TROFEO SUZUKI GSX-8R CUP 2027

REGOLAMENTO TECNICO

Promo Racing S.r.l., sotto l'egida della Federazione Motociclistica Italiana, organizza e promuove per l'anno 2027 un trofeo monomarca denominato "Trofeo Suzuki GSX-8R CUP", in seguito denominato "Trofeo".
Fermo restando quanto stabilito nel vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche 2027 della Federazione Motociclistica Italiana (di seguito "RMM") e nelle norme sportive del vigente Regolamento Velocità FMI 2027, i motocicli partecipanti al Trofeo Suzuki GSX-8R CUP devono essere conformi a quanto specificato nel presente Regolamento Tecnico (di seguito "Regolamento").
Salvo diversa disposizione nel presente Regolamento, tutti i motocicli devono essere conformi a quanto stabilito nel RTGS del "Regolamento Velocità 2027". Per quanto non specificato nel presente Regolamento e nel RTGS, tutti i componenti del motociclo devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente prodotti dal costruttore.
I partecipanti, firmando la richiesta di iscrizione al Trofeo, assumono l'impegno di prendere visione del presente Regolamento Tecnico e di accettarlo e rispettarlo integralmente.

ART. 1 - GENERALITÀ

1.1 - Al Trofeo è ammesso esclusivamente l'utilizzo dei motocicli Suzuki GSX-8R conformi al presente Regolamento Tecnico e corredati dal libretto di circolazione o da idonea documentazione comprovante la proprietà o l'acquisto.

1.2 - I numeri di telaio e motore devono essere conformi alla scheda d'omologazione europea chiaramente leggibili e non manomessi.

1.3 - Le verifiche tecniche vengono effettuate dal Responsabile Tecnico del Trofeo, congiuntamente ai Commissari di Gara FMI. Conformemente a quanto indicato nel RTGS, il Responsabile Tecnico del Trofeo può richiedere ai Commissari di Gara FMI di sigillare, ispezionare, analizzare, trattenere, sostituire qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste dei Commissari di Gara è equiparato ad una irregolarità tecnica.

1.4 - Ogni componente del motociclo deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, nella configurazione, nella posizione, nelle modalità di installazione e funzione previste dalla fabbrica. Le uniche modifiche consentite sono quelle espressamente indicate nel presente regolamento.

1.5 - Durante le operazioni di verifica tecnica, lo smontaggio dei motocicli deve essere effettuato a cura del pilota e/o del proprio meccanico. Questi devono essere muniti di propria attrezzatura atta allo scopo e di recipienti atti a contenere liquidi e parti smontate. Le operazioni di montaggio e smontaggio dei motocicli sono a carico del Pilota che non potrà in alcun caso rivalersi sulla FMI, sulla Promo Racing o su Suzuki Italia per ottenere rimborsi dei costi sostenuti a seguito di verifiche tecniche, sia d'ufficio che a seguito di reclamo.

1.6 - È responsabilità del pilota provvedere al proprio approvvigionamento di ricambi necessari allo svolgimento della manifestazione. Nessuna responsabilità può essere attribuita all'organizzatore Promo Racing ed alla Suzuki Italia in caso di indisponibilità temporanea o definitiva di uno o più parti di ricambio.

ART. 2 - COMPONENTI ORIGINALI E INTEGRITÀ TECNICA DEL MOTOCICLO

2.1 - Tutti i componenti del motociclo non inclusi nel Kit Trofeo fornito dall'Organizzatore devono essere mantenuti originali, ossia come originariamente progettati e prodotti dal costruttore, nella configurazione, posizione, modalità di installazione e funzione previste dalla fabbrica. Tale obbligo si applica a qualsiasi componente del motociclo. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano nei successivi articoli, i principali componenti interessati.

2.2 - È vietato modificare, alterare, adattare o rimuovere in qualsiasi modo i componenti originali. La sostituzione è consentita esclusivamente con ricambi originali Suzuki.

2.3 - Eventuali modifiche consentite sono unicamente quelle indicate nei successivi articoli del presente Regolamento Tecnico.

2.4 - Il mancato rispetto del presente articolo costituisce irregolarità tecnica e sarà sanzionato secondo quanto previsto dal Regolamento Velocità FMI 2027.

ART. 3 - CONDIZIONI DI EFFICIENZA E DECORO

3.1 - Il motociclo, deve presentarsi in perfette condizioni di efficienza e decoro, privo di danni (a titolo esemplificativo: carenature, componenti o parti danneggiate a seguito di cadute), di usure anomale o di alterazioni che possano compromettere la funzionalità o l'aspetto del veicolo.

3.2 - L'Organizzatore e/o il Commissario Tecnico potranno, a loro insindacabile giudizio, vietare la partecipazione o disporre l'esclusione dalla classifica qualora il motociclo non rispetti i requisiti di efficienza, integrità o presentazione.

ART. 4 - KIT TROFEO

4.1 - Tutti i Motocicli partecipanti al Trofeo devono montare obbligatoriamente ed esclusivamente, salvo diversamente specificato nei successivi articoli, tutti i componenti inclusi nel Kit Trofeo definito dall'Organizzatore, e indicati nell'allegato A.

4.2 - È vietato modificare, alterare, adattare o rimuovere in qualsiasi modo i componenti del Kit Trofeo.

4.3 - È obbligatorio applicare il Kit Adesivi ufficiale del Trofeo sulla carena rispettando scrupolosamente il posizionamento indicato nell' Allegato C. La mancata applicazione completa o posizionamento non conforme rispetto a quanto previsto nell' Allegato C, durante le qualifiche e in gara, sarà equiparata ad irregolarità tecnica e sanzionata secondo le norme FMI.

4.4 - Eventuali deroghe al presente articolo, devono essere autorizzate dall'Organizzatore del Trofeo e dal Primo Commissario Tecnico.

4.5 - Il mancato rispetto del presente articolo costituisce irregolarità tecnica e sarà sanzionato come previsto da Regolamento Velocità 2027.

ART. 5 - CICLISTICA

5.1 - Il telaio deve essere mantenuto originale. Qualsiasi modifica, alterazione o foratura del telaio è vietata.

5.2 - È vietata la lucidatura del telaio. Il telaio deve conservare la verniciatura originale.

5.3 - È consentito l'uso di pellicole adesive o gusci al solo scopo di proteggere il telaio, purché siano amovibili e lascino una zona libera sul cannotto per l'apposizione dei punzoni. L'uso della fibra di carbonio e/o kevlar per questi componenti è consentito.

5.4 - Il telaietto reggisella deve rimanere originale. Non è consentita alcuna modifica né la sostituzione con telaietti aftermarket.

5.5 - Il telaietto porta strumenti deve essere mantenuto originale.

5.6 - Il forcellone e il perno ruota devono essere mantenuti originali e non modificati.

5.7 - È ammessa l'installazione dei perni di supporto per il cavalletto alza moto e della protezione para-catena (pinna) presenti nel Kit Trofeo (vedi Allegato A). I registri tendicatena presenti in origine sul forcellone non possono essere sostituiti con registri after market, né modificati.

5.8 - Il perno del forcellone deve essere mantenuto originale, senza possibilità di sostituzione, modifica o riposizionamento.

5.9 - Le piastre di sterzo superiore e inferiore, nonché il cannotto di sterzo devono essere mantenuti originali e non possono essere sostituiti o modificati.

5.10 - È obbligatorio sostituire i manubri con quelli indicati nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

5.11 - Le leve freno e frizione devono essere mantenute originali.

5.12 - Il comando del gas deve essere mantenuto originale.

5.13 - Le pulsantiere dei manubri devono essere mantenute originali.

5.14 - È obbligatorio l'uso della protezione leva del freno anteriore. L'unica protezione leva freno ammessa è quella presente nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

5.15 - È obbligatorio sostituire le pedane poggiapiedi ed i comandi del cambio e del freno posteriore con quelli presenti nel Kit Trofeo (vedi Allegato A). Per la regolazione delle pedane poggia piedi e delle leve cambio e frizione, devono essere utilizzate le posizioni già presenti nelle pedane del Kit Trofeo, non è consentito modificare le regolazioni fornite dal costruttore delle pedane.

5.16 - È obbligatorio modificare le battute di sterzo utilizzando la battuta fornita nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

5.17 - È obbligatorio sostituire il link originale della sospensione posteriore con quello fornito nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

ART. 6 - SOSPENSIONI

6.1 - La forcella deve essere mantenuta originale in tutte le sue parti. Non è consentita alcuna modifica a componenti come steli, foderi e piedini, né trattamenti superficiali per alterare la scorrevolezza. La finitura superficiale deve rimanere quella originale di fabbrica.

6.2 - Le uniche modifiche consentite sulla forcella sono:

- Sostituzione delle cartucce originali con quelle indicate nell'Allegato B
- Sostituzione molle forcella;
- Sostituzione olio e livello olio forcella;
- Variazione della posizione delle forcelle rispetto alla piastra di sterzo;

6.3 - È vietato l'uso dell'ammortizzatore di sterzo.

6.4 - Il mono ammortizzatore posteriore originale può essere sostituito con quello indicato nell'Allegato B.

6.5 - È consentito intervenire sul mono ammortizzatore posteriore esclusivamente come stabilito nei punti a seguire:

- Sostituzione molle monoammortizzatore;
- Sostituzione olio monoammortizzatore;
- Installazione piedino monoammortizzatore a interasse regolabile Andreani Group (cod. AG2415) esclusivamente sul monoammortizzatore posteriore Ohlins con interasse fisso (cod. S46HR1C1B).

ART. 7 - IMPIANTO FRENANTE

7.1 - I dischi freno anteriore e posteriore devono essere mantenuti originali.

7.2 - Le pinze freno anteriore e posteriore devono essere mantenute originali

7.3 - È vietato aggiungere condotti d'aria allo scopo di migliorare il raffreddamento dell'impianto frenante.

7.4 - Le pompe freno anteriore e posteriore devono essere mantenute originali e non possono essere modificate in alcun modo.

7.5 - È consentito riposizionare, sostituire o rimuovere il serbatoio dell'olio della pompa freno posteriore.

7.6 - È obbligatorio sostituire i tubi freno con quelli presenti nel Kit Trofeo (vedi Allegato A);

7.7 - L'uso di sistemi antibloccaggio (ABS) è vietato.

7.8 - È consentito il riposizionamento e/o lo scollegamento dall'impianto elettrico dei sensori e/o l'insieme dei sensori costituenti il dispositivo di rilevazione della velocità ruota (ruota fonica e sensore di prossimità detto anche pick-up).

ART. 8 - CERCHI RUOTA

8.1 - I cerchi ruota anteriori e posteriori devono essere mantenuti originali. Il colore dei cerchi è libero.

8.2 - Il mozzo della trasmissione finale e i gommini parastrappi devono essere mantenuti originali;

8.3 - I perni ruota anteriore e posteriore devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa.

ART. 9 - PNEUMATICI

9.1 - Il Trofeo Suzuki GSX 8R 2027 è un trofeo monogomma Pirelli.

9.2 - Gli unici pneumatici ammessi sono i seguenti:

- Anteriore 120/70 R17 Pirelli SUPERCORSA SC1 V3
- Posteriore 180/60 R17 Pirelli SUPERCORSA SC1 V3
- Anteriore 120/70 R17 Pirelli DIABLO RAIN SCR1
- Posteriore 200/60 R17 Pirelli DIABLO RAIN SCR1

9.3 - L'utilizzo di pneumatici di marca, modello, misure e mescole diverse da quelle indicate sopra è considerato irregolarità tecnica e quindi sanzionato secondo quanto indicato nel Regolamento Velocità 2027.

9.4 - Per ogni week-end di gara è obbligatorio acquistare n. 1 pneumatico anteriore Supercorsa V3 SC1 e n. 1 pneumatico posteriore Supercorsa V3 SC1 nelle misure sopra indicate, presso il Racing Service del fornitore ufficiale**.** L'acquisto deve essere completato entro l'inizio della Qualifica 1. Il mancato rispetto di questo termine costituisce irregolarità tecnica. In caso di controversia è responsabilità del pilota conservare la documentazione comprovante l'acquisto.

ART. 10 -SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE

10.1 - Il serbatoio deve essere mantenuto originale e deve essere riempito con apposita spugna Explosafe, come previsto da RTGS.

10.2 - È obbligatorio sostituire il tappo del serbatoio carburante con quello presente nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

10.3 - Il circuito di alimentazione carburante compreso tra il serbatoio ed il flauto di alimentazione degli iniettori deve essere mantenuto originale, nessuna modifica è ammessa.

10.4 - L'unico carburante ammesso è quello senza piombo conforme a quanto specificato nel RTGS e nell'allegato "Carburanti"

ART. 11 -SISTEMA DI ALIMENTAZIONE

11.1 - Il sistema di alimentazione deve essere mantenuto originale, nessuna modifica è ammessa.

11.2 - I cornetti di aspirazione devono essere mantenuti originali, nessuna modifica o alterazione di forma e posizione è ammessa.

11.3 - Gli iniettori devono rimanere originali.

11.4 - Non è consentita alcuna modifica alla pompa della benzina che ne alteri caratteristiche e pressione.

11.5 - L'aria, o la miscela aria-carburante, può entrare nella camera di combustione unicamente passando attraverso i condotti dei corpi farfallati. Non sono ammessi sistemi di bypass d'aria (o miscela aria-carburante) all'infuori dei sistemi di regolazione del minimo presenti sul motociclo omologato.

11.6 - La cassa filtro deve essere mantenuta originale; sono vietate tutte le modifiche, incluse forature, alterazione dei condotti di aspirazione o interventi simili.

11.7 - È vietato fissare sulla cassa filtro schermi termici, comprese pellicole adesive, se non già presenti sul motociclo in origine.

11.8 - Il filtro dell'aria deve essere mantenuto originale, nessuna modifica è ammessa. È consentito esclusivamente rimuovere il pre-filtro in spugna posizionato sopra l'elemento filtrante originale.

11.9 - I condotti dell'aria devono essere mantenuti originali, nessuna modifica è ammessa.

11.10 - La valvola canister deve rimanere funzionante ed installata come previsto in origine.

ART. 12 - MOTORE

12.1 - Il motore deve essere mantenuto originale in ogni sua parte.

12.2 - Corsa ed alesaggio devono essere mantenuti originali.

12.3 - Sul motore è ammessa la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, purché vengano mantenute le quote indicate nelle fiches di omologazione nei limiti delle tolleranze indicate nell'Allegato "Tolleranze Applicate" del vigente Regolamento Velocità FMI.

12.4 - Le guarnizioni di testa e base cilindro devono essere mantenute originali, anche nel numero; nulla può essere rimosso o aggiunto dalle guarnizioni.

12.5 - È vietato modificare la testa; nessun materiale può essere aggiunto o rimosso dalla testa.

12.6 - I condotti di ammissione e di scarico devono essere mantenuti originali. Qualsiasi modifica, inclusa la lucidatura, è vietata.

12.7 - Le sedi e le guide valvola devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

12.8 - Gli alberi a camme devono rimanere originali; nessuna modifica sugli alberi o sui lobi delle camme è consentita.

12.9 - Gli ingranaggi della distribuzione montati sugli alberi a camme, devono rimanere originali

12.10 - Le viti di fissaggio degli ingranaggi agli alberi a camme devono rimanere originali.

12.11 - La fase degli alberi a camme non può essere modificata.

12.12 - Le valvole devono essere mantenute originali, è ammessa unicamente la normale manutenzione prevista dal manuale d'officina.

12.13 - Le molle valvole, i semi coni ed i piattelli devono essere mantenute originali

12.14 - Lo spessoramento delle molle valvola è vietato

12.15 - I pistoni devono essere mantenuti originali è consentita la sostituzione in caso di usura con i ricambi originali Suzuki; nessuna modifica è consentita, inclusi spinotti e fasce di tenuta.

12.16 - I cilindri devono essere mantenuti originali; nessuna modifica è ammessa. Nessun tipo di riporto o asportazione di materiale è consentito.

12.17 - L'albero deve essere mantenuto originale. Qualsiasi modifica, inclusa lucidatura, alleggerimento e bilanciatura è vietata.

12.18 - Le bielle devono essere mantenute originali. Sono vietate tutte le modifiche, incluso alleggerimento e lucidatura.

12.19 - È vietato alleggerire o appesantire qualsiasi elemento solidale all'albero motore (es. rotori del generatore, masse volaniche, ruote foniche, ingranaggi di primaria)

12.20 - I contralberi di bilanciamento devono essere mantenuti originali in peso e in forma.

12.21 - Il carter motore deve essere mantenuto originale; numero e dimensioni degli sfiati motore devono corrispondere a quanto previsto dal costruttore, senza alcuna modifica, aggiunta o riduzione.

12.22 - I coperchi carter motore devono rimanere originali.

12.23 - È obbligatorio installare le protezioni carter fornite nel Kit Trofeo (vedi Allegato A) come previsto dal vigente RTGS.

12.24 - La coppa dell'olio deve essere mantenuta originale; nessuna modifica è ammessa.

12.25 - Il sistema di pescaggio deve essere mantenuto originale; nessuna modifica è ammessa.

ART. 13 - TRASMISSIONE

13.1 - Gli ingranaggi della trasmissione primaria (sull'albero motore e sulla frizione) devono essere mantenuti originali, nessun trattamento superficiale o modifica sugli ingranaggi è consentito.

13.2 - La frizione ed il comando frizione ivi compresi i dischi frizione condotti e conduttori devono essere mantenuti originali, in caso di usura i dischi devono essere sostituiti con i ricambi originali Suzuki.

13.3 - Qualsiasi modifica al cambio, inteso come l'assieme composto dal sistema di selezione della marcia e azionamento delle forchette, albero primario e secondario ed i relativi ingranaggi di trasmissione, è vietata.

13.4 - Nessun trattamento superficiale è consentito ai particolari che compongono l'assieme del cambio, ingranaggi, alberi forchette.

13.5 - La trasmissione finale intesa come corona catena e pignone è libera, può essere sostituita con componenti aftermarket, purché il passo della catena utilizzata non sia inferiore alla 520. Pignone e corona devono essere compatibili con la misura della catena utilizzata

13.6 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona.

13.7 - La pinna para-catena deve essere obbligatoriamente quella presente nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

ART. 14 -IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO

14.1 - Il radiatore dell'acqua deve rimanere originale, non è consentito montare radiatori aggiuntivi aftermarket o sostituire il radiatore originale con un radiatore after market, nessuna modifica al radiatore originale è consentita.

14.2 - Salvo quanto autorizzato nel RTGS e nei punti a seguire qualsiasi modifica al circuito dell'acqua è vietata. Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura.

14.3 - Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale (vedi RTGS).

14.4 - L'uso di griglie protettive per proteggere il radiatore dell'acqua, è ammesso oltre che raccomandato.

14.5 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'acqua e al circuito di raffreddamento è vietata.

14.6 - Qualsiasi modifica alla valvola termostatica è vietata.

14.7 - È consentita la rimozione delle elettro-ventole.

ART. 15 -IMPIANTO DI LUBRIFICAZIONE

15.1 - Non è ammesso l'utilizzo di radiatori dell'olio supplementari.

15.2 - Qualsiasi modifica alla pompa dell'olio è vietata.

ART. 16 -IMPIANTO ELETTRICO

16.1 - Il cablaggio principale deve essere mantenuto originale. Non sono consentiti tagli o modifiche.

16.2 - Nessun connettore può essere sostituito o modificato, compresi quelli dei rami inutilizzati.

16.3 - La batteria deve essere mantenuta originale e può essere sostituita solo con il ricambio originale Suzuki, inclusi i modelli dotati di tecnologia al litio.

16.4 - I comandi elettrici (interruttori e pulsanti) sul manubrio sinistro e destro devono essere mantenuti originali.

16.5 - Tutti i sensori presenti di serie sul motociclo devono essere mantenuti nella posizione OEM. Non è consentito alcun riposizionamento e devono risultare perfettamente funzionanti come previsto in origine.

16.6 - L'unica strumentazione consentita è quella fornita in origine con il motociclo. Il supporto di fissaggio cruscotto deve rimanere quello fornito in origine con il motociclo.

16.7 - È obbligatorio montare sul motociclo l'interruttore ON/OFF (Kill - Switch) fornito nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

16.8 - L'unica centralina di controllo motore (ECU) consentita è quella originale e deve rimanere inalterata sia nel hardware che nel firmware. Nessuna centralina o sensore aggiuntivo ad eccezione di quelli montati in origine sul motociclo può essere aggiunta al fine di implementare le strategie di controllo del motore.

16.9 - In qualsiasi momento dell'evento, Il Responsabile del Trofeo ha il diritto di richiedere la sostituzione della centralina di controllo motore ECU o di qualsiasi altro componente del sistema di accensione montati sul veicolo. Il rifiuto a procedere alla sostituzione è equiparato ad irregolarità tecnica.

16.10 - Le uniche candele ammesse sono quelle montate in origine sul motociclo omologato. Tutti i rimanenti attuatori dell'impianto di accensione (incluse le bobine) devono essere mantenuti originali ed essere connessi unicamente alla ECU attraverso il cablaggio principale del motociclo (come da schema elettrico).

16.11 - Il sistema elettronico di assistenza alla cambiata deve essere mantenuto originale.

16.12 - Il sistema Lambda deve essere mantenuto originale e funzionante. La sonda deve essere posizionata nell' apposita posizione prevista sullo scarico del Kit Trofeo (vedi Allegato A).

16.13 - Gli unici sensori per il controllo del motore ammessi sono quelli montati in origine sul Motociclo e previsti nello schema del cablaggio principale del Motociclo (sensori OEM). Ogni sensore deve rimanere nella posizione OEM. Nessun riposizionamento è consentito e devono essere perfettamente funzionanti come previsto in origine dal costruttore.

16.14 - L'alternatore (ACG) e la relativa ruota fonica devono essere mantenuti originali. L'alternatore deve essere mantenuto funzionante. Ruotare lo statore o il rotore e spostare il *pick-up* è vietato. Modificare i relativi bulloni di fissaggio è vietato.

16.15 - È consentito il riposizionamento e/o lo scollegamento dall'impianto elettrico dei sensori e/o l'insieme dei sensori costituenti il dispositivo di rilevazione della velocità ruota (ruota fonica e sensore di prossimità detto anche pick-up).

16.16 - Il motorino di avviamento e il sistema di avviamento del motociclo deve rimanere montato nella posizione originale e deve essere mantenuto quello fornito in origine con il motociclo.

16.17 - Non è ammesso alcun sistema di acquisizione dati e i relativi sensori di acquisizione.

16.18 - La presa di diagnosi (OBD) deve risultare facilmente accessibile in modo da permettere il collegamento senza smontare nessuna parte della carenatura.

ART. 17 -CARROZZERIA

17.1 - La carenatura originale, inclusi gli eventuali profili aereodinamici devono essere sostituiti con la carenatura presente nel Kit Trofeo (vedi Allegato A), non sono ammesse carenature diverse da quelle indicate nel Kit Trofeo.

17.2 - Le staffe di fissaggio, i supporti e gli attacchi della carrozzeria possono essere modificati o sostituiti. Le viti di fissaggio degli elementi che compongono la carrozzeria possono essere sostituite con attacchi rapidi.

17.3 - La colorazione della carenatura è libera. Non sono accettate colorazioni totalmente verdi, arancioni o rosse.

17.4 - È obbligatorio sostituire il Plexiglass del cupolino originale con quello fornito dal fornitore unico del Trofeo e presente nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

17.5 - È obbligatorio applicare nei punti indicati nell'Allegato C i loghi istituzionali e degli sponsor del trofeo, garantendone la massima visibilità. Eventuali posizionamenti errati o la mancata esposizione verranno sanzionati come irregolarità tecnica secondo le norme del Regolamento Velocità 2027.

17.6 - L'utilizzo della carenatura brandizzata secondo le norme presenti nell'Allegato C è obbligatorio sia per le **prove ufficiali che per la gara**. L'inosservanza di tale obbligo verrà sanzionata come irregolarità tecnica secondo le norme del Regolamento Velocità 2027.

17.7 - I numeri e le tabelle porta numero sono liberi, ma devono essere conformi a quanto previsto nel RTGS.

17.8 - È obbligatorio installare il neoprene della sella fornito dal fornitore unico del Trofeo e incluso nel Kit Trofeo (vedi Allegato A).

17.9 - Il parafango anteriore deve essere mantenuto originale.

17.10 - Tutti i particolari che compongono la carenatura e tutte le varie sovrastrutture presenti sul motociclo (es. plastiche laterali serbatoio originali, coperchio superiore serbatoio originale) devono esser presenti e non possono essere rimossi. L'unico particolare rimovibile è il copricatena.

17.11 - Durante le sessioni ufficiali tutti i particolari della carenatura e sovrastrutture devono essere presenti sul motociclo e non danneggiati. Ad insindacabile giudizio del 1° CT e del responsabile Tecnico del Trofeo, l'utilizzo di motocicli durante le sessioni ufficiali, privi di particolari della carenatura o sovrastrutture o danneggiati è da considerarsi irregolarità tecnica.

ART. 18 - IMPIANTO DI SCARICO

18.1 - Per impianto di scarico si intende l'assieme dei tubi di scarico, dei silenziatori e dei relativi elementi di fissaggio.

18.2 - L'unico impianto di scarico ammesso è quello presente nel Kit Trofeo (vedi Allegato A), nessuna modifica è ammessa ad eccezione della sostituzione del materiale fonoassorbente del silenziatore.

18.3 - Avvolgere del materiale attorno ai tubi di scarico è vietato.

18.4 - Il massimo livello fonometrico ammesso è di 105 dB/A. Il regime di rotazione del motore al quale viene effettuata la misura è 5.500rpm. Come da Regolamento Velocità 2027.

ART. 19 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO

19.1 - È consentito sostituire la bulloneria e gli elementi di fissaggio originali con altri di resistenza non inferiore all'originale purché conformi a quanto stabilito nel RTGS.

19.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar.

ART. 20 - RIEPILOGO NORME GENERALI DI SICUREZZA

Tutti i motocicli devono conformarsi a quanto specificato nel Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) incluso nel vigente Regolamento Velocità, si invitano pertanto i piloti ed i team a prenderne visione. A titolo esemplificativo ma non esaustivo si ricordano alcune delle norme fondamentali relative alla sicurezza dei motocicli durante l'uso in pista. In ogni caso la normativa ufficiale ed applicabile è quella specificata nel vigente RTGS.

20.1 - La verifica tecnica pre-gara (OP) dei motocicli consiste, di norma, nel controllo visivo da parte dei CT dei requisiti di sicurezza e delle caratteristiche tecniche visibili dei motocicli, prescritte nei Regolamenti Tecnici di Classe o di Trofeo. In nessun caso una mancata contestazione in OP può essere utilizzata dai piloti come valida giustificazione per l'utilizzo di motocicli non conformi ai Regolamenti Tecnici.

20.2 - Alle OP ogni pilota ha diritto a far punzonare un unico motociclo. Lo stesso motociclo può essere punzonato per un massimo di due Classi differenti, nell'ambito della stessa manifestazione, a condizione che vengano rispettate le norme tecniche di entrambe le Classi ed i tempi di permanenza al parco chiuso. La punzonatura di un motociclo sostitutivo è concessa in caso di provati motivi tecnici (es. incidente, rottura etc.) e deve essere preventivamente concordata con il CT preposto. Il motociclo deve essere della stessa marca e dello stesso modello di quello sostituito. Nelle Classi di motocicli con telaio prototipo, per la definizione del modello del motociclo, fanno riferimento la marca ed il modello del motore.

20.3 - La punzonatura del motociclo consiste nell'applicazione di uno sticker, di una legatura con piombino o di vernici indelebili, sul telaio del motociclo in una zona ben visibile ed accessibile generalmente vicino al cannotto di sterzo sul lato destro del motociclo, a discrezione del Commissario Tecnico (CT) preposto. La zona di apposizione del punzone deve essere presentata priva di precedenti punzoni, libera da eventuali protezioni, oltre che perfettamente sgrassata. In qualsiasi momento dell'evento il motociclo può essere controllato per verificare che la punzonatura sia in buone condizioni e/o che il motociclo sia punzonato a nome del pilota che lo guida.

20.4 - Alle operazioni preliminari (OP) il CT preposto ha facoltà di respingere i motocicli giudicati non conformi al vigente RTGS ed ai Regolamenti di Classe o di Trofeo. In caso di controversia la decisione ultima riguardo alla conformità dei motocicli spetta al 1° CT, tale decisione è inappellabile.

20.5 - I motocicli devono essere conformi al RTGS ed al regolamento di Classe o di Trofeo in ogni momento dell'evento, sono pertanto suscettibili di essere ispezionati dai Commissari di Gara, oltre che durante le OP e le verifiche tecniche, anche prima di entrare in pista o durante i turni di prova. È compito del pilota assicurarsi che il proprio motociclo sia conforme al presente Regolamento in ogni momento della manifestazione; su di lui ricadrà pertanto ogni responsabilità per l'utilizzo di un motociclo non conforme. In nessun caso la mancata contestazione di non conformità da parte dei Commissari di Gara potrà essere considerata valido motivo per l'utilizzo di un motociclo non conforme.

20.6 - Il CT ha la facoltà di disporre prove (anche distruttive) sui componenti del motociclo ritenuti non sicuri, al fine simulare gli effetti di contatti violenti, cadute o altre possibili sollecitazioni derivanti dall'uso sui campi di gara. In nessun caso il pilota potrà rivalersi sul CT o sulla FMI per ottenere il rimborso del componente eventualmente danneggiato durante tali prove.

20.7 - Il 1° CT ha la facoltà di rimuovere la punzonatura sul telaio di un motociclo ritenuto pericoloso. Tale motociclo deve essere sottoposto ad una nuova verifica tecnica (ed essere ripunzonato) qualora il pilota ritenga di proseguire la sua partecipazione. In qualsiasi momento dell'evento, il 1° CT ha facoltà di richiamare un pilota per la verifica di un motociclo ritenuto non conforme e, qualora necessario, rimuovere la punzonatura sul telaio fino all'adeguamento del motociclo alle richieste del 1° CT.

20.8 - In qualunque momento della manifestazione il 1° CT ha la facoltà di effettuare marcature, anche a mezzo di punzoni e sigilli, su un qualsiasi componente del motociclo. È obbligo del pilota (o del suo meccanico per lui) assicurarsi che le marcature siano integre ed in buone condizioni prima di ogni ingresso in pista.

20.9 - In sede di verifica tecnica, il CT preposto ha la facoltà di richiedere, ispezionare, analizzare, trattenere qualsiasi componente o dato presente sul motociclo, al fine di determinarne la conformità. Il rifiuto ad ottemperare alle richieste del CT è equiparato ad una irregolarità tecnica.

20.10 - L'oggetto delle verifiche tecniche, gli strumenti e le metodologie di verifica sono a discrezione del CT preposto e sono inappellabili. Salvo quando diversamente specificato sulle misure effettuate non viene applicata alcuna tolleranza di metodo o di misura.

20.11 - È consentito montare dei tamponi di protezione con una lunghezza massima di mm. 50 dal punto di fissaggio o con una sporgenza massima di mm. 50 dalla superficie della carenatura (se presente). I tamponi di protezione devono avere i bordi arrotondati e devono essere fissati utilizzando i punti di ancoraggio presenti in origine sul telaio.

20.12 - È obbligatorio montare dei fermi di fine corsa od altri dispositivi analoghi che assicurino uno spazio libero minimo di mm 30 tra il serbatoio ed i manubri comprensivi degli eventuali accessori ad esso fissati. L'angolo di rotazione dello sterzo da ambedue i lati della linea mediana deve essere di almeno 15°. In nessun caso l'ammortizzatore di sterzo può agire come dispositivo limitante l'angolo di sterzata. In qualunque posizione dello sterzo e della sospensione anteriore, le leve di comando sul manubrio e la ruota anteriore non devono toccare alcun componente del motociclo.

20.13 - Le estremità esposte dei manubri, di tutte le leve di comando sui manubri e delle pedane devono avere i bordi arrotondati ed una parte terminale di forma sferica.

20.14 - Sul semi-manubrio destro o sul lato destro del manubrio, deve essere installato un interruttore o un pulsante di colore rosso (kill-switch) che consenta di spegnere il motore. Il kill-switch deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola e deve essere mantenuto operativo e funzionante in ogni momento della manifestazione.

20.15 - Il comando dell'acceleratore (meccanico o elettronico) deve richiudersi automaticamente quando il pilota lo rilascia. I comandi dell'acceleratore meccanici (anche in presenza di un sistema ride by wire) devono

prevedere 2 cavi gas, uno per l'apertura ed uno per la chiusura del gas. Fanno eccezione i motocicli con carburatore/i, sui quali il cavo gas sia connesso direttamente ad una valvola a ghigliottina.

20.16 - Il sistema ride by wire deve essere mantenuto originale, ossia come originariamente progettato e prodotto dal costruttore, conformemente a quanto stabilito nei punti a seguire:

- Tutte le parti elettroniche, elettro-meccaniche e meccaniche devono essere mantenute originali, anche nel montaggio sul motociclo e nelle connessioni elettriche. Fanno eccezione le parti non funzionali (es. involucri, gusci e protezioni)
- Non è ammessa alcuna modifica a sistemi di controllo e strategie di sicurezza.
- Nessun modulo aggiuntivo può essere utilizzato per alterare le strategie di funzionamento del sistema ride by wire ad eccezione dell'eventuale quick-shifter al solo fine di implementare l'assistenza alla scalata (blip

20.17 - La posizione della forcella rispetto alle piastre di sterzo è libera a condizione che l'accoppiamento venga fatto sfruttando tutta l'altezza delle superfici di serraggio della piastra di sterzo superiore. È ammesso utilizzare i tappi forcella per l'accoppiamento con la piastra di sterzo superiore.

20.18 - Tutti i motocicli devono avere almeno un impianto frenante funzionante per asse ruota.

20.19 - In tutte le Classi è obbligatorio l'uso di un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.

20.20 - In tutte le Classi per il fissaggio delle pinze freno è ammessa unicamente bulloneria (viti, perni, dadi) in acciaio, con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o, ove ammesso, in titanio di grado 5. La bulloneria in alluminio non è consentita per quest'applicazione.

20.21 - Eventuali condotti o paratie atti a migliorare il raffreddamento delle pinze freno, devono avere i bordi arrotondati, non devono estendersi oltre la circonferenza esterna del cerchio ed essere montati in modo da non entrare in contatto con il terreno durante il normale utilizzo del motociclo.

20.22 - L'uso di cerchi ruota in materiale composito come carbonio e/o kevlar, inclusi quelli rinforzati con fibra di carbonio o fibra di vetro, non è ammesso.

20.23 - L'uso di ruote lenticolari e/o l'uso di coperchi solidali ai cerchi ruota è vietato.

20.24 - È ammesso, oltre che raccomandato, inserire alle estremità dei perni ruota dei tamponi di protezione con i bordi arrotondati e con una sporgenza massima dalle estremità dei perni ruota di mm. 30.

20.25 - Tutti gli pneumatici devono essere sostituiti quando l'usura eccede il valore minimo fissato dal costruttore. Gli pneumatici rain possono essere usati unicamente se la gara o la prova sono state dichiarate bagnate dal DdG.

20.26 - Il carburante deve essere contenuto in un unico serbatoio. Salvo quando esplicitamente autorizzati nel Regolamento di Classe o di Trofeo, i serbatoi in materiale composito (es. fibra di vetro, carbonio e/o kevlar) sono vietati. Indipendentemente dal materiale costruttivo utilizzato per il serbatoio, esso deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "Explosafe^{R}"). Il tappo del serbatoio deve garantire una tenuta perfetta.

20.27 - In tutte le Classi, la sovralimentazione, qualunque sia il sistema utilizzato, è vietata. Mettere in comunicazione la cassa filtro con il serbatoio è consentito.

20.28 - In tutte le Classi tutta l'aria in ingresso al sistema di alimentazione deve passare attraverso un elemento filtrante (filtro/i) che impedisca l'ingresso di corpi estranei all'interno del motore. La superficie massima degli eventuali fori di passaggio aria attraverso l'elemento filtrante deve essere di mm^2 2.

20.29 - I motocicli con motori 4T equipaggiati di cassa filtro, devono essere dotati di un sistema di ricircolo chiuso, in cui:

- I tubi di spurgo o di sfiato della cassa filtro devono essere chiusi (ostruiti/sigillati)
- Gli sfiati motore devono terminare e scaricare nella cassa filtro, direttamente o attraverso un serbatoio di recupero intermedio.
- La cassa filtro e/o i serbatoi di raccolta degli sfiati motore devono essere ispezionati ed eventualmente vuotati completamente prima dell'inizio di ogni prova o gara.

20.30 - Sui motocicli 2T o 4T privi di cassa filtro, tutti i tubi di sfiato del motore devono terminare in uno o più serbatoi di raccolta posti in posizione facilmente accessibile e ben fissati al motociclo. La capacità minima di detti serbatoi deve essere di 250 cc. per i motocicli 2T e di 500 cc. per i motocicli 4T.

20.31 - Anche in presenza di tamponi para-telaio e carenatura integrale, tutti i coperchi laterali dei carter motore contenenti olio, che in caso di caduta possano entrare in contatto con il terreno, devono essere protetti da un coperchio supplementare avente funzione protettiva. Tali coperchi devono essere fissati ai carter motore mediante almeno 3 bulloni in lega di ferro (l'uso di adesivi è ammesso solo come sistema di fissaggio aggiuntivo e non alternativo). È consigliato montare coperchi supplementari che coprano almeno 1/3 della superficie dei coperchi laterali, e comunque in ogni caso di spessore sufficiente a garantire un'adeguata resistenza all'abrasione ed agli urti. Le protezioni che presentano evidenti segni di abrasioni devono essere sostituite.

20.32 - È obbligatorio collocare sulla parte inferiore del forcellone, tra il ramo inferiore della catena e la corona, una protezione (pinna para-catena) atta ad evitare che il pilota possa rimanere intrappolato tra il ramo inferiore della catena e la corona. La pinna para-catena può essere costruita utilizzando materiale metallico, plastico o composito, purché abbia uno spessore sufficiente a garantirne la funzione protettiva. Nel caso non sia parte integrante del forcellone, la pinna para-catena deve essere saldamente fissata ad esso, mediante saldatura o mediante l'uso di viti. Non sono ammessi fissaggi mediante incollaggio e/o fascette in nylon o in metallo.

20.33 - Il solo liquido di raffreddamento autorizzato nel circuito acqua è l'acqua pura.

20.34 - Il tappo di carico del radiatore dell'acqua deve garantire una tenuta perfetta e deve essere assicurato con un filo da legatura che ne impedisca l'apertura accidentale.

20.35 - Tutti i componenti esterni del circuito dell'olio, i tappi d'immissione e scarico, i filtri, gli scambiatori (acqua-olio o radiatori), eventuali sensori (di pressione o temperatura) ed i tubi contenenti olio in pressione, devono essere serrati con coppie adeguate. È obbligatorio l'utilizzo di guarnizioni ed assicurare tutti i componenti con un filo da legatura in modo da garantire una perfetta tenuta del circuito. I tubi flessibili esterni al motore contenti olio in pressione devono essere del tipo rinforzato con treccia esterna e crimpati sulle parti terminali. Nella parte di circuito olio esterna al motore è obbligatorio l'uso di terminali o bulloni in acciaio con una classe di resistenza minima pari ad 8.8 o in titanio di grado 5. Il radiatore dell'olio deve essere montato in maniera che eventuali perdite di olio vengano raccolte dalla vasca di recupero.

20.36 - È consigliato montare un sistema che disconnetta la batteria in caso di cortocircuito (fusibile).

20.37 - Il montaggio di dispositivi di registrazione o trasmissione video, come ad esempio fotocamere e videocamere, è di norma vietato.

20.38 - Sui motocicli è obbligatorio montare una luce con le seguenti caratteristiche:

- Avere un fascio luminoso di colore rosso con una potenza di 10-15 Watt, per le lampade ad incandescenza e 0,6-1,8 Watt, per le lampade a led.
- Quando il motociclo è in pista il fascio luminoso deve essere continuo (non intermittente), il fascio luminoso intermittente è ammesso (ma non obbligatorio) unicamente quando è attivato il dispositivo elettronico per limitare la velocità del motociclo nella corsia box (pit-limiter).
- Essere saldamente montata sotto o sopra il codino, nella parte posteriore, vicino alla mezzeria del motociclo ed essere orientata in modo da essere ben visibile per chi si trovi dietro il motociclo in un angolo di 15° a destra e sinistra rispetto al piano longitudinale del motociclo.
- Deve essere connessa all'impianto elettrico del motociclo ed attivabile mediante un interruttore posizionato preferibilmente sul manubrio o semi-manubrio in modo da permettere al pilota di accendere o spegnere la luce posteriore mentre è in sella al motociclo. Ad insindacabile giudizio del 1° CT possono essere ammesse luci posteriori alimentate da una batteria interna con interruttore attivabile dal pilota quando è in sella al motociclo.
- Avere un involucro stagno che impedisca all'acqua di penetrare compromettendone il funzionamento.

- La luce deve essere accesa unicamente quando il DdG dichiari la prova o la gara bagnate e in caso di condizioni di ridotta visibilità a discrezione del DdG, ma deve rimanere montata e mantenuta operativa (pronta all'uso) durante tutta la durata dell'evento.

20.39 - Il "vetrino" del cupolino (plexi) deve essere costruito in materiale trasparente ed incolore (non sono ammessi plexi fumé).

20.40 - Salvo quando diversamente specificato nel Regolamento di Classe, i profili aerodinamici possono essere montati sui motocicli a condizione che rispettino i criteri costruttivi indicati nei punti a seguire:

- Devono essere parte integrante della carrozzeria o saldamente fissati ad essa
- Non devono superare la larghezza del manubrio o dei semimanubri
- Devono avere tutti i bordi arrotondati con un raggio minimo di mm. 4
- Devono avere estremità con un raggio minimo di mm. 8 o essere inclusi nel profilo della carrozzeria (profili intubati).

20.40.2 - Nelle Classi di motocicli derivati di serie (ad eccezione delle Classi Open), i profili aerodinamici possono essere utilizzati solo se presenti in origine sul motociclo. I profili aerodinamici montati in origine sul motociclo possono essere sostituiti con duplicati estetici conformi a quanto indicato nei regolamenti di Classe, ma non rimossi.

20.41 - Ogni componente della carrozzeria deve essere presentato in buono stato di conservazione e con sistemi di fissaggio al motociclo tali da impedire il distacco quando il motociclo si trova in pista, nel rispetto delle norme del vigente RTGS.

20.42 - I motocicli equipaggiati con motori 4T devono montare una vasca, posizionata sotto il motore in modo da contenere le perdite di liquidi in caso di rottura del motore. La capienza minima della vasca di contenimento deve essere di 2,5lt per i motocicli con cilindrata fino a 250 cc e 6,0lt per i motocicli con cilindrata superiore a 250 cc. Nella parte anteriore più bassa della vasca, deve essere praticato un foro con diametro minimo di mm 25 che deve rimanere sigillato in caso di gara o prove asciutte e deve essere aperto unicamente nel caso in cui il DdG dichiari la gara o la prova bagnata. La vasca non deve presentare ulteriori aperture dovute a tagli o abrasioni, tali da permettere la fuoriuscita di eventuali liquidi. Sui motocicli privi in origine di carenatura integrale (Naked & AdvenTouring), è ammesso montare una vasca di contenimento che careni la parte inferiore del motociclo al fine di ottemperare a questo obbligo.

20.43 - I caratteri utilizzati per i numeri di gara devono essere chiaramente leggibili, di colore omogeneo ed avere un fondo possibilmente opaco, tale da non riflettere la luce solare.

20.44 - Tutti i piloti devono indossare l'abbigliamento di protezione conformemente a quanto indicato nel RTGS e nell'allegato "Abbigliamento di protezione" del vigente Regolamento Velocità. Le caratteristiche, l'idoneità e l'uso corretto dell'abbigliamento di protezione è lasciata alla piena responsabilità del pilota, tuttavia i Commissari di Gara preposti (o il personale da questi delegato) si riservano di effettuare delle verifiche durante il corso della manifestazione, anche a campione. Il rifiuto da parte del pilota a sottoporre l'abbigliamento di protezione alla verifica richiesta comporta l'esclusione dalla manifestazione. L'abbigliamento di protezione deve essere indossato correttamente secondo le indicazioni del Fabbricante e presentarsi in ottimo stato di conservazione, privo di strappi, abrasioni e/o rotture tali da pregiudicarne la funzione protettiva.

ART. 21 - NORME FINALI E DI RINVIO

21.1 - Per quanto non espressamente contemplato dal presente Regolamento valgono, in quanto applicabili, il vigente Regolamento Manifestazioni Motociclistiche (RMM) ed il vigente Regolamento Velocità (Capitolo I "Parte Generale", Capitolo II "Specialità" e Capitolo III "Regolamenti Tecnici" con particolare riferimento al RTGS).

ART. 22 -VARIAZIONI REGOLAMENTARI

22.1 - Previa autorizzazione da parte del STS della FMI, l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.

ALLEGATO A

Componenti obbligatorie Kit Trofeo:

Componente	**Produttore**	**Codice**
Carena racing in vetroresina	Plastic Bike	-
Neoprene sella	Race Seats	RS01-01
Cupolino in plexiglass racing	Puig	21999W
Pulsante Kill Switch	Jetprime	JP KS 055
Kit semimanubri offset25	Spider Racing	50.25.50
Kit pedane rialzate	Spider Racing	10.S307
Tappo serbatoio	Spider Racing	60.S02
Kit Leveraggio posteriore	Spider Racing	90.S310
Protezione leva freno anteriore	Spider Racing	52.159R
Luce posteriore	Spider Racing	54173
Battute di sterzo	Spider Racing	90.S318
Supporti cavalletto posteriore	Spider Racing	91.136.B
Pinna protezione catena	Spider Racing	90.29
Kit protezioni carter motore	GB Racing	EC-GSX-8S-M3-SET-GBR
Staffa impianto di scarico	Promo Racing	-
Kit tubi impianto frenante in treccia racing	Frentubo	132193-1
Kit Scarico completo silenziatore + collettori Euro 5	Akrapovic	-
Kit Scarico completo silenziatore + collettori Euro 5+	Akrapovic	-
Coppia Pneumatici Diablo Supercorsa V3	Pirelli	120/70 SC1 + 180/60 SC1
Kit Adesivi GSX-8R Cup 2027	-	-

ALLEGATO B

Componenti ammessi in alternativa all'originale:

Componente	**Produttore**	**Codice**
Monoammortizzatore posteriore con interasse fisso	Ohlins	S46HR1C1B
Monoammortizzatore posteriore con interasse variabile	Andreani Group	AG2515
Piedino monoammortizzatore con interasse regolabile	Andreani Group	AG2415
Cartucce Forcella	Andreani Group	MISANO EVO 2 305/xxxx

ALLEGATO C

Schema di posizionamento adesivi obbligatori:

KIT ADESIVI OBBLIGATORI GSX-8R CUP

VISTA LATERALE

VISTA FRONTALE



VISTA POSTERIORE



PUBBLICAZIONE: 29 OTTOBRE 2026 - Rev. 1
REGOLAMENTO PROVVISORIO, IN ATTESA DI APPROVAZIONE F.M.I.