha d'estar obert en condicions de mullat.
i)	El parafangs davanter pot reemplaçar per contratipus accessoris a les parts originals i poden ser desplaçats per augmentar l'espai lliure del pneumàtic.
j)	El parafang posterior fixat en el basculant pot ser modificat, eliminat o canviat però el perfil original ha de ser respectat.
k)	Les motocicletes poden ser equipades amb conductes interns per millorar la corrent d'aire cap al radiador però l'aparença davantera, posterior i del perfil de la motocicleta no ha de ser canviada.

Art. 2.7.10.11.- Seient.

L'aparença davantera i posterior, així com el perfil ha de respectar la forma homologada.

El seient i colí es poden reemplaçar per peces d'aparença similar a aquelles originalment produïdes pel fabricant per a la motocicleta homologada.

La part superior del darrere del seient pot modificar-se per fer un seient monoplaça.

El seient monoplaça llavors ha d'incloure les plaques portanúmero posterior.

El sistema homologat de pany del seient (amb plaques, pernys, juntes de cautxú, etc.), pot ser eliminat.

Art. 2.7.10.12.- Elements de fixació.

Els elements de fixació originals es poden reemplaçar amb elements de qualsevol material i disseny, però el titani no pot ser usat. La resistència i el disseny han de ser iguals o superiors a la solidesa de l'element de fixació estàndard al qual substitueixen.

Els elements de fixació es poden foradar per rebre precintes de seguretat, però les modificacions per tal de alleugerir-ho no estan autoritzades.

Les subjeccions de carenat es poden canviar per subjeccions de tipus ràpid.

Els elements de fixació en alumini es poden utilitzar únicament en llocs que no estan en l'estructura.

Art. 2.7.11.- Els següents elements PODEN SER modificats o substituïts amb relació als muntats a la màquina homologada:

Es pot utilitzar qualsevol tipus de lubricant, líquid de fre o de suspensió.

Juntes i materials de juntes (amb les excepcions de la junta de la base del cilindre).

Instruments, els suports dels instruments i els cables associats.

Acabats de pintura i adhesius de les superfícies pintades.

El material per als suports que connecten parts no originals (carenats, escapament, instruments, etc.) al xassís (o motor) no poden estar fabricats en titani o compostos reforçats en fibra.

Les proteccions de motor, xassís, cadena, estreps, etc., es poden estar fets en altres materials, si aquestes peces no reemplacen peces originals muntades a la motocicleta en el model homologat.

Es recomana que les motocicletes estiguin equipades amb una llum vermella a la part superior del panell d'instruments. Aquesta llum ha de encendre en l'esdeveniment quan la pressió de l'oli disminueixi.

Art. 2.7.12.- Els següents elements PODEN SER retirats:

Dispositius de control d'emissió (anti pol·lució) a l'interior o al voltant de la caixa de aire (senyors O2, dispositius d'injecció d'aire (PAIR)).

Compte voltes.

Velocímetre.

El protector de cadena sempre que no estigui incorporat al parafangs.

Accessoris cargolats al sub-xassís.

Art. 2.7.13.- Els següents elements HAN DE SER retirats:

Els fars davanters, llum del darrere i els intermitents. Les obertures en el carenat s'han de recobrir amb un material adequat.

Retrovisors.

Clàxon.

Suport de la placa de matrícula.

Caixa d'eines.

Ganxos per al casc i l'equipatge.

Estriberes per al passatger.

Agafadors (es) per al passatger.

Les barres de protecció, el cavallet i la pota de cabra (els suports fixos s'han de mantenir).

Art. 2.7.14.- Els següents elements s'HAN de modificar.

Les motocicletes han d'estar equipades d'un interruptor o botó tallacircuits en estat de funcionament, situat a un costat o un altre del manillar o semi-manillar o polsera (portat a la mà) i que pugui parar el motor.

Tots els taps de buidat han d'estar precintats amb filferro. Els cargols i bulons del (s) filtre(s) d'oli(s) extern(s) que formen part del circuit de lubricació d'oli han d'estar precintats.

Totes les motocicletes han d'estar proveïdes d'un sistema de reciclatge tancat. Els aspiradors d'oli han d'estar connectats i buidar-se en la caixa d'aire.

Quan una màquina està proveïda de tubs d'aspiració o de drenatge, aquests últims han de funcionar per les sortides existents. El sistema de reciclatge tancat d'origen s'ha de mantenir; cap escapament atmosfèric directe està autoritzat.

Art. 2.14 CONTROL DE SOROLL.

Límits de soroll en vigor.

El soroll serà controlat a un màxim de 107 dB/A mesurat a una velocitat de 11 m/sec.

Les R.P.M. estan especificades en l'article 2.14.6.

Art. 2.14.6 Control de soroll.

A causa de la similitud de les carreres dels pistons en les diferents configuracions dels motors dins de les classes, el control de soroll serà efectuat a unes R.P.M. fixes.

Només per referència, la velocitat principal del pistó a la qual el control de soroll serà efectuat està calculada a 11 m/sec.

	1 Cilindre	2 Cilindre	3 Cilindre	4 Cilindre
600cc.	5000 RPM	5500 RPM	6500 RPM	7000 RPM
750cc.	5000 RPM	5500 RPM	6000 RPM	7000 RPM
Sobre 750cc.	4500 RPM	5000 RPM	5000 RPM	5500 RPM

Art. 2.14.13.- Control de soroll després de la competició.

En una competició la qual es requereix un examen final de les motocicletes abans que els resultats siguin anunciats, s'inclourà un control de soroll com a mínim de les tres (3) primeres motocicletes de la classificació final. En aquest test final, hi haurà una tolerància de 3 dB/A.



CMV 2013

REGLAMENTO TECNICO

SUPERSTOCK 600

RR 05.1 ESPECÍFICACIONES DE DISCIPLINA DE LA CATEGORÍA SUPERSTOCK 600.

Para ser admitidas en la Campeonato Mediterráneo de velocidad SuperStock 600 las motocicletas requieren una homologación SuperSport de la FIM y deben estar conforme a estas especificaciones técnicas UEM SuperStock 600, además de obedecer en todos los sentidos a las exigencias para una Carrera en circuito.

TODO LO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y ESCRITO EN EL PRESENTE REGLAMENTO ESTÁ ESTRICTAMENTE PROHIBIDO.

Todas las motocicletas deberán ser verificadas por los Comisarios Técnicos antes de su primera participación en entrenamientos sobre aspectos de seguridad, de acuerdo al horario establecido. Los equipos deberán presentar al Control Técnico un máximo de una (1) motocicleta por piloto. Esta motocicleta será especialmente identificada por los Comisarios Técnicos. El Director Técnico de la F.C.M., es la única persona responsable de todas las decisiones en cuanto a la legalidad técnica de una motocicleta SuperStock 600. La legalidad también puede ser establecida por comparación con recambios OEM similares.

RR 05.2 DATOS ESPECÍFICOS DE MÁQUINA.

Todos los artículos no mencionados en los artículos siguientes deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada. El aspecto tanto del frente, el reverso como del perfil de las motocicletas SuperStock 600 debe estar conforme a la forma como originalmente estaban producidos por el fabricante.

RR 05.3 CONCEPTOS VARIOS DE IGUALDAD PARA LA MOTOCICLETA.

Para igualar el funcionamiento de motocicletas con configuraciones diferentes de motor, cambios del peso mínimo pueden ser aplicados según sus prestaciones respectivas en carrera. La decisión sobre la aplicación de un sistema de desventaja a una clase respectiva es tomada únicamente por la Comisión de Velocidad F.C.M.

Las enmiendas a las regulaciones técnicas pueden ser hechas solo por la Comisión de Velocidad de la F.C.M., para asegurar una competición igualada.

RR 05.4 CAPACIDADES DE DESPLAZAMIENTO.

Las configuraciones siguientes de motor componen la clase SuperStock 600:

4 cilindros	más de 401 hasta 600cc
3 cilindros	más de 401 hasta 675cc
2 cilindros	más de 401 hasta 750cc

No se permiten la modificación de ningún elemento para aumentar la cilindrada y alcanzar los límites de la clase.

RR 05.5 PESOS MÍNIMOS.

El valor de peso mínimo es determinado por el peso en seco (menos 12kg).

El peso en seco de una motocicleta homologada es definido como el peso total de la motocicleta vacía producida por el fabricante (después del vaciado del combustible, la retirada del porta matrículas, instrumentos con su soporte, pero con el aceite para motores y otros líquidos en el nivel óptimo). El resultado se ajusta al dígito más cercano.

En la inspección al final de la carrera, las máquinas serán comprobadas en las condiciones en que atravesaron a la línea de meta. Nada puede ser añadido a de la motocicleta. Esto incluye el agua, el aceite y el combustible.

En cualquier momento durante los entrenamientos o carrera, el peso de la motocicleta no debe ser menos que el peso mínimo con una tolerancia de 1 kg.

RR 05.6 COLORES DEL PORTADORSAL.

Según anexo técnico CMV DORSALES, colores y medidas.

RR 05.7 COMBUSTIBLE.

Según REGLAMENTO RFME CARBURANTES

RR 05.8 NEUMÁTICOS.

Según REGLAMENTO NEUMATICOS CMV

RR 05.9 MOTOR.

RR 05.9.1 INSTRUMENTOS DE CARBURACIÓN / SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE.

Los instrumentos de carburación se refieren a los cuerpos del regulador y a dispositivos de extensión de entrada de longitud variables.

Los instrumentos de carburación deben permanecer como los homologados.

Las trompetas deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

Los inyectores deben permanecer estándar como los originales de la motocicleta homologada.

RR 05.9.2 CULATA.

No se permite ninguna modificación.

Ningún material puede ser añadido o eliminado de la culata.

La junta de culata puede ser cambiada.

Las válvulas, asientos de válvula, guías, muelles, tapas, sellos de aceite, arandelas, chavetas deválvula, la base de los muelles y los retenedor deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

No se permiten arandelas adicionales para el muelle de la válvula.

RR 05.9.3 ÁRBOL DE LEVAS.

No se permite ninguna modificación.

En las verificaciones técnicas se medirá la altura máxima de la carrera en sistemas de operación de válvula directos. Para sistemas de operación de válvula indirectos (por ejemplo cuando es imposible la medición directa) se medirá el levantamiento de la válvula.

El engranaje de distribución del árbol de levas es libre, sin embargo no se aprueba ningún trabajo de mecanizado de los piñones de árbol de levas y del árbol de levas.

RR 05.9.4 PIÑONES DE DISCO DE LEVA O ENGRANAJES.

No se permite ninguna modificación.

RR 05.9.5 CILINDROS.

No se permite ninguna modificación.

RR 05.9.6 PISTONES.

No se permite ninguna modificación (incluyendo el pulimento y el aligeramiento).

RR 05.9.7 AROS DE PISTÓN.

No se permite ninguna modificación.

RR 05.9.8 ALFILERES DE PISTÓN Y CLIPS.

No se permite ninguna modificación.

RR 05.9.9 BIELAS.

No se permite ninguna modificación (incluyendo el pulimento y el aligeramiento).

RR 05.9.10 CIGÜEÑAL.

No se permite ninguna modificación (incluyendo el pulimento y el aligeramiento).

RR 05.9.11 CÁRTER DEL MOTOR Y DE OTROS COMPONENTES

No se permite ninguna modificación al cárter del motor (incluida la pintura, pulido y aligeramiento).

Las cubiertas laterales (flancos) pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. De ser alteradas o modificadas, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia al impacto que la original.

De ser reemplazada, la cubierta debe ser compuesta de un material del mismo o superior peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser inferior a la original.

Toda cubierta lateral/cárter motor que contenga aceite y que pudiera estar en contacto con el suelo durante un accidente debe ser protegida por una segunda cubierta hecha de material metálico o compuesto (tipo plástico reforzado, carbono o kevlar). Placas de aluminio o de acero o barras también están permitidas. Todos los dispositivos deben ser diseñados para ser resistentes contra impactos y deben ser fijados correctamente y precintados.

RR 05.9.12 TRANSMISIÓN/CAJA DE CAMBIO.

Un sistema externo de cambio rápido en el selector del cambio (incluido cable y potenciómetro) puede ser añadido.

Otras modificaciones a la caja de cambio o al mecanismo selector no están permitidas.

Sólo el piñón del eje primario, el piñón de rueda trasero o corona, el diapasón de cadena y su tamaño pueden ser cambiados.

La cubierta de piñón puede ser modificada o eliminada.

RR 05.9.13 EMBRAGUE.

No se permiten modificaciones.

Sólo la fricción, muelles del embrague y los discos pueden ser cambiados, pero su número debe permanecer como el original.

Los muelles del embrague pueden ser cambiados.

RR 05.9.14 BOMBAS DE ACEITE Y CONDUCTOS DEL ACEITE.

No se permiten modificaciones.

Sólo los conductos de engrase pueden ser modificados o substituidos. Los conductos del aceite que soportan presión positiva, de ser substituidos, deben ser de construcción de metal reforzado con conectores remachado o roscados.

RR 05.9.15 RADIADOR, SISTEMA DE REFRIGERACIÓN Y REFRIGERADORES DEL ACEITE.

Los conductos del líquido de refrigeración pueden ser cambiados, pero el sistema debe ser mantenido con los radiadores originales.

El ventilador eléctrico del radiador puede ser eliminado.

Los interruptores termales, el cable para medir la temperatura de agua y el termostato pueden ser quitados dentro del sistema de refrigeración.

Redes protectoras pueden ser añadidas delante del radiador del aceite y/o del agua.

Eltapón del radiador es libre.

Los únicos líquidos de refrigeración para el motor que no sean aceites lubricantes serán el agua o el agua mezclada con alcohol de etilo.

RR 05.9.16 AIR BOX.

El Air Box debe permanecer como originalmente estaba producido por el fabricante para la máquina homologada, los tubos de vaciado de la caja de aire debe estar cerrados.

El elemento del filtro de aire puede ser modificado o substituido.

Todas las motocicletas deben tener un sistema de respiradero cerrado. Todos los conductos de respiradero del aceite deben estar conectados y descargar en el air box.

RR 05.9.17 Suministro de combustible.

Los conductos de suministro del depósito de combustible al conducto principal pueden ser substituidas pero la llave de paso del combustible debe permanecer como el original producido por el fabricante.

Conectores rápidos o conectores rápidos secos pueden ser usados.

Las líneas de ventilación del combustible pueden ser substituidas.

Filtros de combustible pueden ser añadidos.

El carburador y el regulador de presión del combustible deben permanecer como el homologado.

RR 05.9.18 SISTEMA DE ESCAPE.

Los tubos de escape del sistema de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados. Los catalizadores pueden ser eliminados.

El límite sonoro para las motocicletas de SuperStock 600 es de 116 dB/A con una tolerancia de + 3dB/A. (Sistema de medición 2 metros max.)

El numero de los silencioso(s) finales del escape debe permanecer como el homologado. El silencioso(s) debe estar en el mismo lado(s) que en el modelo homologado.

No se permite la envoltura del sistema de escape excepto en el área de los pies del piloto o en el área en contacto con el carenado para protegerlo del calor.

Se permiten sistema de escape y silenciosos de titanio y carbono.

Por motivos de seguridad el borde expuesto de la salida de tubo de escape debe ser redondeado para evitar cualquier borde agudo.

RR 05.10 INSTALACIÓN ELÉCTRICA Y ELECTRÓNICA.

RR 05.10.1 IGNICIÓN / SISTEMA DE CONTROL DE MOTOR (ECU).

La Unidad Central (ECU) puede ser recolocada.

El control del motor debe ser:

- 1) Como el homologado aunque el software interior pueda ser cambiado.
- 2) Alternativamente, el modelo de equipo CDI (aprobado por el fabricante), puede ser usado [mirar piezas de recambio permitidas oficiales en la B de Apéndice]; un conector especial puede ser usado para conectar el ECU y el cableado original. El precio detallista de todo el sistema (software incluido) no debe ser superior a 1,5 veces mayor que el precio del sistema original.
- 3) Además de la opción 1 mencionada anteriormente, la ignición y/o la inyección del módulo/s externo puede ser añadido al ECU de producción estándar + cableado, pero su precio detallista total no puede ser superior al del kit ECU completo.

Sólo las bujías pueden ser substituidas.

RR 05.10.2 ALTERNADOR DE GENERADOR Y EL ARRANCADOR ELÉCTRICO.

No se permite ninguna modificación.

El arrancador eléctrico debe funcionar normalmente y siempre ser capaz de poner en marcha el motor durante el acontecimiento. El motor debe ponerse en marcha por su propia energía aunque el arrancador eléctrico no funcione correctamente.

RR 05.10.3 EQUIPO ADICIONAL.

Equipo de hardware adicional electrónico diferente del original la motocicleta homologada no puede ser añadido. (p.ej. adquisición de datos, ordenadores, equipo de grabación etc.)

Los instrumentos originales pueden ser cambiados o substituidos.

Se permite exclusivamente el "LapTimer" para cronometraje. Se permite la adición de una unidad de GPS (sistema de posicionamiento global) para objetivos de cronometraje y localización.

La telemetría no está permitida.

Los únicos potenciómetros y sensores permitidos son aquellos incorporados como equipo original en la motocicleta homologada.

RR 05.10.4 CABLEADO.

El cableado original puede ser modificado de la siguiente manera:

El cableado puede ser substituido por el "kit" de cableado, suministrado para el modelo del kit del ECU, producido o aprobado por el fabricante [ver piezas de recambio permitidas oficiales en Apéndice B].

El cableado y la cerradura puede ser recolocada o reemplazada.

El corte del cableado no está permitido.

RR 05.10.5 BATERÍA.

La batería puede ser reemplazada. De serlo, su capacidad nominal debe ser igual o superior que la homologada.

RR 05.11 CHASIS.

RR 05.11.1 CHASIS Y SUBCHASIS TRASERO.

El chasis debe permanecer como originalmente estaba producido por el fabricante para la máquina homologada. Los laterales del cuerpo del chasis pueden ser cubiertos por una parte protectora hecha de material plástico o compuesto. Estos protectores deben encajar en la forma del chasis.

Nada puede ser añadido por soldadura o quitado por mecanizado del cuerpo del chasis.

Todas las motocicletas deben mostrar el número de identificación de vehículo de los fabricantes sobre el cuerpo del chasis (el número de bastidor), a excepción de posibles chasis de repuesto. Los soportes del soporte-motor o las placas deben permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada.

El subchasis trasero debe permanecer como originalmente estaba producido por el fabricante para la máquina homologada.

Soportes de asiento adicionales pueden ser añadidos. Los soportes no pulidos sobresalientes pueden ser quitados si no afectan la seguridad de la construcción o la asamblea. La cerradura de posibles accesorios con el subchasis trasero puede ser quitada.

Se pueden taladrar agujeros en el chasis y subchasis trasero sólo para fijar componentes permitidos (p. ej. soportes del carenado, soportes del caballete etc.)

El esquema de pintura no es restringido pero no se permiten pulimentos del cuerpo del chasis o el subchasis.

RR 05.11.2 HORQUILLA DELANTERA.

La estructura de la horquilla (el huso, los puntales, el puentes, el tallo, etc.) debe permanecer como originalmente estaba producida por el fabricante para la máquina homologada.

Las partes estándar originales internas de los horquillas pueden ser modificadas o substituidas. Amortiguadores del mercado auxiliar o válvulas pueden ser instaladas.

Ningún prototipo electrónicamente controlado del mercado auxiliar para las partes de suspensión puede ser usado. Si se usan suspensiones originales controladas electrónicamente, estas deben ser completamente estándar (cualquier parte mecánica o electrónica debe permanecer como la del modelo homologado). El sistema original electrónico debe trabajar correctamente en caso de un fallo eléctrico/electrónico; de otra manera no puede ser homologado para la competición.

La tapade la horquilla puede ser modificada o cambiada para añadir el ajustador de precarga/compresión.

Los guarda polvos pueden ser modificados, cambiados o quitados asegurando la estanqueidad al aceite del resto del sistema.

Se permite el empleo de tratamientos antifricción en los tubos de la horquilla delantera. Cualquier calidad y cantidad de aceite puede ser usado en la horquilla delantera.

La saliente (la altura y la posición de la horquilla delantera en relación con las coronas de la misma es libre.

Las abrazaderas superiores e inferiores de la horquilla (la abrazadera triple, puentes de horquilla y tallo) deben permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada.

El amortiguador de dirección puede ser añadido o substituido con productos del mercado auxiliar.

El amortiguador de dirección no puede actuar como un limitador de la dirección del dispositivo.

RR 05.11.3 HORQUILLA TRASERA (BASCULANTE).

Cada parte de la horquilla trasera debe permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada (incluyendo el cerrojo del pivote de la horquilla trasera y el ajustador del eje trasero).

Soportes de rueda trasera pueden ser añadidos a la horquilla trasera. Los soportes deben haber sido redondeado su borde (con un radio de vista desde todos los lados). Los tornillos de cerradura deben ser eliminados.

Por razones de seguridad es obligatorio usar un cubre cadena hecho con material rígido plástico empotrado de tal modo que prevenga un atrape entre la cadena inferior controlada y el piñón de disco final en la rueda trasera.

RR 05.11.4 UNIDAD DE SUSPENSIÓN TRASERA.

La unidad de suspensión trasera (el amortiguador y su muelle) es libre, pero las uniones originales al chasis y al basculante trasero deben ser usadas y deben permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada.

El muelle de la amortiguación trasera puede ser cambiado.

Ningún producto del mercado auxiliar ni prototipo de control electrónico puede ser usado. Si se usan originalmente suspensiones de control electrónico, deben ser completamente estándar (cualquier parte mecánica o electrónica debe permanecer como la homologada). El sistema original electrónico debe trabajar correctamente en caso de un fallo eléctrico/electrónico; de otra manera no puede ser homologado para la competición.

RR 05.11.5 RUEDAS.

Las ruedas, portes y espaciadores internos deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

La unidad de disco del velocímetro puede ser quitado y substituido con un espaciador.

Si el diseño original incluye una unidad de disco de cojín para la rueda trasera, debe permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

No se permite ninguna modificación de los ejes de rueda o cualquier fijación y puntos crecientes para el calibrador de freno delantero y trasero. Los espaciadores pueden ser modificados. Se permiten modificaciones para mantener los espaciadores en su lugar.

Los pesos de balance de rueda pueden ser desechados, cambiados o añadidos.

Cualquier cámara de neumático (si conviene) o válvula de inflado puede ser usada.

RR 05.11.6 FRENOS.

Los discos de freno deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

Los discos delanteros pueden ser flotantes, usando los rotores originales y con discos no modificados (las arandelas y los alfileres pueden ser modificados o cambiados).

La pinza del freno delantera y trasera (el montaje, el portador, la suspensión) debe permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

El cilindro maestro delantero y trasero debe permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

Los conductos de freno hidráulicos pueden ser cambiados pero el depósito de fluido debe permanecer estándar. La división de los conductos de freno delantero para ambos calibradores del freno delantero debe ser hecha encima del puente de horquilla inferior (más debajo de la abrazadera triple).

Las pastillas de freno delanteras y trasera pueden ser cambiadas. Los alfileres de cierre de las pastillas de freno pueden ser modificados al tipo de cambio rápido.

Se permiten ajustadores de palanca de mano.

No se permiten tomas de aire adicional o conductos.

RR 05.11.7 REPOSAPIES Y CONTROLES INFERIORES.

Los reposapiés y controles inferiores pueden ser trasladados pero los soportes deben ser montados al chasis en los puntos originales.

El acoplamiento de los controles inferiores puede ser modificado. Los puntos originales de anclaje deben permanecer. Los dos puntos originales de anclaje (controles inferiores y eje del cambio) deben ser mantenidos.

Los reposapiés deben ser montados rígidamente o ser de un tipo plegable que deben incorporar un dispositivo para devolverlos a la posición normal.

El final del reposapiés debe tener al menos un radio sólido esférico de 8 mm.

Los reposapiés no plegables deben tener un final permanentemente fijado, hecho de plástico, teflón o aluminio (de radio mínimo de 8mm). Su superficie debe ser diseñada para alcanzar el área posible más amplia para disminuir el riesgo de heridas al piloto en caso de accidente. El Director Técnico tiene el derecho de rechazar cualquier modelo que no satisfaga este objetivo de seguridad.

RR 05.11.8 MANILLAR Y CONTROLES SUPERIORES.

Los manillares puede ser substituido (no incluye el cilindro maestro de freno).

Los manillares y mandos manuales pueden ser trasladados.

Los mandos del acelerador y sus cables asociados pueden ser modificados o substituidos.

El anclaje del acelerador y sus cables asociados pueden ser modificados o substituidos. Pero la conexión al cuerpo de los controles del acelerador debe permanecer como los homologados.

El embrague y la palanca de freno pueden ser cambiados por un producto del mercado auxiliar.

Los interruptores pueden ser cambiados pero el interruptor de arrancador eléctrico y el interruptor de parada de motor deben ser localizados sobre los manillares.

Se permite un ajustador para la palanca de freno.

RR 05.11.9 DEPÓSITO DE COMBUSTIBLE.

El tapón de llenado del depósito de combustible debe de reemplazarse por uno del tipo de "rosca", tipo "de media vuelta".

La válvula de llave de paso del depósito de combustible debe permanecer como originalmente estaba producida por el fabricante para la máquina homologada.

Los lados del depósito de combustible pueden ser cubiertos por la adición de un medio protector hecho de una fibra compuesta (el Cristal-, el Carbón,-kevlar-aviofibre). Estos protectores deben encajar en la forma del depósito de combustible.

Todos los depósitos de combustible deben estar completamente llenos de material retardante del fuego (celdas de red abierta, p. ej." Explosafe ® ").

Los depósitos de combustible con tubos de respiradero de tanque deben ser encajados con válvulas anti retorno que descarguen en un recipiente que pueda acoger un volumen mínimo de 250cc.

RR 05.11.10 ASIENTO.

El asiento, la base del asiento y su carrocería asociada pueden ser substituidos por recambios de aspecto similar a como originalmente estaban producidos por el fabricante para la moto homologada.

La parte superior del cuerpo trasero alrededor del asiento puede ser modificada a un asiento de una sola plaza.

El aspecto tanto desde atrás como de delante como del perfil debe conformarse a la forma homologada.

El sistema de cierre del asiento homologado [placas, alfileres, almohadillas de goma, etc.] puede ser quitado.

El asiento/colín de reemplazo debe permitir una correcta visualización del dorsal.

RR 05.11.11 CARENADO.

a) El carenado, el guardabarros delantero y otras partes del mismo pueden ser substituidos por duplicados similares los originales, que deben aparecer como originalmente estaban producidos

por el fabricante para la máquina homologada, o con diferencias leves debido al empleo en competición. (mezcla de componentes diferentes, puntos de acceso, carenados inferiores, etc.). El material puede ser cambiado. No se permiten el empleo de fibra de carbono o materiales compuestos de carbón. Refuerzos locales específicos en kevlar o kevlarcarbon son autorizados alrededor de agujeros y otros puntos acentuados.

b) El tamaño general y las dimensiones deben ser los mismos que la original.

c) El parabrisas puede ser substituido por un duplicado de material transparente. La altura del parabrisas es libre, dentro de una tolerancia de +/-15 mm [sobre la distancia vertical al puente de horquilla superior.]

d) A las motocicletas que al principio no fueron equipadas con el carenado no se les permite añadir ninguno de ningún tipo, a excepción de un dispositivo de carenado inferior, como el descrito en (g) y (h). Este dispositivo no puede extenderse encima de una línea dibujada horizontalmente del eje de rueda al eje de rueda.

e) La combinación original de soportes de instrumentos/carenados pueden ser substituidos, pero se prohíbe el empleo de titanio y carbón (o materiales similares compuestos). Todos los otros soportes de carenados pueden ser cambiados o substituidos.

f) Los tubos de ventilación originales que corren entre los carenados y el air box pueden ser alterados o reemplazados. Compuestos de fibra de carbono u otros materiales exóticos están prohibidos.

Las parrillas de partículas o "telas metálicas" instaladas de origen en las aperturas para los tubos de ventilación pueden ser eliminadas.

g) Los carenados inferiores tiene que ser construidos para contener, en caso de rotura de motor, al menos la mitad del aceite total y la capacidad de líquido de refrigeración usada en el motor (mínimo 5 litros). El borde inferior de cualquier apertura en los carenados debe estar al menos 50 mm por encima del inferior del mismo.

h) Los carenados inferiores deben incorporar una abertura de diámetro (mínimo) de 25 mm en el área inferior delantera.

Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones secas y sólo debe ser abierto en condiciones de carrera declaradas de mojado por el Director de Carrera.

i) El guardabarros delantero puede ser substituido por un duplicado cosmético del original y puede ser desplazado hacia arriba para aumentar el espacio para el neumático.

j) El guardabarros trasero fijado al basculante puede ser modificado, eliminado o cambiado.

k) Las motocicletas pueden ser equipadas con conductos interiores para mejorar la corriente de aire hacia el radiador pero el aspecto tanto de frente, trasero como del perfil no deben ser cambiados.

RR 05.11.12 TORNILLOS.

Los tornillos estándar pueden ser substituidos por otros de cualquier material y diseño, pero los de titanio no pueden ser usados. La fuerza y el diseño deben ser iguales o exceder la fuerza del modelo estándar que substituye.

Los tornillos pueden ser taladrados sólo para el cable de seguridad, pero no se permiten modificaciones con intención de ahorrar peso.

Los tornillos del carenado pueden ser cambiados por los de tipo de desconexión rápido.

Los tornillos de aluminio sólo pueden ser usados en ubicaciones no estructurales.

RR 05.12.1 LOS ARTÍCULOS SIGUIENTES PUEDEN SER CAMBIADOS O SUBSTITUIDOS DE AQUELLOS DE LA MOTOCICLETA HOMOLOGADA.

- Los aceites de motor, líquido de frenos y aceites de suspensión son libres.

- Juntas de motor y materiales de junta son libres.

- Instrumentos y soportes de carenados.

- El material de los soportes de conexión de partes no originales (carenados, escapes, instrumentos, etc.) al chasis (o al motor) no pueden ser hechos de titanio o de fibras compuestas reforzadas.

- Los acabados de la superficie pintada externa y las calcomanías.

RR 05.12.2 ARTÍCULOS QUE PUEDEN SER ELIMINADOS.

Artículos de control de emisión (anticontaminación) en o alrededor de la caja de aire y el motor (O2 sensores, dispositivos de inyección de aire).

Tacómetro.

Velocímetro.

Protector de cadena mientras no esté incorporado al guardabarros trasero.

RR 05.12.3 ARTÍCULOS QUE DEBEN SER QUITADOS.

- Faros, lámpara trasera e indicadores de viraje. Las aperturas deben ser correctamente selladas con materiales convenientes.

- Espejos retrovisores.

- Bocina.

- Juego de herramientas.

- Ganchos para cascos y equipaje.

- Soporte para la placa de matrícula.

- Reposapiés para el pasajero.

- Agarraderas para el pasajero.

- Soportes centrales de seguridad y soportes laterales deben ser quitados (los soportes fijos deben permanecer).

RR 05.13 INSTRUCCIÓN GENERALES DE SEGURIDAD.

Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor de apagado de ignición que funcione o con un botón montado sobre un lado del manillar (dentro del alcance de la mano mientras estas estén en los puños) que sea capaz de parar un motor en marcha.

Todos los desagües deben ser canalizados. Los cerrojos y tornillos de la bomba de aceite externa deben ser asegurados con alambre (por ejemplo: culatas, conductos de aceite, refrigerantes de aceite, etc.).

El respiradero o los tubos de desbordamiento encajados deben descargar en vías de salidas existentes.

El sistema original cerrado debe ser conservado, no se permite ninguna emisión directa atmosférica.

Todas las motocicletas deben tener un sistema de respiradero cerrado. La línea de respiradero del aceite debe ser conectada y descargar en el air box.

Esta prohibido el uso de anticongelante en el circuito de refrigeración.

APÉNDICE B - LISTA DE CDI HOMOLOGADOS Y CABLEADO MODELOS 2006 - 2009 (PROVISIONAL)

Fabricante y Modelo	ECU		Cableado		Max r.p.m.	Precio sugerido IVA excl.
	Std	kit	Std	kit		
DUCATI 749 R	28641121D	28640421A (a)	51013232A	51013041 A	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	---
HONDA CBR 600RR (2009)						
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 €
KAWASAKI ZX 600 (2009)						
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 €
TRIUMPH 675 (2009)						
YAMAHA R6 (2006)	2C0-8591A-00	2C0-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	533 €

(a) con: Engranajes de distribución. 171.2.017.1B + pick up kit

(b) con: Unidad de conexión. 3880-NL3-750

(c) con: interruptor de apagado cód. 35130-NL3-750

(d) con: Adaptador cód. 26031-0327 para equipo ECU

(e) con: Unidad de PC cód. 26031-240



CMV 2013

REGLAMENTO TECNICO

SUPERSTOCK 1000

2.7 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE SUPERSTOCK 1000

Las reglas tienen la intención de limitar cambios en la motocicleta homologada en interés de la seguridad y la competitividad.

TODO LO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y ESCRITO EN EL PRESENTE REGLAMENTO ESTÁ ESTRICTAMENTE PROHIBIDO.

La motocicleta debe ser homologada solamente por el fabricante original. El modelo será válido para la competición de SuperStock durante un período máximo de 8 años.

Como el nombre SuperStock implica, solo se permiten a las máquinas usadas modificaciones limitadas. La mayor parte de las modificaciones sólo se permiten por motivos de seguridad.

Las motocicletas de SuperStock requieren una homologación FIM (mirar el Art. 2.9). Todas las motocicletas deben obedecer en todo sentido todas las exigencias para Competición tal como vienen presentadas en estas Regulaciones, a no ser que sea equipo original como tal sobre la máquina homologada.

2.7.1 Datos específicos de la máquina.

Todos los artículos no mencionados en los artículos siguientes deben permanecer como en el modelo original producido por el fabricante para la máquina homologada.

El aspecto tanto del frente, el reverso como del perfil de las motocicletas SuperStock 600 debe estar conforme a la forma como originalmente estaban producidos por el fabricante.

2.7.2 Conceptos varios de igualdad para la Motocicleta.

Para igualar el funcionamiento de motocicletas con configuraciones diferentes de motor, cambios del peso mínimo pueden ser aplicados según sus prestaciones respectivas en carrera. La decisión sobre la aplicación de un sistema de desventaja a una clase respectiva es tomada únicamente por la Comisión de Velocidad F.C.M.

Las enmiendas a las regulaciones técnicas pueden ser hechas solo por la Comisión de Velocidad de la F.C.M., para asegurar una competición igualada.

2.7.3 Capacidades de desplazamiento.

Las configuraciones siguientes de motor componen la clase de SuperStock 1000:

Más de 600cc hasta 1000cc	4 tiempos	4 cilindros
Más de 750cc hasta 1000cc	4 tiempos	3 cilindros
Más de 850cc hasta 1200cc	4 tiempos	2 cilindros

No se permiten la modificación de ningún elemento para aumentar la cilindrada y alcanzar los límites de la clase.

2.7.4 Pesos Mínimos.

El valor de peso mínimo es determinado por el peso en seco (menos 12kg).

El peso en seco de una motocicleta homologada es definido como el peso total de la motocicleta vacía producida por el fabricante (después del vaciado del combustible, la retirada del porta matrículas, instrumentos con su soporte, pero con el aceite para motores y otros líquidos en el nivel óptimo). El resultado se ajusta al dígito más cercano.

En la inspección al final de la carrera, las máquinas serán comprobadas en las condiciones en que atravesaron a la línea de meta. Nada puede ser añadido a de la motocicleta. Esto incluye el agua, el aceite y el combustible.

En cualquier momento durante los entrenamientos o carrera, el peso de la motocicleta no debe ser menos que el peso mínimo con una tolerancia de 1 kg.

2.7.5 Colores de los dorsales.

Según anexo técnico CMV DORSALES, colores y medidas.

2.7.6 Combustible.

Según REGLAMENTO RFME CARBURANTES

2.7.7 Neumáticos.

Según REGLAMENTO NEUMATICOS CMV

2.7.8 Motor.

2.7.8.1 Instrumentos de Carburación / Sistema de Inyección de combustible.

Por instrumentos de carburación se refieren a los cuerpos del regulador y los dispositivos de extensión de entrada de longitud variables.

Los instrumentos de carburación deben permanecer como los homologados.

Las trompetas deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

Los inyectores deben permanecer estándar como en la motocicleta homologada.

2.7.8.2 Culata.

No se permite ninguna modificación.

Ningún material puede ser añadido o eliminado de la culata.

La junta de culata puede ser cambiada.

Las válvulas, asientos de válvula, guías, muelles, tapas, sellos de aceite, arandelas, chavetas deválvula, la base de los muelles y los retenedor deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

No se permiten arandelas adicionales para el muelle de la válvula.

2.7.8.3 Árbol de levas.

No se permite ninguna modificación.

En las verificaciones técnicas se medirá la altura máxima de la carrera en sistemas de operación de válvula directos. Para sistemas de operación de válvula indirectos (por ejemplo cuando es imposible la medición directa) se medirá el levantamiento de la válvula.

El engranaje de distribución del árbol de levas es libre, sin embargo no se aprueba ningún trabajo de mecanizado de los piñones de árbol de levas y del árbol de levas.

2.7.8.4 Piñones del árbol de leva o desarrollo.

No se permite ninguna modificación dimensional.

2.7.8.5 Cilindros.

No se permite ninguna modificación.

2.7.8.6 Pistones.

No se permite ninguna modificación (incluyendo el pulimento y el aligeramiento).

2.7.8.7 Aros de pistón.

No se permite ninguna modificación.

2.7.8.8 Bulón de pistón y Clips.

No se permite ninguna modificación.

2.7.8.9 Bielas.

No se permite ninguna modificación (incluyendo el pulimento y el aligeramiento).

2.7.8.10 Cigüeñal.

No se permite ninguna modificación (incluyendo el pulimento y el aligeramiento).

2.7.8.11 Cáster del motor y todas las otras cajas de motor

No se permite ninguna modificación al cáster del motor (incluida la pintura, pulido y aligeramiento).

Las cubiertas laterales (flancos) pueden ser alteradas, modificadas o reemplazadas. De ser alteradas o modificadas, la cubierta debe tener al menos la misma resistencia al impacto que la original.

De ser reemplazada, la cubierta debe ser compuesta de un material del mismo o superior peso específico y el peso total de la cubierta no debe ser inferior a la original.

Toda cubierta lateral/cárter motor que contenga aceite y que pudiera estar en contacto con el suelo durante un accidente debe ser protegida por una segunda cubierta hecha de material metálico o compuesto (tipo plástico reforzado, carbono o kevlar). Placas de aluminio o de acero o barras también están permitidas. Todos los dispositivos deben ser diseñados para ser resistentes contra impactos y deben ser fijados correctamente y precintados.

2.7.8.12 Transmisión / Caja de cambio.

Un sistema externo de cambio rápido en el selector del cambio (incluido cable y potenciómetro) puede ser añadido.

Otras modificaciones a la caja de cambio o al mecanismo selector no están permitidas.

Sólo el piñón del eje primario, el piñón de rueda trasero o corona, el diapasón de cadena y su tamaño pueden ser cambiados.

La cubierta de piñón puede ser modificada o eliminada.

2.7.8.13 Embrague.

No se permiten modificaciones.

Sólo la fricción, muelles del embrague y los discos pueden ser cambiados, pero su número debe permanecer como el original.

Los muelles del embrague pueden ser cambiados.

2.7.8.14 Bombas y conductos de aceite.

No se permiten modificaciones.

Sólo los conductos de engrase pueden ser modificados o substituidos. Los conductos del aceite que soportan presión positiva, de ser substituidos, deben ser de construcción de metal reforzado con conectores remachado o roscados.

2.7.8.15 El radiador, el sistema de refrigeración y refrigeradores del aceite.

Los conductos del líquido de refrigeración pueden ser cambiados, pero el sistema debe ser mantenido con los radiadores originales.

El ventilador eléctrico del radiador puede ser eliminado.

Los interruptores termales, el cable para medir la temperatura de agua y el termostato pueden ser quitados dentro del sistema de refrigeración.

Redes protectoras pueden ser añadidas delante del radiador del aceite y/o del agua.

Eltapón del radiador es libre.

Los únicos líquidos de refrigeración para el motor que no sean aceites lubricantes serán el agua o el agua mezclada con alcohol de etilo.

2.7.8.16 Air Box.

El Air Box debe permanecer como originalmente estaba producido por el fabricante para la máquina homologada, los tubos de vaciado de la caja de aire debe estar cerrados.

El elemento del filtro de aire puede ser modificado o substituido.

Todas las motocicletas deben tener un sistema de respiradero cerrado. Todos los conductos de respiradero del aceite deben estar conectados y descargar en el air box.

2.7.8.17 Suministro de combustible.

Los conductos de suministro del depósito de combustible al conducto principal pueden ser substituidas pero la llave de paso del combustible debe permanecer como el original producido por el fabricante.

Conectores rápidos o conectores rápidos secos pueden ser usados.

Las líneas de ventilación del combustible pueden ser substituidas.

Filtros de combustible pueden ser añadidos.

El carburador y el regulador de presión del combustible deben permanecer como el homologado.

2.7.8.18 Sistema de escape.

Los tubos de escape del sistema de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados.

Los catalizadores pueden ser eliminados.

El límite sonoro para las motocicletas de SuperStock 600 es de 116 dB/A con una tolerancia de + 3dB/A. (Sistema de medición 2 metros max.)

El número de los silencioso(s) finales del escape debe permanecer como el homologado. El silencioso(s) debe estar en el mismo lado(s) que en el modelo homologado.

No se permite la envoltura del sistema de escape excepto en el área de los pies del piloto o en el área en contacto con el carenado para protegerlo del calor.

Se permiten sistema de escape y silenciosos de titanio y carbono.

Por motivos de seguridad el borde expuesto de la salida de tubo de escape debe ser redondeado para evitar cualquier borde agudo.

2.7.9 Instalación eléctrica y Electrónica.

2.7.9.1 Ignición / Sistema de control de motor (ECU).

La unidad de control de motor (ECU) debe ser:

a) Como el homologado y el software interior puede ser cambiado.

b) O el modelo extra de ECU (producido y/o aprobado por el Fabricante de la máquina) puede ser usado. Un conector especial puede ser usado para conectar el ECU y el cableado original. El precio final del sistema completo (software incluido) no debe ser más de 1.5 veces más alto que el precio del sistema original.

c) Además de la opción a) mencionado anteriormente, la ignición externa y/o el módulo/s de inyección pueden ser añadidos al ECU de producción estándar, pero su precio final no puede ser más alto que el equipo de ECU completo.

La unidad central (ECU) puede ser trasladada.

Las bujías pueden ser substituidas.

2.7.9.2 Generador, alternador, arrancador eléctrico.

No se permite ninguna modificación.

El arrancador eléctrico debe funcionar normalmente y siempre ser capaz de poner en marcha el motor durante el acontecimiento. El motor debe ponerse en marcha por su propia energía aunque el arrancador eléctrico no funcione correctamente.

2.7.9.3 Equipo adicional.

Equipo de hardware adicional electrónico diferente del original la motocicleta homologada no puede ser añadido. (p.ej. adquisición de datos, ordenadores, equipo de grabación etc.)

Los instrumentos originales pueden ser cambiados o substituidos.

Se permite exclusivamente el "LapTimer" para cronometraje. Se permite la adición de una unidad de GPS (sistema de posicionamiento global) para objetivos de cronometraje y localización.

La telemetría no está permitida.

Los únicos potenciómetros y sensores permitidos son aquellos incorporados como equipo original en la motocicleta homologada.

2.7.9.4 Cableado.

El cableado original puede ser modificado de la siguiente manera:

El cableado puede ser substituido por el "kit" de cableado, suministrado para el modelo del kit del ECU, producido o aprobado por el fabricante [ver piezas de recambio permitidas oficiales en Apéndice B].

El cableado y la cerradura puede ser recolocada o reemplazada.

El corte del cableado no está permitido.

2.7.9.5 Batería.

La batería puede ser reemplazada. De serlo, su capacidad nominal debe ser igual o superior que la homologada.

2.7.10 Chasis.

Durante toda la duración del evento, cada piloto sólo podrá utilizar una (1) máquina completa, tal como se presenta para el Control Técnico, con el chasis claramente identificado con un sello. En caso de que el chasis tenga que ser reemplazado, el piloto o el equipo puede solicitar el uso de uno de repuesto al Director Técnico.

El chasis de recambio pre-ensamblado debe ser presentado al Director Técnico para la autorización de la reconstrucción de la motocicleta. El pre-ensamblaje se debe limitar estrictamente a:

- Chasis principal.
- Rodamientos (pipa de dirección, basculante, etc.).
- Basculante.
- Anclaje de la suspensión trasera y amortiguadores.
- Abrazaderas triples superiores e inferiores.
- Cableado.

La motocicleta, una vez reconstruida, debe ser inspeccionada antes de su uso por los Delegados Técnicos para inspecciones de seguridad y un nuevo sello será colocado en el chasis de la motocicleta.

2.7.10.1 Chasis y subchasis trasero.

El chasis deben permanecer como originalmente estaba producido por el fabricante para la máquina homologada. Los laterales del cuerpo del chasis pueden ser cubiertos por una parte protectora hecha de un material compuesto. Estos protectores deben encajar en la forma del chasis.

Agujeros pueden ser taladrados sobre el chasis sólo para fijar componentes aprobados (p. ej. anaqueles de carenados, amortiguadores de dirección).

Nada puede ser añadido por soldadura o quitado por mecanización del cuerpo de chasis.

Todas las motocicletas deben mostrar el número de identificación de vehículo de los fabricantes sobre el cuerpo de chasis (el número de bastidor), a excepción de los chasis de repuesto.

Los anaqueles del soporte-motor o las placas deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

El subchasis posterior puede ser cambiado o alterado, pero el tipo de material debe permanecer como el homologado, o de peso más alto específico.

Anaqueles de asiento adicionales pueden ser añadidos, anaqueles sobresalientes pueden ser quitados si no afectan la seguridad de la construcción o el ensamble. Accesorios bajo cerrojo desmontables en el subchasis trasero pueden ser quitados.

Soportes de asiento adicionales pueden ser añadidos pero ninguno puede ser quitado. Los accesorios bajo cerrojo del subchasis trasero pueden ser quitados.

El esquema de pintura no está restringido pero no se permite el pulimento del cuerpo del chasis o el subchasis.

2.7.10.2 Horquillas Delanteras.

La estructura de la horquilla (el huso, los puntales, el puentes, el tallo, etc.) debe permanecer como originalmente estaba producida por el fabricante para la máquina homologada.

Las partes estándar originales internas de los horquillas pueden ser modificadas o substituidas. Amortiguadores del mercado auxiliar o válvulas pueden ser instaladas.

Ningún prototipo electrónicamente controlado del mercado auxiliar para las partes de suspensión puede ser usado. Si se usan suspensiones originales controladas electrónicamente, estas deben ser completamente estándar (cualquier parte mecánica o electrónica debe permanecer como la del modelo homologado). El sistema original electrónico debe trabajar correctamente en caso de un fallo eléctrico/electrónico; de otra manera no puede ser homologado para la competición. La tapade la horquilla puede ser modificada o cambiada para añadir el ajustador de precarga/compresión.

Los guarda polvos pueden ser modificados, cambiados o quitados asegurando la estanqueidad al aceite del resto del sistema.

Se permite el empleo de tratamientos antifricción en los tubos de la horquilla delantera. Cualquier calidad y cantidad de aceite puede ser usado en la horquilla delantera.

La saliente (la altura y la posición de la horquilla delantera en relación con las coronas de la misma es libre.

Las abrazaderas superiores e inferiores de la horquilla (la abrazadera triple, puentes de horquilla y tallo) deben permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada.

El amortiguador de dirección puede ser añadido o substituido con productos del mercado auxiliar. El amortiguador de dirección no puede actuar como un limitador de la dirección del dispositivo.

2.7.10.3 Horquilla posterior (Basculante).

Cada parte de la horquilla trasero debe permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada (incluyendo el cerrojo del pivote de la horquilla trasera y el ajustador del eje trasero).

Soportes de rueda trasera pueden ser añadidos a la horquilla trasera. Los soportes deben haber sido redondeado su borde (con un radio de vista desde todos los lados). Los tornillos de cerradura deben ser eliminados.

Por razones de seguridad es obligatorio usar un cubre cadena hecho con material rígido plástico empotrado de tal modo que prevenga un atrape entre la cadena inferior controlada y el piñón de disco final en la rueda trasera.

2.7.10.4 Unidad de suspensión trasera.

La unidad de suspensión trasera (el amortiguador y su muelle) es libre, pero las uniones originales al chasis y al basculante trasero deben ser usadas y deben permanecer como originalmente estaban producidas por el fabricante para la máquina homologada.

El muelle de la amortiguación trasera puede ser cambiado.

Ningún producto del mercado auxiliar ni prototipo de control electrónico puede ser usado. Si se usan originalmente suspensiones de control electrónico, deben ser completamente estándar (cualquier parte mecánica o electrónica debe permanecer como la homologada). El sistema original electrónico debe trabajar correctamente en caso de un fallo eléctrico/electrónico; de otra manera no puede ser homologado para la competición.

2.7.10.5 Ruedas.

Las ruedas, portes y espaciadores internos deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

La unidad de disco del velocímetro puede ser quitado y substituido con un espaciador.

Si el diseño original incluye una unidad de disco de cojín para la rueda trasera, debe permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

No se permite ninguna modificación de los ejes de rueda o cualquier fijación y puntos crecientes para el calibrador de freno delantero y trasero. Los espaciadores pueden ser modificados. Se permiten modificaciones para mantener los espaciadores en su lugar.

Los pesos de balance de rueda pueden ser desechados, cambiados o añadidos.

Cualquier cámara de neumático (si conviene) o válvula de inflado puede ser usada.

2.7.10.6 Frenos.

Los discos de freno deben permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

Los discos delanteros pueden ser flotantes, usando los rotores originales y con discos no modificados (las arandelas y los alfileres pueden ser modificados o cambiados).

La pinza del freno delantera y trasera (el montaje, el portador, la suspensión) debe permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

El cilindro maestro delantero y trasero debe permanecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada.

Los conductos de freno hidráulicos pueden ser cambiados pero el depósito de fluido debe permanecer estándar. La división de los conductos de freno delantero para ambos calibradores del freno delantero debe ser hecha encima del puente de horquilla inferior (más debajo de la abrazadera triple).

Las pastillas de freno delanteras y trasera pueden ser cambiadas. Los alfileres de cierre de las pastillas de freno pueden ser modificados al tipo de cambio rápido.

Se permiten ajustadores de palanca de mano.

No se permiten tomas de aire adicional o conductos.

2.7.10.7 Barras de manillar y mandos manuales.

Los manillares puede ser substituido (no incluye el cilindro maestro de freno).

Los manillares y mandos manuales pueden ser trasladados.

Los mandos del acelerador y sus cables asociados pueden ser modificados o substituidos.

El anclaje del acelerador y sus cables asociados pueden ser modificados o substituidos. Pero la conexión al cuerpo de los controles del acelerador debe permanecer como los homologados.

El embrague y la palanca de freno pueden ser cambiados por un producto del mercado auxiliar.

Los interruptores pueden ser cambiados pero el interruptor de arrancador eléctrico y el interruptor de parada de motor deben ser localizados sobre los manillares.

Se permite un ajustador para la palanca de freno.

2.7.10.8 Reposapiés / Controles inferiores.

Los reposapiés y controles inferiores pueden ser trasladados pero los soportes deben ser montados al chasis en los puntos originales.

El acoplamiento de los controles inferiores puede ser modificado. Los puntos originales de anclaje deben permanecer. Los dos puntos originales de anclaje (controles inferiores y eje del cambio) deben ser mantenidos.

Los reposapiés deben ser montados rígidamente o ser de un tipo plegable que deben incorporar un dispositivo para devolverlos a la posición normal.

El final del reposapiés debe tener al menos un radio sólido esférico de 8 mm.

Los reposapiés no plegables deben tener un final permanentemente fijado, hecho de plástico, teflón o aluminio (de radio mínimo de 8mm). Su superficie debe ser diseñada para alcanzar el área posible más amplia para disminuir el riesgo de heridas al piloto en caso de accidente. El Director Técnico tiene el derecho de rechazar cualquier modelo que no satisfaga este objetivo de seguridad.

2.7.10.9 Depósito de combustible.

El tapón de llenado del depósito de combustible debe de reemplazarse por uno del tipo de "rosca", tipo "de media vuelta".

La válvula de llave de paso del depósito de combustible debe permanecer como originalmente estaba producida por el fabricante para la máquina homologada.

Los lados del depósito de combustible pueden ser cubiertos por la adición de un medio protector hecho de una fibra compuesta (el Cristal-, el Carbón-, -kevlar-aviofibre). Estos protectores deben encajar en la forma del depósito de combustible.

Todos los depósitos de combustible deben estar completamente llenos de material retardante del fuego (celdas de red abierta, p. ej." Explosafe ® ").

Los depósitos de combustible con tubos de respiradero de tanque deben ser encajados con válvulas anti retorno que descarguen en un recipiente que pueda acoger un volumen mínimo de 250cc.

2.7.10.10 Carenados.

- a) El carenado, el guardabarros delantero y otras partes del mismo pueden ser substituidos por duplicados similares los originales, que deben aparecer como originalmente estaban producidos por el fabricante para la máquina homologada, o con diferencias leves debido al empleo en competición. (mezcla de componentes diferentes, puntos de acceso, carenados inferiores, etc.). El material puede ser cambiado. No se permiten el empleo de fibra de carbono o materiales compuestos de carbón. Refuerzos locales específicos en kevlar o kevlarcarbon son autorizados alrededor de agujeros y otros puntos acentuados.
- b) El tamaño general y las dimensiones deben ser los mismos que la original.
- c) El parabrisas puede ser substituido por un duplicado de material transparente. La altura del parabrisas es libre, dentro de una tolerancia de +/-15 mm [sobre la distancia vertical al puente de horquilla superior.]
- d) A las motocicletas que al principio no fueron equipadas con el carenado no se les permite añadir ninguno de ningún tipo, a excepción de un dispositivo de carenado inferior, como el descrito en (g) y (h). Este dispositivo no puede extenderse encima de una línea dibujada horizontalmente del eje de rueda al eje de rueda.
- e) La combinación original de soportes de instrumentos/carenados pueden ser substituidos, pero se prohíbe el empleo de titanio y carbón (o materiales similares compuestos). Todos los otros soportes de carenados pueden ser cambiados o substituidos.
- f) Los tubos de ventilación originales que corren entre los carenados y el air box pueden ser alterados o reemplazados. Compuestos de fibra de carbono u otros materiales exóticos están prohibidos.
Las parrillas de partículas o "telas metálicas" instaladas de origen en las aperturas para los tubos de ventilación pueden ser eliminadas.
- g) Los carenados inferiores tiene que ser construidos para contener, en caso de rotura de motor, al menos la mitad del aceite total y la capacidad de líquido de refrigeración usada en el motor (mínimo 5 litros). El borde inferior de cualquier apertura en los carenados debe estar al menos 50 mm por encima del inferior del mismo.
- h) Los carenados inferiores deben incorporar una abertura de diámetro (mínimo) de 25 mm en el área inferior delantera.
Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones secas y sólo debe ser abierto en condiciones de carrera declaradas de mojado por el Director de Carrera.
- i) El guardabarros delantero puede ser substituido por un duplicado cosmético del original y puede ser desplazado hacia arriba para aumentar el espacio para el neumático.
- j) El guardabarros trasero fijado al basculante puede ser modificado, eliminado o cambiado.
- k) Las motocicletas pueden ser equipadas con conductos interiores para mejorar la corriente de aire hacia el radiador pero el aspecto tanto de frente, trasero como del perfil no deben ser cambiados.

2.7.10.11 Asiento.

El asiento, la base del asiento y su carrocería asociada pueden ser substituidos por recambios de aspecto similar a como originalmente estaban producidos por el fabricante para la moto homologada.

La parte superior del cuerpo trasero alrededor del asiento puede ser modificada a un asiento de una sola plaza.

El aspecto tanto desde atrás como de delante como del perfil debe conformarse a la forma homologada.

El sistema de cierre del asiento homologado [placas, alfileres, almohadillas de goma, etc.] puede ser quitado.

El asiento/colín de reemplazo debe permitir una correcta visualización del dorsal.

2.7.10.12 Tornillos.

Los tornillos estándar pueden ser substituidos por otros de cualquier material y diseño, pero los de titanio no pueden ser usados. La fuerza y el diseño deben ser iguales o exceder la fuerza del modelo estándar que substituye.

Los tornillos pueden ser taladrados sólo para el cable de seguridad, pero no se permiten modificaciones con intención de ahorrar peso.

Los tornillos del carenado pueden ser cambiados por los de tipo de desconexión rápido.

Los tornillos de aluminio sólo pueden ser usados en ubicaciones no estructurales.

2.7.11 Los artículos siguientes PUEDEN ser cambiados o substituidos de aquellos originalmente en la motocicleta homologada.

- Los aceites de motor, líquido de frenos y aceites de suspensión son libres.
- Juntas de motor y materiales de junta son libres.
- Instrumentos y soportes de carenados.
- El material de los soportes de conexión de partes no originales (carenados, escapes, instrumentos, etc.) al chasis (o al motor) no pueden ser hechos de titanio o de fibras compuestas reforzadas.
- Los acabados de la superficie pintada externa y las calcomanías.

2.7.12 Los artículos siguientes PUEDEN SER quitados.

Artículos de control de emisión (anticontaminación) en o alrededor de la caja de aire y el motor (O2 sensores, dispositivos de inyección de aire).

Tacómetro.

Velocímetro.

Protector de cadena mientras no esté incorporado al guardabarros trasero.

2.7.13 Los artículos siguientes DEBEN SER quitados.

- Faros, lámpara trasera e indicadores de viraje. Las aperturas deben ser correctamente selladas con materiales convenientes.
- Espejos retrovisores.
- Bocina.
- Juego de herramientas.
- Ganchos para cascos y equipaje.
- Soporte para la placa de matrícula.
- Reposapiés para el pasajero.
- Agarraderas para el pasajero.
- Soportes centrales de seguridad y soportes laterales deben ser quitados (los soportes fijos deben permanecer).

2.7.14 Los artículos siguientes DEBEN SER cambiados.

Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor de apagado de ignición que funcione o con un botón montado sobre un lado del manillar (dentro del alcance de la mano mientras estas estén en los puños) que sea capaz de parar un motor en marcha.

Todos los desagües deben ser canalizados. Los cerrojos y tornillos de la bomba de aceite externa deben ser asegurados con alambre (por ejemplo: culatas, conductos de aceite, refrigerantes de aceite, etc.).

El respiradero o los tubos de desbordamiento encajados deben descargar en vías de salidas existentes.

El sistema original cerrado debe ser conservado, no se permite ninguna emisión directa atmosférica.

Todas las motocicletas deben tener un sistema de respiradero cerrado. La línea de respiradero del aceite debe ser conectada y descargar en el air box.

Esta prohibido el uso de anticongelante en el circuito de refrigeración.



Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R

2013





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



La Federación Catalana de Motociclismo convoca la **Copa HONDA CBR 250R** que se regirá de acuerdo con la normativa siguiente:

REGLAMENTO TÉCNICO.

Artículo 0. - GENERALIDADES.

Artículo 1. - PARTE CICLO.

Artículo 1.1. - Estribos.

Artículo 1.2. - Horquilla.

Artículo 1.3. - Amortiguador de dirección.

Artículo 1.4. - Amortiguador trasero.

Artículo 1.5. - Manetas.

Artículo 1.6. - Frenos.

Artículo 1.7. - Llantas y neumáticos.

Artículo 1.8. - Peso.

Artículo 1.9. - Chasis.

Artículo 1.10. - Carenados.

Artículo 2. - MOTOR.

Artículo 2.1. - Potencia máxima.

Artículo 2.2. - Alimentación.

Artículo 2.3. - Líquido refrigerante.

Artículo 2.4. - Bujías.

Artículo 2.5. - Cambio.

Artículo 2.6. - Transmisión.

Artículo 2.7. - Escape.

Artículo 2.8. - Encendido.

Artículo 3. -ACCESORIOS Y OTROS.





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



Artículo 0. - GENERALIDADES.

Sólo se podrá participar en la Copa HONDA CBR 250R con las motos vendidas y suministradas por el concesionario Honda Impala con el Kit HRC y los accesorios suministrados por Project Racing.

Únicamente serán admitidas las motocicletas que el número de chasis y motor correspondan con las suministradas por el concesionario Honda Impala.

No se permite la modificación ni preparación de ninguna pieza que no permanezca tal como la moto se ha vendido de serie, salvo indicado a continuación o publicación de anexo a este reglamento.

Se entiende por original, todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su venta por parte del fabricante.

Todo lo que no esté autorizado y precisado en este reglamento está totalmente prohibido.

Artículo 1. - PARTE CICLO.

Artículo 1.1. - Estribos.

Estriberas retrasadas Referencia PJR-CL-012

Artículo 1.2. - Horquilla.

La horquilla debe ser la original de la moto, únicamente están autorizados los cambios y ajustes realizados por Andreani-MHS Iberica.

Tornillos precarga Horquilla Referencia PJR-TP-610

Se permitirá el cambio de muelles específico para el peso del piloto, bajo la supervisión del servicio Andreani-MHS.

Se permite cambiar la densidad de aceite y la cantidad original.

- Muelles horquilla SP ANDMHS CBR25013
- Material opcional: Cartucho horquilla FF ANDMHS CBR25013

Artículo 1.3. - Amortiguador de dirección.

Se puede poner amortiguador de dirección opcional suministrado por ANDREANI / MHS

- Amortiguador dirección SD ANDMHS CBR25013

Artículo 1.4. - Amortiguador trasero.

El suministrado por Andreani-MHS Iberica de la marca Ohlins.

- Amortiguador RR ANDMHS CBR25013

Artículo 1.5. - Manetas.

- Interruptor arranque Referencia HRC 35130-KYJ-R10
- Interruptor cambio mapa y botón shifter Referencia HRC 35150-KYJ-R11
- Interruptor pit-line limitador Referencia HRC 35170-KYJ-R11
- Maneta freno y embrague regulable Referencia PJR-OL- 018
- Puño gas rápido Referencia PJR-NU-046
- Semimanillares Referencia PJR-A37-012





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



Artículo 1.6. - Frenos.

Sistema de frenos Galfer único homologado para la Copa

- Disco freno delantero Referencia DF079CW
- Juego pastillas freno delantero Referencia FD266G1054P
- Latiguillo freno delantero Referencia FK192CE023
- Disco freno trasero Referencia DF048W
- Juego pastillas freno trasero Referencia FD103G1054P
- Latiguillo trasero Referencia FK192CE023R

Artículo 1.7. - Llantas y neumáticos.

Llantas Originales

Neumáticos, en seco únicamente se permite la utilización de 2 juegos entre entrenos y carreras de un mismo fin de semana.

Modelo para seco:

- Modelo delantero: Bridgestone RACING BATTLAX R03 SLICK
- Modelo trasero: Bridgestone RACING BATTLAX R04 SLICK

Modelo para lluvia:

- Modelo delantero: Bridgestone RACING BATTLAX E03Z YEK
- Modelo trasero: Bridgestone RACING BATTLAX E06Z YEK

Artículo 1.8. - Peso.

~~El peso mínimo de las motocicletas en vacío debe ser superior a 119Kgr.~~ **VER ANEXO 2**

Artículo 1.9. - Chasis.

No se permite NINGUNA modificación en el chasis de la motocicleta.

En caso de reparación debido a una caída se debe de presentar al comisario técnico para que emita un informe y exista constancia para poder participar en la Copa.

En caso necesario la empresa ANDREANI/MHS dispone del servicio por laser para la comprobación del chasis.

Artículo 1.10. - Carenados.

- Conjunto carenado, colin, quilla y soportes Referencia PJR-AN-051

Artículo 2. - MOTOR.

El motor se suministra precintado, en ningún caso está permitido eliminar los precintos.

- Tornillo llenado y vaciado aceite Referencia PJR-ZE-002
- Tapas carbono motor Referencia PJR-TC-028

Todos los motores serán verificados los precintos durante la verificación técnica de cada carrera. Si por alguna avería se necesita quitar el precinto o sustituir algún elemento será realizada previa autorización y supervisión del técnico de la Federación Catalana de Motociclismo o de Honda Impala.

Los precintos serán los siguientes:

- Culata, Cilindro, Carter central.





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



Artículo 2.1. - Potencia máxima.

Potencia máxima: 28CV

La verificación de esta se realizara en cualquier momento de la competición, el banco de pruebas será el asignado por la Federación Catalana de Motociclismo. **VER ANEXO 1**

Artículo 2.2. - Alimentación.

Cuerpo de admisión Keihin de 38mm

No está permitido ninguna modificación ni manipulación.

Artículo 2.3. - Líquido refrigerante.

El líquido refrigerante debe ser agua o agua destilada. No se permite ningún otro líquido ni aditivo. Está prohibido el uso de anticongelante.

Artículo 2.4. - Bujías.

Únicamente admitidas las siguientes referencias:

Marca NGK modelo SIMR8A9

Marca NGK modelo R0045J-10

Artículo 2.5. - Cambio.

Shifter Referencia PJR-ST-074

Artículo 2.6. - Transmisión.

- Referenciapiñones y coronas de transmisión

- Coronas:

Original Honda – 520/38

Diametral-520/40 i 520/36

- Piñones

Original Honda – 520/14

Original Honda - 520/13

Artículo 2.7. - Escape.

Sistema de escape IXIL único homologado para la Copa

- Colector IXIL Referencia KIT6619
- Silencioso IXIL terminal carbono Referencia OU22SS
- Soporte silencioso Referencia SOP6619
- Abrazadera carbono Referencia ABR1C

Ruido.

La sonometría máxima al escape es de 105 db, la verificación puede realizarse en cualquier momento de la prueba. La medida se tomará según método FIM 2 metros MAX.

Artículo 2.8. - Encendido.

- CDI-ECU PGM-FI/IGN HRC Referencia HRC 38770-KYJ-R11
- Instalación eléctrica completa Referencia HRC 32100-KYJ-R10
- indicador rpm máximas Referencia HRC 37564-NX7-003
- Relé arranque Referencia HRC 38500-MCS-G00
- Cable positivo Batería a relé Referencia HRC 32401-KYJ-R10





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



- Sensor ángulo inclinación Referencia HRC 35161-KYJ-R11

Todos los componentes que conllevan el encendido deben permanecer inalterados y corresponderse al modelo original, la verificación puede realizarse en cualquier momento de la prueba.

Para evitar dudas sobre irregularidades en las instalaciones eléctricas y electrónicas en las encendidas y cuadros indicadores, las instalaciones deben estar en perfecto estado, no deben presentar ningún cable o conector en mal estado, no debe existir ningún cable o conector al aire, y de hacerlo, éste deberá eliminar o en caso de no ser posible, deberá estar precintado para evitar dudas sobre su utilización.

Artículo 3. –ACCESORIOS y OTROS.

- Caballete trasero inoxidable Referencia PJR-CB-019
- Soporte caballete Referencia PJR-SC-058
- Está totalmente prohibido añadir cualquier equipamiento suplementario que no venga con la motocicleta de origen (por ejemplo, toma de datos, telemetría, ordenadores, equipos de grabación, etc.)
- El puño del gas a volver al punto inicial por sí mismo.
- El interruptor de parada debe estar situado en el manillar en perfecto estado de funcionamiento.
- No está permitido retirar ningún elemento que no esté específicamente indicado en el presente reglamento.
- Los tacos de protección de carenado deben ser de nylon redondeado de las puntas y no pueden sobresalir más de 15 mm.
- El depósito de combustible deberán ser rellenados con material retardante del fuego (p. ej. Explosafe ®).
- Sólo será autorizada la utilización de combustible normal sin plomo con un contenido máximo de plomo de 0.005 g / l (sin plomo) y un octanaje máximo MON de 90 y RON de 102, tal como queda reflejado en la normativa RFME sobre carburantes.

La interpretación del presente reglamento es del Comisario Técnico de la prueba y de la Comisión técnica y de velocidad de Federación Catalana de Motociclismo.





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



ANEXO 1 REGLAMENTO TECNICO COPA HONDA CBR 250 R

El artículo 1.8 queda modificado de la siguiente manera: **VER ANEXO 2**

~~**Artículo 1.8. - Peso.**~~

~~El peso mínimo del conjunto moto + piloto será de 185 kgs.~~

~~El incumplimiento de dichos pesos será sancionado de la siguiente manera:~~

~~1ª vez — Un segundo por vuelta~~

~~2ª vez — Desclasificación de la carrera~~

~~+ de 3 — La reincidencia puede llevar a la exclusión del campeonato.~~

El artículo 2.1 queda modificado de la siguiente manera:

Artículo 2.1. - Potencia máxima.

Potencia máxima: 28CV

La verificación de esta se realizara en cualquier momento de la competición, el banco de pruebas será el asignado por la Federación Catalana de Motociclismo.

El incumplimiento será sancionado de la siguiente manera:

Pérdida de tiempo de entrenos y desclasificación de la carrera. La reincidencia puede llevar a la exclusión del campeonato.

Barcelona Abril de 2013





Reglamento Técnico

Copa HONDA CBR250R



ANEXO 2 REGLAMENTO TECNICO COPA HONDA CBR 250 R

El artículo 1.8 queda modificado de la siguiente manera:

ARTÍCULO 1.8- PESO.

El peso mínimo del conjunto piloto+moto será de 185kgs.

Se pesarán de oficio los 3 primeros clasificados (moto+piloto) de cada entrenamiento clasificatorio o manga de carrera. El Jurado de la Competición podrá ordenar el pesado de otros participantes a petición del promotor de la Copa o Campeonato.

El incumplimiento de dicho peso mínimo se sancionará como sigue:

1-Entrenamientos cronometrados clasificatorios. Pérdida de sus tiempos de clasificación de esa tanda pasando a ocupar la última plaza de la parrilla de salida. En caso de varios participantes con idéntica sanción se ordenarán en función de la desviación del peso mínimo, siendo el de mayor diferencia quién ocupe la última posición.

2-Mangas de Carrera.

a) Se penalizará al piloto añadiendo a su tiempo total de la manga tantos segundos como vueltas haya completado en esa manga.

b) En caso de reincidencia en la siguiente manga de carrera del mismo evento, se le añadirá a su tiempo total de la segunda manga 1 segundo por cada kilogramo o fracción inferior al peso mínimo, multiplicado por las vueltas que haya completado de la manga en cuestión.

C) La reiteración de sanciones por no llegar al peso mínimo puede conllevar a la exclusión, e incluso a la desclasificación del campeonato.

Barcelona octubre de 2013

