

## **REGULAMIN TECHNICZNY**

### **SUPERSTOCK 600/1000 (StSp 600, StSp 1000)**

Niniejszy regulamin obowiązuje w 2010 roku w rozgrywanych w Polsce Wyścigowych Motocyklowych Mistrzostwach Polski. Oparty jest w całości na Regulaminie Technicznym AARR 5(6), jaki obowiązuje w zawodach serii Pucharu Alpe Adria.

Zawodnicy muszą używać kaski będące w dobrym stanie, dobrze dopasowane i odpowiednio zapięte. Kaski muszą być pełne, typu wyścigowego i być zgodne z jedną z uznanych norm międzynarodowych:

- Europa ECE 22-05 „P”
- Japonia JIS T 8133 : 2000
- USA SNELL M 2005

Przyłbica musi być wykonana z nietłukącego się materiału. Jednorazowe zdzierane folie ochronne na przyłbice są dozwolone.

Wszelkie wątpliwości dotyczące przydatności lub stanu odzieży i/lub kasku zawodnika, rozstrzyga Kierownik Komisji Technicznej.

Zawodnicy przez cały czas są odpowiedzialni za swoje motocykle.

#### **AARR 5(6) – SUPERSTOCK 600 / 1000 (StSp 600, StSp 1000)**

Motocykle, które nie są homologowane przez FIM będą dopuszczone, jeżeli są homologowane przez co najmniej jedną Federację członkowską Alpe Adria.

Regulamin ma na celu ograniczenie zmian w homologowanym motocyklu.

**WSZYSTKO, CO NIE JEST DOZWOLONE I OKREŚLONE W TYM REGULAMINIE JEST SUROWO ZABRONIONE.**

Motocykle muszą być homologowane wyłącznie przez oryginalnego producenta. Model kwalifikuje się do rywalizacji Stocksport przez maksymalny okres 5 lat.

Jak wskazuje nazwa Stocksport, dozwolone są ograniczone zmiany maszyn. Większość zmian jest dozwolona jedynie ze względów bezpieczeństwa.

Motocykle Stocksport wymagają homologacji FIM (patrz Art. FIM 2.9). Wszystkie motocykle muszą być zgodne pod każdym względem ze wszystkimi wymogami dla wyścigów drogowych, określonych w niniejszym Regulaminie.

Wygląd motocykli Superstock 600 / 1000 z przodu, z tyłu i z profilu musi być zgodny z homologowanym kształtem (chyba że zaznaczono inaczej), jak oryginalnie wyprodukowany przez producenta.

Zasada ta nie dotyczy wyglądu układu wydechowego.

#### **5 (6).1 Specyfikacja dyscypliny Superstock 600 / 1000**

##### **Superstock 600**

- 4 cylindry, pojemność pow. 400 cc do 600 cc, 4-suwy
- 3 cylindry, pojemność pow. 500 cc do 675 cc, 4-suwy
- 2 cylindry, pojemność pow. 600 cc do 750 cc, 4-suwy

## **Superstock 1000**

4 cylindry, pojemność pow. 600 cc do 1000 cc, 4-suwy

3 cylindry, pojemność pow. 750 cc do 1000 cc, 4-suwy

2 cylindry, pojemność pow. 850 cc do to 1200 cc, 4-suwy

Pojemności muszą pozostać zgodne z rozmiarem z homologacji. Modyfikacja wału i skoku tłoka, w celu osiągnięcia limitu klasy, jest niedozwolona.

### **5 (6).2 Minimalna waga**

Sucha waga homologowanego motocykla jest definiowana jako całkowita waga pustego motocykla, w stanie takim jak został wyprodukowany przez producenta (po usunięciu paliwa, tablicy rejestracyjnej, narzędzi i głównego stojaka, jeżeli jest na wyposażeniu). W celu ustalenia suchej wagi minimum trzy motocykle zostaną zważone i porównane (uśrednienie wagi). Wynik jest zaokrąglony do najbliższej pełnej liczby.

**Superstock 600:** minimalna waga = sucha waga minus 12 kg

**Superstock 1000** minimalna waga = sucha waga minus 15 kg

Podczas ostatniej kontroli na koniec wyścigu, sprawdzane motocykle będą wazone w stanie, w jakim ukończyły wyścig.

Podczas całych zawodów, waga motocykla (włączając zbiornik paliwa) nie może być mniejsza niż waga minimalna, z tolerancją do 1 kg.

Zgodnie z FIM 2.4.2 stosuje się zasadę handicapu dla motocykli 2-cylindrowych o pojemności 1200cc, homologowanych po 1 stycznia 2008 (patrz Regulamin Techniczny Superbike).

### **5 (6).3 Kolory tablic z numerami startowymi**

**Superstock 600:** Czerwone tło z żółtymi cyframi, wg palety RAL zaczynającymi się od 3020 dla czerwieni i 1003 dla żółci.

**Superstock 1000.** Czerwone tło z białymi cyframi, wg palety RAL zaczynającymi się od 3020 dla czerwieni i 9010 dla bieli.

Rozmiar wszystkich przednich cyfr:	Minimalna wysokość	160 mm
	Minimalna szerokość	80 mm
	Minimalny rozstaw	25 mm
Rozmiar wszystkich bocznych cyfr:	Minimalna wysokość	120 mm
	Minimalna szerokość	60 mm
	Minimalny rozstaw	25 mm

Przydzielony zawodnikowi numer musi być umieszczony na motocyklu jak następuje: jeden z przodu, na środku owiewki lub nieco z boku, oraz umieszczone po lewej i po prawej stronie siedzenia lub owiewki. Alternatywnie, jeden na górze tylnej części siedzenia, z górną cyfrą w kierunku kierowcy. Ta cyfra musi mieć taką samą wielkość jak cyfra przednia. Numer ten musi być widoczny dla widzów i organizatorów z obu stron toru.

W przypadku jasnych kolorów nadwozia, obowiązkowa będzie czarna linia grubości minimum 8 mm, obwodząca czerwone tło.

W przypadku sporu dotyczącego czytelności numerów, ostateczną decyzję podejmuje Kierownik Komisji Technicznej.

#### **5 (6).4 Elementy gaźnikowe / System wtrysku paliwa**

Elementy gaźnikowe odnoszą się do części przepustnicy i nienaruszonych elementów układu.

Elementami gaźnikowymi muszą być standardowe części jak w homologowanym motocyklu.

Lejki wlotu powietrza muszą pozostać jak oryginalnie wyprodukowane przez producenta homologowanego motocykla.

Wtryskiwacz musi pozostać jak oryginalnie wyprodukowany przez producenta homologowanego motocykla.

#### **5 (6).5 Paliwo**

Wszystkie silniki muszą działać na normalnym bezołowiowym paliwie, z maksymalną zawartością ołowiu 0,005 g/l (bezołowiowe) i maksymalną mieszanką tlenków azotu MON 90. (Patrz także Art. 2.10 of FIM Technical rules).

#### **5 (6).6 Specyfikacja motocykla**

Wszystkie części niewymienione w następujących punktach muszą pozostać takie, jak oryginalnie wyprodukowane przez producenta homologowanego motocykla.

Wygląd motocykli Superstock 600 z przodu, z tyłu i z profilu musi być zgodny z homologowanym kształtem, tak jak oryginalnie wyprodukowany przez producenta. (chyba że zaznaczono inaczej).

##### **5 (6).6.1 Rama i tylny stelaż ramy**

Rama musi pozostać taka, jak oryginalnie wyprodukowana przez producenta homologowanego motocykla. Boki ramy mogą być przykryte przez ochronne części wykonane z plastiku lub materiałów kompozytowych. Ochraniacze te muszą mieścić się w formie ramy.

Nic nie może być dodawane przez spawanie lub usunięte przez szlifowanie z ramy.

Wszystkie motocykle muszą posiadać widoczny numer identyfikacyjny producenta pojazdu, znajdujący się na ramie (numer podwozia), z wyjątkiem ewentualnych ram zapasowych.

Wsporniki lub uchwyty zawieszenia silnika muszą pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu.

Tylny stelaż ramy może być zmieniony lub wymieniony, lecz typ materiału musi pozostać jak w homologacji, lub posiadać wyższy ciężar. Wysunięte wsporniki mogą być usunięte na wniosek Kierownika Komisji Technicznej, jeśli uważa on, że mogą być niebezpieczne.

Można dodać pomocnicze uchwyty siedzenia. Wystające wsporniki mogą być usunięte, jeżeli nie wpłynie to na bezpieczeństwo konstrukcji lub montażu. Akcesoria przykręcone do tylnego stelaża mogą być zdjęte.

Otwory mogą być wiercone w ramie i tylnym stelażu ramy tylko w celu umocowania dozwolonych elementów (tj. wsporników owiewek, tłumika układu kierowniczego itp.).

Sposób lakierowania nie jest ograniczony, ale polerowanie ramy lub tylnego stelaża ramy nie jest dozwolone.

### **5 (6).6.2 Przednie zawieszenie**

Konstrukcja przedniego zawieszenia (golenie zewnętrzne i wewnętrzne, półki, oś główki ramy) musi pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu.

Standardowe, oryginalne, wewnętrzne elementy mogą być modyfikowane.

Dostępne w handlu zestawy amortyzatorów lub zaworów (zestawy tłumiące/wkłady tłumiące) mogą być zainstalowane, lecz zewnętrzny wygląd amortyzatora musi pozostać taki sam, jak w homologowanym motocyklu.

Żadne dostępne w handlu lub prototypowe elektronicznie sterowane części zawieszenia nie mogą być użyte. Jeżeli używane jest oryginalne elektroniczne zawieszenie, musi być ono całkowicie standardowe (każda mechaniczna lub elektroniczna część musi pozostać jak w homologacji). Oryginalny elektroniczny system musi pracować prawidłowo w przypadku usterki elektrycznej/elektronicznej, w innym przypadku nie może być homologowany do rozgrywek FIM/UEM AA.

Górne śruby/nakrętki goleni teleskopów mogą być zmienione lub zmodyfikowane w celu dodania regulatorów napięcia wstępnego sprężyn.

Zewnętrzne uszczelniacze (dust seals) mogą być zmodyfikowane, zmienione lub usunięte, lecz amortyzatory muszą pozostać w pełni szczelne.

W przednim zawieszeniu można używać oleju dowolnej jakości i w dowolnej ilości.

Wysokość i pozycja goleni przednich teleskopów w stosunku do półek jest dowolna.

Górna i dolna półka zawieszenia (potrójny zacisk, półka, oś główki ramy) muszą pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu.

Amortyzator kierownicy może być dodany lub wymieniony na inny, dostępny w handlu.

Amortyzator kierownicy nie może służyć jako ogranicznik skrętu kierownicy.

### **5 (6).6.3 Tylne zawieszenie (wahacz)**

Każda część tylnego wahacza musi pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu (włącznie z osią wahacza i regulatorami napięcia łańcucha).

Wsporniki do podstawki mogą być dodane do wahacza przez spawanie lub przykręcenie. Wsporniki muszą mieć zaokrąglone krawędzie, w sposób widoczny ze wszystkich stron. Śruby mocujące wsporniki nie mogą wystawać.

Ze względów bezpieczeństwa należy zamontować osłonę łańcucha wykonaną z plastikowego sztywnego materiału, dopasowaną ten sposób, aby zapobiec wkręceniu się pomiędzy dolnym biegiem łańcucha i dołem tylnego koła zębatego łańcuchowego, w miejscu gdzie nachodzi na nie łańcuch.

### **5 (6).6.4 Tylna jednostka resorująco - tłumiąca**

Tylna jednostka resorująco - tłumiąca (tylny amortyzator) może być modyfikowana lub zmieniona, ale muszą być użyte oryginalne zamocowania do ramy i tylnego amortyzatora (wahacza). Mechanizm dźwigni sterujących tylnego zawieszenia musi pozostać taki, jak wyprodukowany przez producenta do homologowanego pojazdu.

Sprężyna tylnego amortyzatora może być wymieniona.

Żadne dostępne w handlu lub prototypowe elektronicznie sterowane części zawieszenia nie mogą być użyte. Jeżeli używane jest oryginalne elektroniczne zawieszenie, musi być ono całkowicie standardowe (każda mechaniczna lub elektroniczna część musi pozostać jak w homologacji). Oryginalny elektroniczny system musi pracować prawidłowo w przypadku usterki elektrycznej/elektronicznej, w innym przypadku nie może być homologowany do rozgrywek FIM/UEM AA.

### **5 (6).6.5 Koła**

Koła muszą pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu.

Napęd prędkościomierza może zostać usunięty i wymieniony na tulejkę.

Nie zezwala się na modyfikację osi kół lub innych punktów mocowania i przytwierdzenia przednich i tylnych zacisków hamulcowych. Tulejki dystansowe mogą być modyfikowane. Zmiana w kołach, w celu utrzymania tulei dystansowych, jest dozwolona.

Jeżeli oryginalny projekt zakłada amortyzator gumowy dla tylnego koła, musi on pozostać taki, jak oryginalnie wyprodukowany do homologowanego pojazdu.

Średnica koła i szerokość obręczy musi pozostać jak oryginalnie wyprodukowana.

Ciężarki balansowe kół mogą być usunięte, zmienione lub dodane.

Dowolna dętka (jeżeli jest zainstalowana) lub zawór powietrzny dętki mogą być zastosowane .

### **5 (6).6.6 Hamulce**

Tarcze hamulcowe i nośnik tarczy muszą zachować ten sam materiał, co homologowane tarcze i nośnik.

Jeśli tarcza typu „pływającego” jest homologowana jako oryginalna część, kształt tarczy zastępczej musi pozostać dokładnie jak w homologowanej tarczy. Tarcza typu „pływającego” może być zastąpiona przez okrągłą tarczę (jednorodną).

Zewnętrzna i wewnętrzna średnica tarczy hamulcowej musi pozostać taka sama jak w homologowanej tarczy.

Grubośći tarcz hamulcowych może zostać zwiększona o 20% i musi pasować do homologowanych zacisków hamulcowych, bez żadnych modyfikacji.

Ilość sworzni mocujących tarczę musi pozostać taka sama, ale ich kształt i rodzaj jest dowolny.

Przytwierdzenie nośnika tarczy na kole musi pozostać takie samo, jak na homologowanej tarczy.

Koło wirnika ABS może być usunięte, zmodyfikowane lub zastąpione.

Przedni i tylny zacisk hamulcowy (mocowanie, wspornik, wieszak) muszą pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu

Wspornik (uchwyt) tylnego zacisku hamulcowego może być zamocowany „na sztywno” do wahacza, ale wspornik (uchwyt) musi zachować te same punkty montażu (mocowania) zacisku, jak w homologowanym pojeździe. Modyfikacja tych części jest dozwolona. Wahacz może być modyfikowany w celu ułatwienia przytwierdzenia wspornika (uchwyty) tylnego zacisku hamulcowego, poprzez spawanie, wiercenie lub życie wkładek helicoil.

#### **Przedni główny cylinder może być zmieniony.**

Przednie i tylne zbiorniczki płynu hamulcowego mogą być zmienione na produkty z rynku akcesoriów.

Przednie i tylne przewody hamulców hydraulicznych mogą być zmienione. Rozdzielenie przednich przewodów hamulcowych do obu przednich zacisków hamulcowych, musi się znajdować ponad dolną półką zawieszenia.

„Szybkozłączki” na przewodach hamulcowych są dozwolone.

Przednie i tylne klocki hamulcowe mogą być wymieniane. Zawlecзки klocków hamulcowych mogą być modyfikowane do typu szybkiej wymiany.

Regulatory dźwigni hamulca są dozwolone.

Dodatkowe chwytnice powietrza (nawiewy) lub kanały powietrzne są zabronione.

### **5 (6).6.7 Opony**

Zgodnie z FIM 2.7.6.

#### **Rozmiar opon dla klasy Superstock 600:**

Akceptowane są maksymalne rozmiary opon 190/55/17 na cały sezon.

#### **Rozmiar opon dla klasy Superstock 1000:**

Akceptowane są maksymalne rozmiary opon 200/55/17 na cały sezon.

### **5 (6).6.8 Podnóżki/Dźwignie nożne**

Podnóżki/Dźwignie nożne mogą być przemieszczone, ale ich wsporniki muszą być umocowane do ramy w oryginalnych miejscach montażu.

Systemy dźwigni nożnych mogą być modyfikowane, ale muszą pozostać oryginalne punkty montażu. Ich dwa punkty montażu (dla podnóżków, dźwigni nożnych i dźwigni zmiany biegów) muszą pozostać jak oryginalne.

Podnóżki mogą być zamontowane na sztywno lub składane, jednak muszą wtedy zawierać urządzenie do przywrócenia ich do normalnej pozycji.

Końce podnóżka muszą być zaokrąglone co najmniej 8 mm promieniem.

Podnóżki które nie są składane, muszą posiadać końcówkę (zaślepkę) umocowaną na stałe, wykonaną z plastiku, teflonu lub równoważnego typu materiału (minimalny promień 8mm).

Powierzchnia zaślepki musi być tak zaprojektowana, aby osiągnąć możliwie najszerszy obszar, w celu zmniejszenia ryzyka obrażeń zawodnika w razie wypadku.

Kierownik Komisji Technicznej ma prawo odrzucić każdą zaślepkę nie spełniającą warunków bezpieczeństwa.

#### **5 (6).6.9 Kierownica i dźwignie ręczne**

Kierownica może być wymieniona (nie dotyczy pompy hamulcowej).

Kierownica i dźwignie ręczne mogą być przemieszczone.

Uchwyt rączki gazu może być zmieniony lub zamieniony.

„Rolgaz” wraz z linkami może być zmodyfikowany lub wymieniony.

Przełączniki mogą być zmienione, ale elektryczny włącznik rozrusznika i wyłącznik silnika muszą być umieszczone na kierownicy.

Dźwignie hamulca i sprzęgła mogą być wymieniane na model dostępny na rynku.

Regulator do dźwigni hamulca jest dozwolony.

#### **5 (6).6.10 Owiewki/Nadwozie**

a) owiewki, przednie błotniki oraz nadwozie mogą być zamienione przez duplikaty oryginalnych części, które muszą wyglądać jak oryginalnie wyprodukowane przez producenta homologowanego pojazdu, lub z dopuszczalnymi niewielkimi różnicami, wynikającymi z użycia w wyścigach (różne mieszanki części, punkty mocowania, dolna owiewka, itd.)

Materiał może być zmieniony. Korzystanie z włókien węglowych lub materiałów kompozytowych na bazie węgla jest niedozwolone.

b) ogólna wielkość i wymiary muszą być takie same jak oryginalnych części

c) przednia szyba może być zastąpiona przez duplikat z przezroczystego materiału. Wysokość taka jak oryginalna, z tolerancją + 40 mm (FIM + / - 15 mm) mierzona w pionie od górnego mostu amortyzatora

d) motocyklom, które nie miały pierwotnie opływowego kształtu, nie wolno nadawać go w jakiegokolwiek formie, z wyjątkiem dolnej części owiewki, jak opisano w punktach g) i h). Ta część nie może przekraczać powyżej linii poprowadzonej poziomo od osi do osi koła

e) oryginalna kombinacja uchwytów owiewki może być przemieszczona. Wszystkie inne uchwyty owiewki mogą być zmienione lub wymienione

f) oryginalne kanały powietrzne biegnące pomiędzy obudową a airboxem mogą być zmienione lub wymienione. Kompozyty włókien węglowych i inne egzotyczne materiały są zabronione

g) dolna część obudowy aerodynamicznej musi być skonstruowana w taki sposób, aby w razie awarii silnika utrzymać przynajmniej połowę całkowitej pojemności oleju i wody chłodzącej silnik (minimum 5 litrów). Dolna krawędź każdego otworu w owiewce, musi znajdować się co najmniej 50 mm powyżej dna owiewki

h) dolna przednia część obudowy musi zawierać co najmniej jeden otwór o średnicy 25mm (minimum). Otwór ten musi być zamknięty w suchych warunkach, a może być otwarty tylko wtedy, kiedy Kierownik Zawodów ogłosi „mokry” wyścig

i) przedni błotnik może być wymieniony na duplikat oryginalnych części i może być odsunięty w górę, w celu zwiększenia prześwitu między błotnikiem a oponą

j) tylny błotnik umieszczony na wahaczu może być modyfikowany lub zmieniony, ale oryginalny profil musi być respektowany

k) motocykle mogą być wyposażone w wewnętrzne kanały do poprawy przepływu strumienia powietrza do chłodnicy, ale wygląd z przodu, tyłu i z profilu nie może ulec zmianie

### **5 (6).6.11 Zbiornik paliwa**

Korek wlewu paliwa może być zmieniony lub zastąpiony przez pasujący do homologowanego motocykla korek typu "screw-on".

Kranik paliwa musi pozostać taki, jak oryginalnie wyprodukowany przez producenta homologowanego pojazdu.

Boki zbiornika paliwa mogą być pokryte ochronnymi nakładkami wykonanymi z materiałów kompozytowych. Te ochraniacze muszą pokrywać się z kształtem zbiornika paliwa.

Rurki odpowietrzające zbiornik paliwa muszą być wyposażone w zawory jednokierunkowe i być odprowadzone do zbiornika przechwytyjącego, o minimalnej pojemności 250cc, wykonanego z odpowiedniego materiału.

Zbiornik paliwa musi być całkowicie wypełniony materiałem opóźniającym ogień ("Explosafe®").

### **5 (6).6.12 Siedzenie**

Siedzenie, podstawa siedzenia i powiązana część nadwozia mogą być wymienione na części wyglądające podobnie do oryginalnie wyprodukowanych przez producenta homologowanego pojazdu.

Elementy mocowania siedzenia (płyty, szpilki, podkładki gumowe, itd.) mogą być zdemonstrowane.

Górna część siedzenia może być zmodyfikowana do pojedynczego siodełka.

Wygląd z przodu, z tyłu i z boku musi być zgodny z homologowanym kształtem.

Po zamianie siedzenia i/lub tylnej obudowy, tablice startowe muszą być dobrze widoczne.

### **5 (6).6.13 Wiązki przewodów elektrycznych**

Oryginalne wiązki przewodów elektrycznych mogą być modyfikowane jak poniżej:



wiązka przewodów elektrycznych może być zastąpiona przez „zestaw” wiązek elektrycznych, takich jak dostarczane do zestawu ECU, produkowanego lub zatwierdzonego przez producenta motocykla.

Wiązki przewodów oraz stacyjka zapłonu mogą być przeniesione lub wymienione.

Przecinanie wiązki elektrycznej nie jest dozwolone.

#### **5 (6)4.6.14 Akumulator**

Akumulator może być wymieniony, lecz jego nominalna pojemność musi być taka sama lub większa niż homologowanego.

#### **5 (6).6.15 Chłodnica i chłodnica oleju**

Siatki ochronne mogą być dodane z przodu chłodnicy oleju i/lub chłodnicy wodnej.

Rury chłodnicy prowadzące od i do silnika mogą być zmienione, ale system musi być utrzymany, z oryginalnymi zbiornikami.

Wentylator i przewody elektryczne chłodnicy mogą być usunięte.

Włączniki termiczne, czujniki temperatury i termostat mogą być zdemontowane z układu.

Korek chłodnicy jest dowolny.

**Dodatkowa chłodnica wodna może być zainstalowana, ale wygląd motocykla z przodu, z tyłu i z profilu nie może się zmienić. Dodatkowe uchwyty montażowe do umieszczenia dodatkowej chłodnicy są dozwolone.**

#### **5 (6).6.16 Air Box**

Airbox musi pozostać w stanie oryginalnie wyprodukowanym przez producenta homologowanego pojazdu, ale spusty airboxu muszą być zatkane. Wkład filtra powietrza może być usunięty lub zmieniony.

Wszystkie motocykle muszą posiadać zamknięty system odpowietrzający. Przewód odpowietrzający oleju musi być podłączony i musi mieć ujście w Airbox-ie.

#### **5 (6).6.18 Zasilanie paliwem**

Przewody paliwowe od zbiornika paliwa do zespołu rur doprowadzających mogą być zastąpione, ale kurek spustowy paliwa musi pozostać taki, jak oryginalnie wyprodukowany przez producenta.

Szybkozłączki lub szybkozłączki odcinające dopływ paliwa mogą być użyte.

Rurki odpowietrzające paliwo mogą być wymienione.

Filtry paliwa mogą być dodane.

Regulator ciśnienia paliwa może być zmodyfikowany lub wymieniony.

#### **5 (6).6.19 Głowica cylindra**

Żadne modyfikacje nie są dozwolone.

Żaden materiał nie może być dodany lub usunięty z głowicy cylindra.

Uszczelka głowicy cylindra może być zmieniona.

Zawory, gniazda zaworów, prowadnice zaworów, sprężyny zaworów, popychacze, uszczelnienie olejowe, podkładki regulacyjne, zamki zaworów, miseczka sprężyny oraz podkładka sprężyny muszą być takie, jak oryginalnie wyprodukowane przez producenta homologowanego pojazdu.

Tylko normalne czynności konserwacyjne, zalecane przez producenta w instrukcji obsługi modelu, są dozwolone.

Podkładka regulacyjna sprężyny zaworu nie jest dozwolona.

#### **5 (6).6.20 Wałki rozrządu.**

Żadne modyfikacje nie są dozwolone.

Podczas odbioru technicznego systemów bezpośredniego napędu zaworu przez wałek, mierzony jest wznios garbu krzywki, a w systemach pośredniego napędu (tzn. kiedy umieszczone są popychacze), mierzony jest skok zaworu.

Ustawianie rozrządu jest dowolne, jednakże obróbka wałów i zębów koła łańcuchowego jest zabroniona.

#### **5 (6).6.21 Koła łańcuchowe wałka rozrządu**

Zmiany wymiarów nie są dozwolone.

#### **5 (6).6.22 Wał korbowy**

Wszelkie zmiany są zabronione (włączając polerowanie i wyblyszczanie).

#### **5 (6).6.23 Pompy oleju i przewody olejowe**

Wyłącznie przewody olejowe mogą być modyfikowane lub wymienione. Przewody olejowe nadciśnieniowe, jeżeli zostały wymienione, muszą posiadać konstrukcję wzmocnioną metalem, z zawalcowanymi lub gwintowanymi złączkami.

#### **5 (6).6.24 Korbowody**

Wszelkie zmiany są zabronione (włączając polerowanie i wyblyszczanie).

#### **5 (6).6.25 Tłoki**

Wszelkie zmiany są zabronione (włączając polerowanie i wyblyszczanie).

#### **5 (6).6.26 Pierścienie tłokowe**

Wszelkie zmiany są zabronione.

### **5 (6).6.27 Sworznie i zabezpieczenia sworzni**

Wszelkie zmiany są zabronione.

### **5 (6).6.28 Cylindry**

Wszelkie zmiany są zabronione.

### **5 (6).6.29 Skrzynia korbowa i wszystkie inne osłony silnika (tzn. skrzynia zapłonu, skrzynia sprzęgła)**

Wszystkie modyfikacje skrzyni korbowej są zabronione (włączając malowanie, polerowanie i wyblyszczanie)

Poprzeczne (boczne) pokrywy mogą zostać zmienione, zmodyfikowane lub zastąpione. Jeśli zostały zmienione lub zmodyfikowane, muszą mieć co najmniej taką samą odporność na uderzenia jak oryginalna. Jeśli pokrywa została wymieniona, to musi być wykonana z materiału o tym samym lub wyższym ciężarze, a masa całkowita pokrywy nie może być mniejsza niż oryginalnej.

Wszystkie pokrywy boczne zawierające olej, które mogą mieć kontakt z podłożem podczas wypadku, muszą być chronione przez drugą pokrywę, wykonaną z materiałów metalowych lub kompozytowych (typu węglowego lub Kevlaru). Aluminium albo stalowe blachy lub pręty są również dozwolone. Wszystkie urządzenia muszą być tak wykonane, aby były odporne na wstrząsy i były zamocowane prawidłowo i bezpiecznie.

### **5 (6).6.30 Skrzynia biegów**

Zewnętrzny system szybkiej zmiany biegów quick-shifter (łącznie z wiązką łączącą i potencjometrem) może być dodany.

Inne modyfikacje skrzyni biegów lub mechanizmu selektora nie są dozwolone.

Jedynie koło łańcuchowe wału pośredniego, koło łańcuchowe tylnego koła, skok łańcucha i rozmiar mogą być zmienione.

Pokrywa koła łańcuchowego może być zmieniona lub usunięta.

### **5 (6).6.31 Sprzęgło**

Tylko tarcze sprzęgłowe, tarcze napędu i sprężyny sprzęgła mogą zostać zmienione, ale ich liczba musi pozostać taka sama. Nie zezwala się na wymianę systemu sprzęgła. Sprzęgło ślizgowe lub sprzęgło „antyhoppingowe” mogą być użyte tylko wtedy, jeśli są na standardowym wyposażeniu homologowanego modelu.

### **5 (6).6.32 Zapłon/system sterowania silnika**

Jednostka sterująca silnika (ECU) musi być:

a) jak homologowana, a wewnętrzne oprogramowanie może być zmienione

b) lub model zestawowy ECU (wyprodukowany i/lub zatwierdzony przez producenta pojazdu) może być użyty. Specjalne złącze może być użyte do połączenia ECU i oryginalnego zespołu przewodów. Cena detaliczna pełnego systemu (włączając oprogramowanie) nie może być wyższa niż 1,5 ceny oryginalnego systemu.

c) dodatkowo do opcji a) i b) do standardowego ECU może być dodany zewnętrzny zapłon i/lub moduł/y wtrysku, ale ich łączna cena detaliczna nie może być wyższa niż kompletny zestaw ECU. Jednostka centralna (ECU) może być przemieszczona.

Świece zapłonowe mogą być wymienione.

### **5 (6).6.33 Prądnica i rozrusznik elektryczny**

Nie są dozwolone żadne zmiany.

Rozrusznik elektryczny musi działać normalnie i zawsze być w stanie uruchomić silnik podczas zawodów.

### **5 (6).6.34 Układ wydechowy**

Rury wydechowe, urządzenia wewnętrzne sterujące przepływem spalin oraz tłumiki mogą być modyfikowane lub zmienione. Konwertery katalityczne (katalizatory) mogą być usunięte.

Ilość końcowych tłumików musi pozostać jak homologowana. Tłumik(i) musi znajdować się po tej samej stronie (stronach) jak w homologowanym modelu.

Limit głośności dla motocykli **Superstock** 600 i 1000 będzie wynosił 102 dB/A z tolerancją + 3dB/A po wyścigu.

Położenie tłumika musi pozostać jak oryginalne.

Owijanie układu wydechowego nie jest dozwolone, za wyjątkiem okolic nóg zawodnika lub obszaru w kontakcie z obudową aerodynamiczną, w celu ochrony przed gorącym.

Ze względów bezpieczeństwa odkryte krawędzie wylotu rury wydechowej muszą być zaokrąglone, w celu uniknięcia ostrych krawędzi.

### **5 (6).6.35 Śruby**

Standardowe śruby mogą być wymienione na śruby z dowolnego materiału i o dowolnej konstrukcji, ale tytanowe śruby nie mogą być użyte. Siła i konstrukcja muszą być równe, lub przekraczać siłę standardowej śruby którą zastępują.

Śruby mogą być wiercone tylko do montażu drutu zabezpieczającego, ale zamierzone modyfikacje w celu zmiany wagi nie są dozwolone.

Połączenia obudowy aerodynamicznej/nadwozia mogą być zmienione na typ szybkiego odłączania.

Śruby aluminiowe mogą być użyte tylko w miejsca niekonstrukcyjnych.

### **5 (6).6.36 Następujące elementy mogą być zmienione lub zastąpione**

Każdy typ oleju i smaru, płynu hamulcowego lub amortyzatorowego może być użyty.

Każdy typ świecy zapłonowej.

Dowolna dętka (jeżeli jest zainstalowana ) lub zawór powietrzny dętki może być użyty.

Ciężarki wyważające koła mogą być odrzucone, zmienione lub dodane.

Uszczelki i tworzywa uszczelek (za wyjątkiem uszczelek cylindra) .

Przyrządy, wsporniki przyrządów.

Malowane wykończenie powierzchni zewnętrznych i naklejki.

Materiał do wsporników łączących nieoryginalne części (obudowa aerodynamiczna, wydech, itd.) do ramy (lub silnika) nie może być wykonany z tytanu lub kompozytów wzmacnianych włóknem.

Pokrywy ochronne na silnik, ramę, łańcuch, podnóżki, itd. mogą być wykonane z innych materiałów niż materiał kompozytowy wzmacniany włóknem, jeżeli części te nie zastępują oryginalnych części zamontowanych na homologowanym modelu.

#### **5 (6).6.37 Następujące elementy MOGĄ BYĆ usunięte**

Przyrządy pokładowe i ich mocowania oraz przyłączone przewody elektryczne.

Klakson

Skrzynka narzędziowa

Obrotomierz

Prędkościomierz

Włącznik świateł

Włącznik sygnału dźwiękowego

Włącznik kierunkowskazów

Wentylator chłodnicy z przewodami elektrycznymi.

Osłona łańcucha, o ile nie jest ona częścią tylnego błotnika. Jeżeli oryginalna osłona łańcucha została usunięta, musi być zainstalowane urządzenie przejmujące jej funkcję, w celu ochrony sędziów wirażowych, gdy usuwają motocykl.

Przykręcone na tylnym stelażu ramy akcesoria.

Mata izolująca pomiędzy silnikiem i zbiornikiem paliwa.

#### **5 (6).6.38 Następujące elementy MUSZĄ BYĆ usunięte**

Reflektor, tylna lampa, kierunkowskazy (jeśli nie są integralną częścią owiewki)

Otwory muszą być zakryte przez odpowiedni materiał.

Lusterka wsteczne

Uchwyt tablicy rejestracyjnej

Mocowania (haki) na kask i bagażniki

Podnóżki pasażera

Uchwyty dla pasażera

Stelaże ochronne, podstawki boczne i główne (ich uchwyty muszą pozostać)

### **5 (6).6.39 Następujące elementy muszą być zmienione**

Motocykle muszą być wyposażone w działający wyłącznik lub przycisk zapłonu, zamontowany na jednej ze stron kierownicy (będący w zasięgu dłoni, kiedy ręce są na rękojeściach), umożliwiającą wyłączenie pracującego silnika.

Rękojeść przepustnicy musi się sama zamykać, kiedy nie jest trzymana dłonią.

Wszystkie korki spustowe i filtry oleju muszą być zabezpieczone drutem.

Zewnętrzne śruby filtra olejowego oraz śruby wkręcane do pokryw olejowych, muszą być zabezpieczone drutem ( tzn. na skrzyniach korbowych, chłodnicy oleju itd.)

Wszystkie motocykle muszą posiadać zamknięty system przewietrzania skrzyni korbowej. Przewód odpowietrzający musi być podłączony i dochodzić do airboxu.

W pojazdach posiadających przewód przewietrzania skrzyni korbowej lub skrzyni biegów, jego ujście musi wychodzić do airboxu lub zbiornika przechwytyjącego, umieszczonego w łatwo dostępnym miejscu i opróżnianego z oleju przed rozpoczęciem wyścigu.

Minimalny rozmiar zbiornika przechwytyjącego wynosi 250cc dla rur

odpowietrzających skrzyni przekładniowej i 500cc dla rur odpowietrzających silnika.

Tam gdzie zainstalowany jest odpowietrznik lub rury przelewowe, muszą one mieć ujście przez istniejące wyloty.

Musi zostać zachowany oryginalny zamknięty system, zabroniona jest bezpośrednia emisja do atmosfery.

W pojazdach posiadających rury odpowietrzające, ich wylot musi znajdować się w zbiorniku znajdującym się w miejscu łatwo dostępnym, który musi zostać opróżniony przed rozpoczęciem wyścigu

### **5 (6).7 Dodatkowe wyposażenie**

Dodatkowy sprzęt elektroniczny, który nie jest taki jak w oryginalnym homologowanym motocyklu, nie może być dodawany (np. systemy gromadzenia danych, komputery, urządzenia rejestrujące itp.). Dodanie urządzenia do przekazywania sygnału między zawodnikiem i jego zespołem w podczerwieni (IR), wykorzystywanego wyłącznie do mierzenia czasu okrążenia, jest dozwolone. Dodanie modułu GPS do pomiaru czasu okrążenia/miejsca jest dozwolone.

Telemetria jest zabroniona podczas całych zawodów. Jedynie potencjometry i czujniki zamontowane jako część oryginalnego wyposażenia homologowanego motocykla są dozwolone.