

DUCATI DESMO CHALLENGE 2007

REGOLAMENTO TECNICO

Il regolamento tecnico Velocità è quello emanato dalla Federazione Motociclistica Italiana annesso I R.M.M., con alcune deroghe.

DEROGA VALIDA PER TUTTE LE CATEGORIE DEL DUCATI DESMO CHALLENGE 2007: I colori dei numeri e delle targhe portanumero sono liberi. E' ammesso il montaggio di catene, pignoni e corone racing, liberi nelle misure.

CLASSE PROTWINS (OPEN 2 VALVOLE)

Sono ammesse moto prototipi con motorizzazione Ducati 2 valvole. Limite minimo del peso Kg. 135.

CLASSE SUPERBIKE (OPEN 4 VALVOLE)

Sono ammesse moto prototipi con motorizzazione Ducati 4 valvole fino a 1 200 cc. Limite minimo del peso Kg. 150.

CLASSE SUPERSPORT (OPEN)

Sono ammesse moto Ducati 748 e 749. Il regolamento è Open con limite della cilindrata a 750 cc. I telai debbono rimanere originali. Carenature, codoni e forcelloni, sono liberi ; i serbatoi, debbono essere di aspetto uguale al modello originale.

CLASSE SPORT CLASSIC

Sono ammesse moto Ducati Paul Smart Limited Edition, tutta la serie Sport 1000. Dovrà essere montato obbligatoriamente il Kit Racing su tutti i modelli. Il kit Racing sarà fornito dall'organizzazione ad un prezzo speciale dopo l'avvenuta iscrizione. Il Kit Racing è composto da: semicarenatura, sella, sottocoppa, scarico e centralina e componenti per il montaggio. Dispositivo Cut-Off Il regolamento tecnico è quello Superstock, con deroghe.

DEROGA

E' ammesso il montaggio solo dei seguenti particolari ;elenco comunque fornito in una scheda a parte. Frizione antisaltellamento, manubri, pedane, leva cambio, leva freno posteriore, sospensioni anteriori e posteriori possono essere modificate, le Sport possono adottare le sospensioni delle Paul Smart ,le pastiglie dei freni sono libere, è possibile adottare un kit gratuito per il montaggio di pneumatici slick e adottare cerchi più leggeri forniti a richiesta, ma nel catalogo Ducati . Nessuna altra modifica è permessa, il motore deve rimanere rigorosamente di serie. E' possibile modificare la centralina, ma solo quella fornita nel kit, senza l'aggiunta di altri dispositivi. E' possibile adottare particolari in carbonio con sola funzione estetica.

CLASSE SUPERSTOCK (999 e 1098)

Sono ammesse moto Ducati 999 – 999s degli anni 2003/2004/2005/2006/2007 e 1098 - 1098 S.

Il regolamento relativo ai modelli 1098 è rigorosamente Superstock, salvo deroghe.

Il regolamento per motocicli Superstock è quello emanato dalla F.M.I., che riportiamo integralmente con evidenziate alcune deroghe.

DEROGA

E' ammesso l'aggiornamento tecnico del mod. 999 base a mod. 999S

ART. 44 - REGOLAMENTO TECNICO MOTOCICLI SUPERSTOCK

Come il nome suggerisce, sui motocicli utilizzati sono consentite minime modifiche. Molte di queste sono consentite solo per ragioni di sicurezza. I motocicli Superstock necessitano di una omologazione della F.I.M. o della F.M.I..

Tutti i motocicli devono essere conformi in tutti i punti, alle specifiche del Regolamento delle corse su strada, come previste nel Regolamento Tecnico Corse su Strada.

Le viste anteriore, laterali e posteriore ed il profilo dei motocicli Superstock devono (eccetto quando altrimenti specificato) essere conformi all'aspetto del modello omologato (come originariamente prodotto dal costruttore).

44.1.1 - MOTOCICLI AMMESSI

Alla categoria Superstock sono ammesse moto di serie regolarmente in vendita presso la rete commerciale nazionale, prodotte in almeno 200 esemplari. Per quanto riguarda i modelli ammessi e le rispettive fiche si farà riferimento per entrambe le classi all'omologazione FIM e/o UEM.

44.1.2 - PESI MINIMI

Vedi Art. 36.6.1. In qualsiasi momento della manifestazione, il peso del motociclo (serbatoio compreso) non dovrà essere inferiore al peso minimo con una tolleranza di Kg. 1

44.1.3 - COLORI DELLE TARGHE/NUMERI

Vedi Art. 36.11. In caso di contrasto concernente la leggibilità dei numeri, farà fede la decisione del Commissario Tecnico.

44.2 - CARBURANTE

Tutti i motori Superstock devono essere alimentati con carburante normale senza piombo con un tasso di piombo massimo di 0,013 g/l (senza piombo) ed un MON massimo di 90 (vedere anche art. 36.17.1.1 punto 1 per le specifiche dettagliate).

44.3 - SPECIFICHE DELLA MACCHINA

Tutti i pezzi non citati negli articoli seguenti devono restare come originariamente prodotti dal fabbricante per la macchina omologata.

44.3.1 - TELAIO E PARTE POSTERIORE DEL TELAIO

Il telaio deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. I lati della parte principale del telaio possono essere coperti da una protezione in materiale composito; ma tale rivestimento deve mantenere la forma originale. Niente può essere aggiunto per saldatura o tolto per lavorazione dal telaio. Nel caso di acquisto di un nuovo telaio il conduttore è tenuto a produrre una documentazione che ne certifichi l'avvenuto acquisto presso la Casa Costruttrice (o un suo concessionario) o, se usato, del precedente proprietario. Tutti i motocicli devono avere un numero di identificazione del veicolo sul telaio (numero di telaio) che deve essere uguale per dimensioni, tipologia e caratteristiche a quello impresso dalla Casa Costruttrice. Tale norma non è prevista per i telai acquistati dalle Case o Importatori, facendo fede il documento di acquisto in originale. I supporti e le piastre di supporto del motore devono restare come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. Il telaietto posteriore reggisella deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Dei supporti di sella supplementari possono essere aggiunti, ma nessuno ne può essere tolto. Gli accessori collegati con viti sulla parte posteriore del telaio possono essere tolti. La verniciatura è libera, ma la lucidatura del telaio o della parte posteriore del telaio non è autorizzata.

DEROGA

E' consentita la sostituzione del telaietto posteriore reggisella e del telaio supporto fanale. L'ammortizzatore di sterzo può essere sostituito.

44.3.2 - FORCELLA ANTERIORE

La forcella, nella sua struttura, deve restare come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata, anche nel colore. I tappi della forcella possono essere sostituiti o modificati per montare spessori che variano la compressione delle molle. Possono essere modificati: molle a tazza, pistoni e passaggi dell'olio. Ogni quantità e qualità di olio può essere utilizzata nella forcella anteriore. Gli anelli parapolvere possono essere rimossi. Le molle della forcella possono essere cambiate. L'altezza e la posizione della forcella anteriore rispetto alle basi di sterzo sono libere. Le basi superiore e inferiore della forcella debbono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. L'ammortizzatore di sterzo può essere aggiunto o sostituito con un altro non originale. L'ammortizzatore di sterzo non può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata.

44.3.3 - BRACCIO DELLA SOSPENSIONE POSTERIORE (BRACCIO OSCILLANTE)

Il braccio della sospensione posteriore deve restare originale come pure il perno di articolazione del braccio oscillante posteriore ed il registro dell'asse posteriore. Il sistema di tensione della catena deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Perni di supporto per cavalletti posteriori possono essere saldati o avvitati al braccio della sospensione posteriore. Per ragioni di sicurezza è obbligatorio montare un carter di protezione alla catena in plastica dura fissato in maniera tale da impedire qualsiasi contatto con il pilota

DEROGA

E' ammessa la sostituzione del braccio della sospensione posteriore solo con un modello di produzione Ducati della serie 999 e 999S, anni 2003/2004/2005/2006.

44.3.4 - AMMORTIZZATORE/I POSTERIORE/I

L'ammortizzatore posteriore può essere modificato o sostituito utilizzando però gli attacchi originali al telaio ed al braccio oscillante. La molla della sospensione posteriore può essere cambiata. I biellismi della sospensione posteriore (articolazioni, biellette, ecc.) devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato.

44.3.5 - RUOTE

Le ruote devono essere quelle originali prodotte dal costruttore. Il rinvio del tachimetro/contachilometri può essere

tolto e sostituito con un distanziale. Se la ruota posteriore include un parastrappi della trasmissione, quest'ultimo deve restare come originariamente prodotto dal costruttore per il mezzo omologato. I perni della ruota anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Il diametro della ruota e la larghezza del cerchio devono restare come originariamente omologati. I distanziali tra ruota e perno sono liberi. Sono permesse modifiche per mantenere i distanziali in posizione durante il cambio gomme.

44.3.6 - FRENI

I dischi dei freni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore sul mezzo omologato. I dischi dei freni anteriori possono essere trasformati in flottanti utilizzando supporti originali. Le pinze dei freni anteriore e posteriore come tutti i loro punti di fissaggio e tutti i pezzi di ancoraggio devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per il mezzo omologato. Le pompe dei freni anteriore e posteriore devono restare come originariamente prodotte per il mezzo omologato. Il supporto della pinza freno posteriore può essere fissato al forcellone utilizzando i dispositivi originali. Una modifica, per il fissaggio di quanto sopra è consentita. Le tubazioni dei freni idraulici anteriore e posteriore possono essere cambiate. La biforcazione delle tubazioni per le due pinze dei freni anteriori deve farsi al di sopra della base inferiore della forcella. Sono ammessi connettori rapidi nel circuito idraulico. Le pastiglie dei freni anteriore e posteriore possono essere cambiate. Le copiglie di fissaggio delle pastiglie possono essere modificate con un tipo a cambio rapido. I contenitori del liquido dei freni, sia anteriore che posteriore, possono essere sostituiti. Non sono consentite prese d'aria aggiuntive. Al fine di facilitare le operazioni di smontaggio della ruota posteriore, l'ancoraggio della pinza del freno posteriore può essere montato, in maniera fissa, sul porcellone posteriore mediante saldatura o foratura e/o filettatura; in ogni caso il posizionamento deve restare come originariamente configurato.

44.3.7 - PNEUMATICI

Devono essere utilizzati pneumatici della classe V o superiore. Soltanto pneumatici venduti al pubblico, considerati come equipaggiamento per uso stradale, sono autorizzati. La profondità della scolpitura deve essere di almeno 2,5 mm. su tutta la banda di rotolamento del pneumatico, ai controlli pre-gara. I pneumatici devono avere un marchio "E" e/o una approvazione DOT (Departement Americain des Transports) e il numero DOT deve comparire sul fianco del pneumatico. In caso di gara bagnata è consentito l'utilizzo di gomme rain, purché il battistrada sia ottenuto mediante stampo. La larghezza minima del pneumatico non deve essere inferiore a quella montata nella serie. Si precisa che le gomme RAIN non prevedono l'approvazione DOT. E' sempre vietato il cambio gomme sulla linea di partenza. In caso di caduta, un pneumatico, se danneggiato, potrà essere sostituito previa autorizzazione del C.T.

DEROGA

E' ammesso l'uso dei pneumatici slick come da tabella del regolamento generale

44.3.8 - POGGIAPIEDI/COMANDI A PEDALE

I poggiatesta ed i comandi a pedale possono essere spostati (i leveraggi dei comandi a pedale possono essere modificati solo per permettere l'inversione della selezione delle marce), ma i punti di fissaggio al telaio devono rimanere invariati. I poggiatesta possono essere montati fissi o in maniera ribaltabile, e in questo caso devono includere un dispositivo che li riporti automaticamente alla posizione normale. L'estremità di ciascun poggiatesta deve terminare con un raggio sferico pieno di almeno 8 mm.. I poggiatesta non ribaltabili in acciaio devono terminare con un puntale (tappo) in plastica, Teflon o altro materiale equivalente, ben fissato avente un diametro di mm.16 che si raccordi alla pedana nella sua massima dimensione. I C.T. possono non ammettere alla partenza quei motocicli che non ritengano rispondenti a tale norma di sicurezza.

DEROGA

Poggiatesta/comandi a pedale possono essere sostituiti attenendosi alle norme di montaggio dello stesso articolo.

44.3.9 - MANUBRIO E COMANDI MANUALI

Il manubrio ed i comandi manuali possono essere sostituiti (questo non include la pompa dei freni). Il comando dell'acceleratore ed i relativi cavi possono essere cambiati e/o riposizionati. I blocchi elettrici del manubrio possono essere sostituiti, ma l'interruttore dell'avviamento elettrico e quello di arresto del motore devono restare posizionati sul manubrio.

44.3.10 – CARENATURA

DEROGA

E' libero l'uso di carenature 2003-04-05-06 a prescindere dall'anno di costruzione della moto

DEROGA

E' consentito l'uso di cupolini di taglia diversa dall'originale, se montati sugli attacchi originali.

a) La carenatura, il parafango anteriore e le sovrastrutture devono apparire tali e quali a quelli originariamente prodotti

dal costruttore per la macchina omologata. Sono permesse aperture nella carena per permettere l'impiego di cavalletti elevatori, ma devono al massimo essere maggiori di 5 mm. Rispetto alla sagoma del meccanismo inserito nel telaio.

- b) La carenatura e le sovrastrutture possono essere sostituite con duplicati estetici degli originali. Il materiale può essere cambiato. L'utilizzo di materiali in fibra di carbonio o Kevlar non è autorizzato per nessun componente.
- c) Le dimensioni devono essere le stesse della carenatura originale, senza alcuna aggiunta o soppressione di elementi d'origine (eccetto il peso).
- d) Il cupolino può essere sostituito con un duplicato identico della stessa taglia, dimensione e collocazione e deve essere di materiale trasparente; è ammessa una tolleranza in altezza di +/- 15 mm.
- e) Non è consentito aggiungere alcun tipo di profilo aerodinamico ai motocicli che non ne siano stati originariamente equipaggiati, con l'eccezione di una carenatura inferiore. Essa non deve oltrepassare una linea tracciata orizzontalmente da asse ad asse.
- f) L'insieme dei supporti del gruppo degli strumenti/carenatura possono essere sostituiti. Tutte le altre staffe della carenatura possono essere modificate o sostituite.
- g) I condotti d'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Condotti in fibre composite di carbonio e altri materiali esotici sono proibiti. Eventuali retini o griglie esistenti all'ingresso dei condotti possono essere rimossi.
- h) La carenatura inferiore deve essere costruita per contenere, in caso di rottura del motore, almeno la metà del totale dell'olio e del liquido refrigerante usati nel motore (minimo 5 litri). La parte inferiore delle aperture nella carenatura deve essere situata ad almeno 50 mm. al di sopra della carenatura.
- i) La carenatura inferiore dovrà incorporare un massimo di due fori di 25 mm. Questi fori devono restare tappati in condizioni di pista asciutta e devono essere aperti unicamente nelle condizioni di corsa su pista bagnata, secondo le dichiarazioni del Direttore di gara.
- j) Il parafango anteriore deve apparire come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata.
- k) Il parafango anteriore può essere sostituito con un duplicato estetico dell'originale.
- l) Il parafango anteriore può essere spostato verso l'alto per aumentare lo spazio libero del pneumatico.
- m) Il parafango posteriore fissato sul braccio oscillante che incorpori il copricatena può essere modificato per adattarsi a corone di diametro maggiorato. Il rivestimento inferiore della sella (lato ruota) può essere sostituito con altro non originale purché simile e facente la stessa funzione.
- n) Tutti gli angoli esposti (vivi) devono essere arrotondati.

44.3.11 - SERBATOIO CARBURANTE

Il serbatoio del carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il tappo del serbatoio può essere sostituito con altro con chiusura a baionetta (rapida). Il rubinetto del serbatoio carburante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. I Serbatoi di carburante muniti di tubi di sfiato devono essere equipaggiati di valvole anti-ritorno che scarichino in un serbatoio di raccolta di volume minimo pari a 250 cc. costruito in idoneo materiale. I lati del serbatoio possono essere coperti con una protezione fatta di materiale composito. Queste protezioni devono essere modellate all'originale. E' obbligatorio il riempimento del serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo explosafe) a prescindere dal materiale di costruzione del serbatoio stesso.

44.3.12 - SELLA

La sella, struttura ed imbottitura, può essere sostituita con parti di apparenza simile a quelli originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. La parte superiore posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto. La sella monoposto in tal caso deve includere le targhe portanumero posteriori. L'apparenza dal davanti, di dietro e il profilo deve essere conforme alla forma omologata. La modifica della sella e della sua parte posteriore non deve condizionare la visibilità dei numeri. Tutti gli spigoli vivi devono essere arrotondati.

44.3.13 - CABLAGGIO ELETTRICO

I cablaggi elettrici devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Le linee afferenti correnti agli indicatori di direzione, trombe, contatto di accensione etc, se non utilizzati, possono essere isolati o rimossi, ma è proibito il loro taglio. La chiave di accensione ed i relativi cavi possono essere riposizionati.

44.3.14 - BATTERIA

Le dimensioni ed il tipo di batteria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.15 - RADIATORE E RADIATORI DELL'OLIO

Il radiatore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Il radiatore dell'olio, se esistente, deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Radiatori d'olio supplementari non sono consentiti. E' consentita la rimozione del termostato. E' consentito il montaggio di una rete di protezione al radiatore dell'acqua e dell'olio

44.3.16 - SCATOLA DELL'ARIA (AIR BOX)

La scatola dell'aria deve restare come prodotta in origine dal costruttore sulla macchina omologata. L'elemento "filtro dell'aria" può essere tolto. I tubi di spurgo o di sfiato devono essere chiusi (ostruiti/sigillati). Tutti i motocicli a 4 tempi devono avere un sistema di riciclaggio chiuso. Lo sfiato dell'olio deve essere connesso e scaricare nella scatola dell'aria. I condotti dell'aria originali che vanno dalla carenatura alla scatola dell'aria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.17 - CARBURATORI

I carburatori devono essere originali, come sul modello omologato. La valvola a farfalla non può essere cambiata né modificata. I getti, le molle di calibrazione e gli spilli del carburatore possono essere cambiati.

Il ridimensionamento dei fori di calibraggio dell'aria nei carburatori a depressione è autorizzato.

Gli arricchitori di carburante elettronici o meccanici devono restare montati, ma possono essere disattivati.

I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.18 - SISTEMA DI INIEZIONE DEL CARBURANTE

I corpi d'ammissione devono essere originali come sul modello omologato. Gli iniettori devono essere originali come sulla macchina omologata. I cornetti di aspirazione devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Dispositivi che varino la lunghezza del condotto di aspirazione che funzionino mentre il motore è in marcia, non sono permessi.

Le valvole a farfalla non possono essere cambiate né modificate. La o le EPROM (circuito elettronico di programmazione, oppure EPROM chip) possono essere cambiati. L'unità principale deve restare originale ma può essere riprogrammata. E' consentito il montaggio di un modulo aggiuntivo (Dyna Jet o simili) per ripristinare il rapporto aria-benzina, ma devono essere mantenuti i connettori originali.

In nessun caso i cavi ed i connettori originali devono essere modificati.

E' tassativamente proibito l'uso di interruttori e/o sistemi simili che consentano la rimappatura durante la corsa.

a) La centralina può essere riprogrammata.

b) In alternativa può essere montata una centralina (prodotta o omologata dal costruttore) e possono essere utilizzati dei cavi connettori per l'adattamento. Il suo prezzo, in ogni caso, non deve superare di 1/5 il prezzo dell'originale

c) può essere utilizzato un modulo esterno in aggiunta ma il costo totale deve essere inferiore all'originale.

44.3.19 - ALIMENTAZIONE DEL CARBURANTE

Le tubazioni del carburante possono essere cambiate. Possono essere utilizzati connettori ad innesto rapido.

I condotti di sfiato possono essere cambiati. Possono essere aggiunti filtri del carburante.

Il rubinetto del carburante deve restare quello originariamente prodotto dal costruttore.

I motocicli dotati di pompa elettrica debbono avere un dispositivo di "Cut-Out" che, in caso di caduta, interrompa sia il funzionamento della stessa sia l'impianto di accensione entro il limite di tempo di 1 secondo. Una verifica del funzionamento di tale dispositivo potrà essere fatta dal C.T. in qualsiasi momento della manifestazione. Per i motocicli che ne fossero sprovvisti all'origine, deve essere previsto un disegno che ne illustri il funzionamento da presentare in sede di verifiche tecniche.

44.3.20 - TESTA DEL CILINDRO

La testa del cilindro deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Non è consentita l'aggiunta né la rimozione di materiale.

La guarnizione della testa del cilindro può essere cambiata.

Le valvole, le sedi-valvole, le guide delle valvole e le molle delle valvole devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono consentiti spessori per le molle delle valvole.

I fermi delle valvole devono restare come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata.

44.3.21 - ALBERI A CAMMES

L'albero a cammes deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Alle verifiche tecniche, per il controllo, verrà verificata l'alzata del lobo della camme; se il sistema di comando è indiretto, verrà misurato il movimento di alzata della valvola.

44.3.22 - PIGNONI DEGLI ALBERI A CAMMES

I pignoni degli alberi a cammes devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

44.3.23 - ALBERO MOTORE

L'albero motore deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. La lucidatura e l'alleggerimento non sono autorizzati. La modifica dei volani non è autorizzata.

44.3.24 - POMPA E CONDOTTI DELL'OLIO

La pompa dell'olio deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata.

Non sono ammesse modifiche. I condotti dell'olio possono essere modificati o cambiati. I condotti dell'olio sotto pressione, se non sostituiti, devono essere costruiti in metallo rinforzato, ed avere i raccordi stampati o filettati.

44.3.25 - BIELLE

Le bielle devono rimanere come originariamente prodotte dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

44.3.26 - PISTONI

I pistoni devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. Non è autorizzata nessuna lucidatura o alleggerimento.

44.3.27 - ANELLI DEL PISTONE

(Fasce elastiche e raschiaolio)

Gli anelli del pistone devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche e l'alleggerimento non sono autorizzati. La modifica dei volani non è autorizzata.

44.3.24 - POMPA E CONDOTTI DELL'OLIO

La pompa dell'olio deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. I condotti dell'olio possono essere modificati o cambiati. I condotti dell'olio sotto pressione, se sono sostituiti, devono essere costruiti in metallo rinforzato, ed avere

44.3.28 - SPINOTTI E FERMI

Gli spinotti ed i relativi fermi devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

44.3.29 - CILINDRI

I cilindri devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. La cilindrata deve rimanere come omologata.

44.3.30 - CARTERS MOTORE - CARTERS ANNESSI

(Coperchio dell'accensione, carter della frizione, Coperchio della frizione ecc.)

I carters motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata, anche per quanto riguarda il colore e la finitura. Non sono ammesse modifiche. Gli altri carters devono essere fabbricati con il materiale omologato. I carters motore/cambio, dell'accensione, della frizione e dell'alternatore possono essere protetti con mezzi supplementari, ad esempio coperchi protettivi in acciaio o in composti carboniosi.

Possono essere installate protezioni laterali che copino la forma e rinforzino i carter laterali. Queste protezioni devono essere costruite dello stesso materiale e non essere più leggere che il materiale standard.

Tutti i carters contenenti olio che, in caso di caduta possono essere danneggiati, devono essere protetti da una ulteriore copertura in materiale composito (Carbonio o Kevlar)

44.3.31 - TRASMISSIONE/SCATOLA CAMBIO DI VELOCITÀ

Tutti i rapporti della scatola del cambio di velocità devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Gli ingranaggi della trasmissione primaria devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Non sono autorizzate aggiunte alla scatola del cambio di velocità o al meccanismo selettore, come i sistemi di cambio rapido.

Il pignone di uscita dalla scatola del cambio, la corona della ruota posteriore, il passo della catena e le sue dimensioni possono essere cambiati. E' ammesso l'utilizzo di un sistema di cambio rapido. Il carter copripignone può essere rimosso.

44.3.32 - FRIZIONE

Il tipo di frizione (a bagno d'olio o a secco) ed il suo comando (via cavo o idraulico) devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

Tutti i dischi della frizione possono essere cambiati. Le molle della frizione possono essere cambiate.

La campana della frizione deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche.

DEROGA

E' consentito l'uso di frizioni con sistema antisaltellamento e la sostituzione del coperchio della frizione.

44.3.33 - SISTEMA DI ACCENSIONE/CENTRALINA DI CONTROLLO

Può essere cambiata e/o modificata, ma gli attacchi e cablaggi vari devono restare originali.

44.3.34 - GENERATORE (ALTERNATORE)

Il generatore (alternatore) deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per la macchina omologata. Non sono ammesse modifiche. L'avviamento elettrico deve funzionare normalmente ai controlli pre e post gara. Il motore deve avviarsi e girare regolarmente quando l'avviamento elettrico ha ultimato il suo funzionamento.

44.3.35 - SISTEMA DI SCARICO

I tubi di scarico ed i silenziatori possono essere modificati o cambiati. Il limite fonometrico per la classe Superstock è 107 dB/A. La collocazione, l'aspetto ed il profilo del/i silenziatore/i deve rimanere uguale all'originale.

La staffa di sostegno deve essere in materiale metallico, l'utilizzo della fibra di carbonio non è consentito a meno che sia presente in origine nel motociclo omologato.

Proteggere il sistema di scarico non è permesso.

Il convertitore catalitico può essere eliminato

DEROGA

La collocazione dei silenziatori deve rimanere uguale all'originale, l'aspetto può essere diverso.

44.3.36 - ELEMENTI DI FISSAGGIO (ATTACCHI DIVERSI)

Gli elementi di fissaggio di accessori non originali (carenatura, marmitta etc) al telaio e/o al motore non devono essere costruiti in materiale composito o titanio

Gli elementi di fissaggio possono essere perforati per il passaggio dei fili di sicurezza, ma modifiche tendenti ad un alleggerimento non sono autorizzate.

Gli attacchi della carenatura possono essere sostituiti con attacchi di tipo rapido.

Gli elementi di fissaggio in alluminio possono essere utilizzati soltanto nelle parti non strutturali. Gli elementi di fissaggio in titanio non possono essere utilizzati. Gli elementi di fissaggio in acciaio speciale possono essere utilizzati nelle parti strutturali, ma la resistenza ed il tipo devono essere uguali o superiori alla resistenza dell'elemento di fissaggio standard che essi rimpiazzano.

Protezioni al motore, telaio, catena poggiapiedi etc. possono essere costruiti in materiale composito solo se non sostituiscono particolari già presenti nel modello omologato

DEROGA

E' consentito l'uso del carbonio e del kevlar, solo per piccoli rinforzi.

44.3.37 - GLI ELEMENTI SEGUENTI POSSONO ESSERE SOSTITUITI O MODIFICATI IN RAPPORTO A QUELLI MONTATI SULLA MACCHINA OMOLOGATA

- Si può utilizzare qualunque genere di lubrificante, liquido dei freni o della sospensione.
- Si può utilizzare qualunque tipo di candela e di cappuccio della candela.
- Si può utilizzare qualunque tipo di camera d'aria (se utilizzata) o qualunque tipo di valvola.
- E' consentito eliminare, modificare o aggiungere pesi per l'equilibratura delle ruote.
- Guarnizioni e materiale delle guarnizioni.
- Rifinitura della superficie esterna dipinta e decalcomanie.
- Il carter copricatena.

44.3.38 - POSSONO ESSERE TOLTI GLI ELEMENTI SEGUENTI

- Luci e catarifrangenti.
- Strumenti, relativi supporti e cavi associati.
- Avvisatore acustico.
- Supporto della targa di immatricolazione.
- Scatola degli attrezzi.
- Contagiri.
- Contachilometri.
- Ventilatore del radiatore e cavi di alimentazione.
- Poggiapiedi del passeggero.
- Maniglia/e per il passeggero.
- Bulloni degli accessori rimossi dalla parte posteriore del telaio.
- Eventuali ganci o supporti portapacchi che possono costituire un pericolo in caso di cadute.
- Valvola termostatica.

44.4 - DEVONO ESSERE MODIFICATI O ELIMINATI I SEGUENTI ELEMENTI

I motocicli devono essere muniti di un interruttore o bottone di spegnimento montato su un lato del manubrio (a portata di mano quando si impugna la manopola) che sia capace di arrestare il funzionamento del motore.

La valvola del gas deve richiudersi automaticamente, quando il conduttore rilascia la manopola del gas.

Le barre di protezione, il cavalletto centrale e la stampella laterale devono essere tolti (i supporti fissi debbono rimanere).

Tutti i tappi di scarico devono essere fermati con un filo di sicurezza. Le viti ed i bulloni del/i filtro/i esterno/i dell'olio

che fanno parte del circuito di lubrificazione devono essere bloccati con un filo di sicurezza.

Quando una moto è munita di tubi di sfiato o di troppo pieno, questi dovranno scaricare per mezzo delle uscite esistenti. Il sistema chiuso originale dovrà essere mantenuto; non è consentita alcuna emissione atmosferica diretta.

Quando una moto è munita di sfiati dell'olio, l'uscita di questi ultimi deve farsi in un recuperatore che deve essere facilmente accessibile e che deve essere svuotato prima della partenza di una gara.

La capacità minima di un recuperatore dovrà essere di 250 cc. per gli sfiati della scatola del cambio e di 500 cc. per gli sfiati del motore.

Tutti i motocicli a 4 tempi devono essere muniti di un sistema di riciclaggio chiuso. Gli sfiati dell'olio devono essere collegati e devono riversarsi nella scatola del filtro dell'aria.

Il faro anteriore, la luce posteriore e gli indicatori di direzione devono essere tolti, ma l'aspetto frontale ed il profilo, inclusa la forma degli indicatori di direzione, devono essere mantenuti. Le aperture devono essere ricoperte con un materiale adeguato. Sulla testata, sul coperchio e sui cilindri, devono essere predisposti dei fori per il passaggio di un'eventuale piombatura.

44.5 - EQUIPAGGIAMENTO/I ACCESSORIO/I

Un equipaggiamento accessorio che non si trovi all'origine sul motociclo omologato non può essere aggiunto (per es.: acquisizione dati, computer, apparecchio di registrazione, ecc.). La telemetria non è consentita.

Gli unici potenziometri e sensori consentiti sono quelli presenti sul motociclo all'origine

Sulla bulloneria di fissaggio testata/cilindri devono essere predisposti fori per eventuale piombatura.

E' consentito il montaggio di un dispositivo per la registrazione della corsa del freno anteriore sul manubrio.

PNEUMATICI CONSENTITI DA ACQUISTARE PRESSO IL SERVIZIO DUNLOP E PUNZONATI

120/70ZR17 Sportmax GP (D209GP)

180/55ZR17 Sportmax GP (D209GP)

190/55ZR17 Sportmax GP (D209GP)

190/60ZR17 Sportmax GP (D209GP)

120/70ZR17 D208GP RACER (verrà sostituita dal GP RACER D209)

180/55ZR17 D208GP RACER (verrà sostituita dal GP RACER D209)

190/55ZR17 D208GP RACER (verrà sostituita dal GP RACER D209)

120/70ZR17 GP RACER D209 (in allestimento)

180/55ZR17 GP RACER D209 (in allestimento)

190/55ZR17 GP RACER D209 (in allestimento)

120/70 R17 KR106

125/80 R420 KR106

165/55 R17 KR108

180/55 R17 KR108

195/70 R17 KR108

195/75 R420 KR108

120/70R17 RED LINE (verrà sostituita dal GP RACER SLICK)

180/55R17 RED LINE (verrà sostituita dal GP RACER SLICK)

190/55R17 RED LINE (verrà sostituita dal GP RACER SLICK)

120/70R17 GP RACER SLICK (in allestimento)

180/55R17 GP RACER SLICK (in allestimento)

190/55R17 GP RACER SLICK (in allestimento)

Coperture utilizzabili in condizioni di pista bagnata:

120/70R17 KR189

125/80R420 KR189

165/50R17 KR388

180/50R17 KR244

195/70R17 KR390

195/75R420 KR391 (verrà sostituita dalla 195/80R420 KR392)

95/80R420 KR392 (in allestimento)

PREZZI 2007

120/70 ZR17 SPORTMAX GP (D209GP)	127,00 + IVA
180/55 ZR17 SPORTMAX GP (D209GP)	162,00 + IVA
190/55 ZR17 SPORTMAX GP (D209GP)	182,00 + IVA
190/60 ZR17 SPORTMAX GP (D209GP)	182,00 + IVA
120/70ZR17 D208GP RACER	117,00 + IVA
180/55ZR17 D208GP RACER	132,00 + IVA
190/55ZR17 D208GP RACER	138,00 + IVA
120/70ZR17 GP RACER D209	117,00 + IVA
180/55ZR17 GP RACER D209	132,00 + IVA
190/55ZR17 GP RACER D209	138,00 + IVA
120/70R17 RED LINE	120,00 + IVA
180/55R17 RED LINE	135,00 + IVA
190/55R17 RED LINE	141,00 + IVA
120/70R17 GP RACER SLICK	120,00 + IVA
180/55R17 GP RACER SLICK	135,00 + IVA
190/55R17 GP RACER SLICK	141,00 + IVA
120/70 R17 KR106	138,00 + IVA
125/80 R420 KR106	138,00 + IVA
165/55 R17 KR106	162,00 + IVA
180/55 R17 KR108	178,00 + IVA
195/70 R17 KR108	202,00 + IVA
195/75 R420 KR108	199,00 + IVA
120/70 R17 KR189	125,00 + IVA
125/80 R420 KR189	144,00 + IVA
165/50 R17 KR388	174,00 + IVA
180/50R17 KR244	195,00 + IVA
195/70 R17 KR390	195,00 + IVA
195/75 R420 KR391	213,00 + IVA
195/80 R420 KR392	213,00 + IVA