CCR FIM LATIN AMERICA

CLASE, SUPERSPORT

REGLAMENTO TÉCNICO 2016

Todas las motocicletas deben cumplir con cada uno de los requerimientos de la Comisión CCR FIM Latin America (en lo adelante FIM LA), especificados en este Reglamento Tecnico.

TODO LO QUE NO ESTE AUTORIZADO O PRESCRITO EN ESTE REGLAMENTO ESTA ESTRICTAMENTE PROHIBIDO

Si el cambio de alguna parte o sistema no está autorizado en alguno de los siguientes artículos, entonces está prohibido. No está permitida la aspiración forzada en ninguna motocicleta.

Las motocicletas de Supersport requieren una homologación de la FIM (ver el Apéndice FIM de procedimiento de Homologación para las motocicletas de Superstock, Supersport y Superbike). Todas las motocicletas deben obedecer en todo sentido a todas las exigencias para las carreras de motociclismo, tal como queda especificado en estas Regulaciones Técnicas, a no ser que estas ya estén equipadas como tal, en el modelo homologado.

Una vez que una motocicleta ha obtenido la homologación, esta puede ser usada para correr en la clase correspondiente durante un período máximo de 8 años, o hasta el momento en que la motocicleta homologada es descalificada según nuevas reglas o

cambios de las especificaciones técnicas de la clase correspondiente.

La apariencia frontal, trasera y los perfiles de las motocicletas deben permanecer como lo homologado (como originalmente fueron fabricadas). El sistema de escape se excluye de esta norma.

Las enmiendas a las regulaciones técnicas pueden ser hechas por la CCR FIM LA en cualquier momento.

Si una motocicleta es encontrada inconforme con regulaciones técnicas durante o después de las prácticas, se dará a su piloto una sanción para la carrera; como un ride-through, ceder un número determinado de posiciones en la grilla de partida para la siguiente carrera (decisión del Jurado Internacional), la suspensión del evento y/o la retirada de puntos del Campeonato.

Si una motocicleta es encontrada inconforme a las regulaciones técnicas después de una carrera, se sancionara a su piloto con la descalificación del evento.

NOTA: Para igualar el funcionamiento de motocicletas usadas en el Campeonato FIM-LA de Supersport, se puede desarrollar un sistema de realces de funcionamiento o restricciones (como el peso mínimo, restricciones de aire o límite de revoluciones del motor puede ser aplicado, según su respectivo funcionamiento de competencia, etc). La decisión de aplicar un sistema de equilibrio a una motocicleta, será tomada por la CCR FIM-LA en cualquier momento que considere necesario para asegurar la competición justa.

CR/RT-SS.1 CLASE SUPERSPORT

Según documento de homologación FIM 2016.

a) Especificaciones de las motocicletas:
   Todas las partes y sistemas no mencionados específicamente en los siguientes artículos deben permanecer como originalmente se produjeron por el fabricante de la motocicleta homologada.
b) Las siguientes configuraciones se aplican a la clase Supersport:

   I. Sobre 400cc hasta 600cc 4 Tiempos 4 cilindros.
   II. Sobre 500cc hasta 675cc 4 Tiempos 3 cilindros.
   III. Sobre 600cc hasta 750cc 4 Tiempos 2 cilindros.

El diámetro y la carrera del piston deben permanecer según las dimensiones homologadas. La modificación del diámetro y la carrera al límite de cada clase está prohibida.

CR/RT-SS.2 PESO MINIMO

El peso mínimo será:

El peso mínimo será de 161 kg en todos los casos.

En cualquier momento durante el evento, el peso de la motocicleta entera (incluyendo el tanque y su contenido) no debe ser menor que el peso mínimo.

No hay ninguna tolerancia sobre el peso mínimo de la motocicleta.

Durante la inspección técnica al final de cada carrera, las motocicletas seleccionadas serán retenidas en Parque Cerrado en las condiciones en que terminaron la carrera, momento en el cual deben cumplir con el peso mínimo. Nada puede ser añadido a la motocicleta, esto incluye todos los fluidos.

Durante la práctica y sesiones clasificatorias, la parte técnica puede pedir a un piloto someter su motocicleta a un control de peso. En todos los casos, el piloto debe cumplir con esta petición.

El empleo de lastre está permitido para quedar sobre el peso mínimo y puede requerirse debido al sistema de desventaja. El empleo de lastre y desventaja de peso debe ser declarado a la inspección técnica en los chequeos preliminares.

CR/RT.SS.3 COLOR DE LOS NÚMEROS Y FONDO

El fondo debe ser de color blanco (pantone 9010) y los números azul rey (pantone 5010).
El tamaño de todos los números frontales es:

- Altura mínima: 140mm.
- Ancho mínimo: 80mm.
- Trazo mínimo: 25mm.
- Espacio mínimo entre números: 10mm.

El tamaño de todos los números laterales es:

- Altura mínima: 120mm.
- Ancho mínimo: 70mm.
- Trazo mínimo: 20mm.
- Espacio mínimo entre números: 10mm.

El fondo debe estar perfectamente en contraste con los números y líneas de bordes. Las líneas de bordes deben ser de un color que contraste claramente y no deben tener un

espesor mayor a 3mm.

Preferiblemente mantener este patrón, sin embargo queda libre, siempre y cuando sea perfectamente legible.

Si este formato no va a ser utilizado en la motocicleta, deberán enviar con por lo menos 2 semanas antes del evento el formato a utilizar para la aprobación por parte de la CCR FIM-LA.

Números reflectivos o tipo espejo no están permitidos.

En caso de disputa concerniente a la legibilidad de los números, será decisión del Comisario Deportivo.

CR/RT-SS.4 COMBUSTIBLE.

a) El uso de cualquier tipo de gasolina esta permitido.

CR/RT-SS.5 ESPECIFICACIONES MECÁNICAS

Todos los ítems no mencionados a continuación deben quedar como originalmente fueron construidos por el fabricante para la homologación.

CR/RT-SS.6 CHASIS Y SUB-CHASIS TRASERO

a) El chasis debe quedar como originalmente fue construido por el fabricante para la homologación.
b) Nada puede ser agregado o quitado del chasis.
c) Todas las motocicletas deben tener su número de serial en el chasis.
d) Las bases y soportes del motor deben quedar como originalmente fueron construidas por el fabricante para su homologación.
e) El sub-chasis trasero tiene que quedar como originalmente fue construido por el fabricante para su homologación.
f) Bases adicionales para el asiento pueden ser agregadas pero nada puede ser removido. Los tornillos de los accesorios en sub-chasis trasero pueden ser removidos.
g) No hay restricción en cuanto a la pintura pero el chasis y el sub-chasis no pueden ser pulidos.

CR/RT-SS.7 SUSPENSIÓN DELANTERA

a) La suspensión delantera tiene que ser original como la producida por el fabricante para la homologación.
b) Las partes originales estándar internas de la suspensión pueden ser cambiadas.
c) El kit de dámper o válvulas no pueden ser instaladas de otras marcas.
d) El resorte de la suspensión puede ser cambiado.

e) Las tapas de la suspensión pueden ser modificadas o reemplazadas para poder ajustar únicamente el resorte.
f) Los tubos de la suspensión tienen que conservar su acabado final no está permitido otro tipo de tratamiento.
g) Las abrazaderas y bases superiores e inferiores deben permanecer originales como las producidas por el fabricante para la homologación.
h) Un amortiguador de dirección de cualquier marca puede ser instalado.
i) El amortiguador de dirección no debe funcionar como un dispositivo para bloquear la dirección.

CR/RT-SS.8 SUSPENSIÓN TRASERA

a) El amortiguador trasero puede ser modificado o reemplazado sin embargo el montaje y su posición tiene que quedar como originalmente fue producido para la homologación.
b) El resorte de la suspensión puede ser cambiado.
c) Las líneas de la suspensión trasera tienen que ser originales como las producidas por el fabricante para su homologación.

CR/RT-SS.9 RINES

a) Los rines tienen que ser originales producidos por el fabricante y a la venta en los dealer/distribuidores para la motocicleta homologada.
b) El cable del velocímetro puede ser desconectado y/o eliminado.
c) Los ángulos de las ruedas delantera y trasera no pueden ser modificados tienen que quedar como originalmente fueron homologados.
d) El diámetro de la rueda y del rin debe quedar como originalmente fueron homologados.

CR/RT-SS.10 FRENOS

a) Los frenos de disco delanteros y traseros pueden ser cambiados siempre y cuando, el diámetro exterior y el sistema de ventilación sean iguales a los originalmente fabricados para la homologación.
b) Los discos ventilados internamente están prohibidos a menos que estén presentes en la motocicleta homologada.
c) El porta disco tiene que ser el homologado.
d) El reemplazo de los discos debe ser de material ferroso.
e) Los calipers delantero y trasero no pueden ser cambiados.
f) Las bases, porta caliper y soportes de los caliper delanteros y traseros no pueden ser cambiados.
g) El cilindro principal o bomba de freno delantero no puede ser cambiado, excluyendo la leva de freno.
h) El cilindro principal o bomba de freno trasero debe ser original como el homologado.
i) Las líneas de frenos delanteras y traseras pueden ser cambiadas.
j) Las pastillas de frenos delanteras y trasera pueden ser cambiadas. Los pines de las pastillas pueden ser modificados para permitir un cambio rápido.
k) El deposito del fluido de frenos puede ser cambiado y/o reposicionado, conectores rápidos pueden ser usados.

CR/RT-SS.11 CAUCHOS O NEUMÁTICOS

a) Solamente los tipos V o Z pueden ser usados y únicamente los de venta a todo el público con certificación legal para carreteras.
b) La profundidad de la banda de rodamiento debe ser de por lo menos 2.5 mm a todo lo largo de la banda para cuando se haga el control antes de la carrera. (Solamente cuando la carrera sea declara “Mojada” el uso de cauchos especiales comúnmente conocidos como “full wet” están permitidos, estos cauchos no necesitan tener las siglas DOT o E.)
c) Los cauchos aprobados tienen una “E” marcada y/o la aprobación DOT y él numero DOT tiene que estar en el costado del caucho.
d) Los cauchos o neumáticos tipo “slick“ NO están permitidos.

CR/RT-SS.12 POSAPIÉS / CONTROLES DE PIE

a) Los posapiés y controles pueden ser reubicados pero sus bases tienen que quedar en su posición original.
b) Los posapiés pueden ser de tipo rígido o tipo plegable con un dispositivo que lo regrese a su posición normal.
c) Las puntas de los posapiés rígidos deben ser redondeadas como una esfera con un radio de 8mm.
d) Los posapiés plegables no hay que redondearlos como a los fijos, hechos de plástico, Teflón o material equivalente (radio mínimo 8mm)

CR/RT-SS.13 MANUBRIOS Y CONTROLES MANUALES

a) Los manubrios y controles manuales pueden ser reemplazados y reubicados (esto no incluye el cilindro principal de los frenos)
b) El interruptor de arranque del motor y el interruptor de apagar el motor deben estar en el manubrio. El piloto debe ser capaz de activar el interruptor de apagado sin mover las manos del manubrio.

CR/RT-SS.14 CARENADO / CARROCERIA

a) El carenado puede ser reemplazado por un duplicado del original.
b) El tamaño y las dimensiones tienen que ser las mismas como la parte original sin agregar ni eliminar nada del diseño.
c) El uso de Fibra de Carbono y Kevlar está permitido.
d) La visera puede ser reemplazada.
e) Todas las combinaciones de soportes de instrumentos/carenado pueden ser reemplazados.
f) Todos los otros soportes de la carrocería pueden ser alterados o reemplazados.
g) El recorrido del conducto de aire a la caja de aire puede ser alterado o reemplazado.
h) El conducto de aire que va a la caja de aire puede ser alterado o reemplazado.
i) Las conexiones de los ductos de aire a la caja de aire deben permanecer como los homologados
j) El carenado inferior debe funcionar como contenedor en caso de rotura del motor, y debe tener una capacidad mínima de 5 litros.
k) El carenado inferior puede tener un máximo de dos perforaciones de 25 mm de diámetro cada una. Estas perforaciones deben estar tapadas en condiciones de

carrera seca y solamente se abrirán en caso de que la carrera sea declarada mojada por el Director de Carrera.

l) Mínimos cambios están permitidos para el uso de un elevador (soporte) para el cambio de cauchos y agregar una protección pequeña de plástico al chasis o al motor.
m) El guardafangos delantero puede ser reemplazado por una copia del original.
n) El guardafangos delantero puede tener un mayor espacio hacia arriba para incrementar la luz del caucho.
o) El guardafango trasero tiene que ser similar al original producido para la homologación.
p) El guardafangos trasero puede ser reemplazado por un duplicado del original.
q) Los guardafangos traseros que tienen incorporados el protector de cadena pueden ser modificados para acomodarlos al diámetro de la corona.
r) Guardafangos traseros no pueden ser agregados.
s) Todos los filos expuestos deben ser redondeados.

CR/RT-SS.15 TANQUE DE COMBUSTIBLE

a) El tanque de combustible tiene que ser el original producido por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
b) Se permite y recomienda rellenar el tanque con un material retardante de incendio (Explosafe o similar)
c) El tanque de combustible debe estar equipado con un respiradero y una válvula sin retorno que descargue en un depósito recolector de por lo menos 250 cc y fabricado de un material adecuado.
d) La tapa del tanque puede ser cambiada. Cuando la tapa está cerrada el tanque debe ser a prueba de fugas y contar con un mecanismo de cierre que impida su apertura accidental en cualquier momento.

CR/RT-SS.16 ASIENTO

a) El asiento, la base y las piezas asociadas a la carrocería pueden ser reemplazados con partes de similares apariencias como originalmente fue producido por el fabricante para su homologación.
b) El uso de Fibra de Carbono o compuestos de carbono están permitidos.
c) La parte superior de la parte trasera alrededor del asiento puede ser modificada a un solo asiento.
d) En la parte trasera del asiento debe ser incorporado un lugar para el número.
e) La apariencia de la parte trasera y los perfiles deben quedar conforme a la homologación.
f) Todos los ángulos expuestos deben ser redondeados.

CR/RT-SS.17 CABLEADO ELÉCTRICO

a) El cableado eléctrico puede ser alterado o reemplazado.
b) Un cableado adicional puede ser instalado.
c) Cortar el cableado eléctrico está permitido.

CR/RT-SS.18 BATERIA

a) El tamaño y tipo de batería puede ser cambiado o reubicado.
b) Baterías adicionales pueden ser añadidas.

CR/RT-SS.19 RADIADOR Y ENFRIADOR DE ACEITE

a) El radiador puede ser cambiado pero debe ser colocado en su lugar original sin requerir ninguna modificación del chasis ni de la apariencia externa.
b) Enfriadores de aceite adicionales están permitidos.
c) Modificar el enfriador de aceite está permitido siempre y cuando no conlleve a modificar el chasis ni la apariencia externa.
d) El único refrigerante permitido es una mezcla a base de agua y ethyl alcohol.

CR/RT-SS.20 CAJA DE AIRE

a) La caja de aire debe quedar como originalmente fue producida por el fabricante para la homologación de la motocicleta.
b) El filtro de aire puede ser removido.
c) Los drenajes de la caja de aire pueden ser sellados.
d) Todos los motores deben tener sellado el sistema de respiro de aceite y las líneas de respiro de aceite deben estar conectadas y descargar en la caja de aire.
e) Los ductos de aire que corren por la carrocería y van a la caja de aire pueden ser reemplazados.

CR/RT-SS.21 CARBURADORES

a) Los carburadores deben ser los Standard homologados para el modelo de la motocicleta.
b) Las mariposas no pueden ser cambiadas ni modificadas.
c) La cortina (slide) y agujas pueden ser reemplazadas.
d) Redimensionar las entradas de aire en el cuerpo de los carburadores está permitido.
e) Dispositivos electrónicos o mecánicos para enriquecer la mezcla pueden ser instalados pero prevenir que se puedan desinstalar.
f) Las cornetas de admisión de aire pueden ser alteradas o reemplazadas pero las fijaciones deben quedar como se homologó la motocicleta.
g) Las cornetas de admisión que varíen su largo cuando el motor está funcionando no están permitidas.

CR/RT-SS.22 SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE

a) El sistema de inyección deben quedar como originalmente se homologó la motocicleta.
b) Los inyectores deben permanecer como originalmente se homologó la motocicleta.
c) Los embudos de aire pueden ser alterados o reemplazados pero su sistema de fijación debe quedar como se homologó la motocicleta.
d) Dispositivos de extensión de entrada variables no puede ser añadidos si ellos no están presentes sobre la motocicleta homologada y ellos deben permanecer idénticos y funcionar de la misma manera como el sistema homologado. Todas las partes del dispositivo de extensión de entrada variable deben permanecer exactamente como homologados (excepto los embudos de aire).

e) Válvulas reguladoras/mariposas primarias no pueden ser cambiadas ni modificadas.
f) Válvulas reguladoras/mariposas secundarias y ejes pueden ser quitados o fijados en la posición abierta y la electrónica puede ser desconectada o quitada.
g) La mezcla de aire y aire/combustible debe ir a la cámara de combustión exclusivamente por las válvulas del cuerpo regulador.
h) Los émbolos controlados por vacío pueden ser fijados en la posición abierta.
i) Válvulas reguladoras y controladas electrónicamente, conocidas como "paso-por-cable", sólo pueden ser usadas si el modelo homologado está equipado con el mismo sistema. El software puede ser modificado pero todos los sistemas y procedimientos de seguridad diseñados por el fabricante deben mantenerse como fueron homologados.
j) Los chip (eprom) del computador del sistema de inyección de combustible pueden ser cambiados.
k) La bomba de combustible y el regulador de presión deben quedar como se homologó la motocicleta. Está prohibida cualquier modificación.

CR/RT-SS.23 LÍNEAS DE COMBUSTIBLE

a) Las líneas de combustible pueden ser reemplazadas.
b) Conectores rápidos pueden ser usados.
c) Las líneas de ventilación de combustible pueden ser reemplazadas.
d) Filtros adicionales pueden ser instalados.
e) Los filtros en las líneas de ventilación pueden ser reemplazados.

CR/RT-SS.24 CULATAS

Las culatas deben ser las homologadas. Algunas modificaciones se permiten:

a) Rebajar y pulir la(s) culata(s), normalmente asociado con el entonamiento individual, como los conductos de combustible de la(s) culata(s) o reparaciones incluyendo la cámara de combustión está permitido. Ningún tipo de soldadura está permitido, no se permite maquinar o modificar las bancadas de los árboles de levas, ni el área del mecanismo de las válvulas.
b) Se permiten modificaciones en los puertos de admisión y/o escape, retirando material o agregando material (la soldadura está prohibida, solo material epoxi debe ser usado para trabajar el puerto).
c) Las guías de las válvulas pueden ser cortadas o modificadas pero solo en la zona de los conductos de admisión y escape.
d) Pulir la cámara de combustión está permitido.
e) Los asientos de las válvulas deben ser los que se homologaron en la motocicleta, pero se aceptan modificaciones en los ángulos.
f) La compresión es libre, pero la cámara de combustión solo puede ser modificada retirando material.
g) Los balancines (cualquiera) deben permanecer como se homologaron.
h) Las válvulas deben permanecer como se homologo la motocicleta.
i) Los resortes de las válvulas deben ser cambiados, pero la cantidad de permanecer como se homologo la motocicleta.
j) Los retenes de válvulas pueden ser remplazados o modificados, pero el peso debe ser el mismo o superior a los retenes originales.

k) Los empujadores / cubos de los Shim deben permanecer como se homologaron.

CR/RT-SS.25 ÁRBOL DE LEVA

a) El sistema de distribución debe quedar como se homologó.
b) Los tiempos de apertura son libres pero la alzada de la apertura debe quedar como se homologó.
c) Los tensores de las cadenas o correas de tiempo pueden ser cambiados o modificados.
d) En la inspección técnica: Para sistemas de distribución directos, se medirá la alzada del lóbulo del árbol de levas; para sistema de distribución indirecta (p. ej. con balancines), se medirá la alzada de la válvula.

CR/RT-SS.26 PIÑONES DEL ÁRBOL DE LEVA

Los piñones del árbol de leva pueden ser modificados o cambiados para permitir el ajuste del árbol de leva.

CR/RT-SS.27 CIGUEÑAL

a) El cigüeñal debe quedar como se homologo sin modificaciones.
b) Pulir y alivianar no está permitido.
c) Modificaciones en el volante no están permitidas.

CR/RT-SS.28 BOMBA DE ACEITE Y LÍNEA DE ACEITE

a) La bomba de aceite debe quedar como se homologo. Modificaciones están permitidas.
b) Las líneas de aceite pueden ser modificadas o reemplazadas. Las líneas que contengan cargas positivas se pueden cambiar por las de metal reforzado y conexiones de rosca.

CR/RT-SS.29 BIELAS

a) Las bielas deben quedar como se homologaron. No se permiten modificaciones.
b) Pulir y alivianar no está permitido.

CR/RT-SS.30 PISTONES

a) Los pistones deben quedar como se homologaron. No se permiten modificaciones.
b) Pulir y alivianar no está permitido.

CR/RT-SS.31 ANILLOS DEL PISTÓN

a) Los anillos de los pistones deben quedar como se homologaron. Ninguna modificación está permitida.
b) Todos los anillos deben ser colocados en el pistón.

CR/RT-SS.32 PASADORES Y RETENES DE LOS PISTONES

Los pasadores y retenes de los pistones deben quedar como se homologaron. Ninguna modificación está permitida.

CR/RT-SS.33 CILINDROS

a) Los cilindros deben quedar como se homologaron.
b) Solamente las siguientes modificaciones están permitida: la base de la cabeza de los cilindros donde va colocada la empacadura puede ser maquinada para permitir el ajuste de la compresión o para poder reparar una torcedura.
c) Materiales homologados y fundidos pueden ser utilizados. El acabado de la superficie y el diámetro del cilindro deben mantenerse como se homologó.
d) La capacidad del cilindro debe mantenerse como fue homologado.

CR/RT-SS.34 CARTER Y OTRAS CAJAS DEL MOTOR

a) El Cárter debe quedar como se homologó. No se permiten modificaciones.
b) Otras cajas deben quedar hechas con el material homologado.
c) Las tapas del cárter, caja de cambios, encendido, embrague y generador pueden ser protegidas.
d) Se puede agujerear la tapa del embrague seco para una ventilación adicional.
e) Tapas reforzadas en el motor pueden ser instaladas. Estas tapas deben ser construidas del mismo material y no más livianas que las Standard.
f) La tapa del piñón delantero puede ser removida.
g) Una protección adicional al cárter y piñón delantero es permitida.

CR/RT-SS.35 TRANSMISIÓN Y CAJA DE CAMBIOS

a) Las relaciones de la caja de cambios y de la transmisión pueden ser cambiadas.
b) El eje primario debe quedar como el homologado.
c) Agregar mecanismos de cambios, selectores, o cambios rápidos no están permitidos.
d) El piñón delantero, la corona trasera y la cadena en paso y tamaño pueden ser cambiados.

CR/RT-SS. 36 CLUTCH o EMBRAGUE.

a) El tipo de embrague (húmedo o seco) con sus operaciones (por cable o hidráulico) debe quedar como se homologó.
b) Los platos de presión y los discos pueden ser cambiados.
c) Los resortes del embrague pueden ser cambiados.
d) La cesta del embrague puede ser reforzada.

CR/RT-SS.37 ENCENDIDO Y SISTEMA DE CONTROL

a) El sistema de encendido (CDI) puede ser modificado o cambiado.
b) Un cableado adicional puede ser instalado.
c) Cortar el cableado está permitido.
d) Las bujías y los cables de bujías pueden ser cambiados.

CR/RT-SS.38 GENERADOR, ALTERNADOR Y ARRANQUE ELECTRICO

a) El generador no puede ser modificado, desconectado, cambiado o removido.
b) El alternador no puede ser modificado, desconectado, cambiado o removido.
c) El arranque eléctrico no puede ser modificado, cambiado o removido.
d) El arranque eléctrico debe operar normalmente y siempre estar en la capacidad de encender el motor durante todo el evento.
e) El motor debe arrancar y apagarse con el interruptor de start/run/off.
f) Cualquier dispositivo para desconectar el generador no está permitido.

CR/RT-SS.39 SISTEMA DE ESCAPE

a) El sistema de escape y los silenciadores pueden ser modificados o cambiados.
b) El límite de ruido para la clase Supersport es de 107 dB/A, con una tolerancia de 3dB/A al finalizar la competencia.
c) El número de silenciadores debe quedar como se homologó. La posición original de los silenciadores debe quedar como se homologo.
d) Los tejidos aislantes de calor (wrapping) en el escape no están permitidas con la excepción del área donde el piloto pueda tocar con sus pies para protegerlo del calor.

CR/RT-SS.40 SUJETADORES (FASTENERS), TORNILLERIA

a) Los sujetadores standard pueden ser cambiados por otros de cualquier material.
b) Los sujetadores pueden ser perforados para colocar alambres de seguridad, no está permitido perforarlos para alivianar peso.
c) Los sujetadores del carenado y carrocería pueden ser cambiados por sujetadores rápidos.
d) El uso del aluminio está permitido en las partes no estructurales.
e) Tornillería de titanio puede ser usada en las partes estructurales, pero siempre y cuando conserven el mismo diseño y especificaciones de carga iguales o superiores a los standard.

CR/RT-SS.41 LOS SIGUIENTES ITEMS PUEDEN SER ALTERADOS O CAMBIADOS DE LA MOTOCICLETA HOMOLOGADA

a) Cualquier tipo de fluido de frenos o suspensión puede ser usado.
b) Cualquier tipo de bujía y conector puede ser usado.
c) Cualquier válvula de llenado de combustible puede ser usada.
d) El contrapeso de balanceo de las ruedas puede ser eliminado, agregado o cambiado.
e) Rodamientos o cojinetes (rolineras de bola, planas, agujas etc.) de cualquier tipo o marca pueden ser usadas.
f) Empacaduras y sus materiales.
g) Pintura externa y calcomanías.

CR/RT-SS.42 LOS SIGUIENTES ITEMS PUEDEN SER REMOVIDOS

a) Instrumentos, bases de instrumentos y cableado asociado.

b) Corneta.
c) Placa y su base.
d) Caja de herramientas.
e) Tacómetro.
f) Velocímetro.
g) Ventilador y su cableado.
h) Posapiés del pasajero.
i) Agarres del pasajero.
j) Protector de la cadena siempre y cuando no sea parte del guardafango trasero
k) Los tornillos y accesorios del sub-chasis trasero.

CR/RT-SS.43 LOS SIGUIENTES ITEMS DEBEN SER ALTERADOS

a) La motocicleta debe estar equipada con un interruptor o botón corta corriente colocado bien sea del lado derecho o izquierdo del manubrio (que esté al alcance de la mano estando la misma en el manubrio) que sea apto para apagar el motor.
b) Los controles deben volver por sí solos a su posición normal al retirar las manos del mismo.
c) Las bombas eléctricas de combustible deben ser instaladas con un circuito interruptor que operen automáticamente en caso de accidente.
d) Un dispositivo de chequeo debe ser incorporado para que operen eléctricamente las bombas de combustible para el uso del control técnico.
e) Los contrapesos, burros y pie de amigo deben ser removidos.
f) Todas las llaves de drenaje deben fijarse con alambre de seguridad. Los tornillos externos, tapa, filtros de aceite y pernos que puedan entrar en la cavidad de aceite deben de estar ajustados con alambre de seguridad.
g) Todos los conductos de ventilación o de rebose deben descargarse a través de los orificios existentes. El sistema cerrado original debe mantenerse, no se permite ninguna emisión atmosférica directa.
h) Cuando posea tuberías de descargue de gasolina y otros fluidos debe hacerse en un tanque recolector localizado en un sitio accesible para poder vaciarlo antes de la carrera. Las dimensiones mínimas del tanque son de 250cc.
i) Todos los motores de cuatro tiempos deben mantener el sistema de cerrado. Las líneas de descargue de aceite deben estar conectadas a la caja de aire.
j) La luz frontal, la trasera y las intermitentes deben ser removidas pero debe mantenerse la apariencia frontal original. Las aberturas deben cubrirse con un material adecuado.

CR/RT-SS.44 EQUIPOS ADICIONALES

Los equipos adicionales que no forman parte original de la motocicleta homologada no pueden ser agregados. Sin embargo se permite la instalación de equipos infrarrojos o GPS para toma de tiempos de vuelta y cámaras de grabación de video.

PARA CUALQUIER INTERPRETACIÓN DE ESTE REGLAMENTO PREVALECE EN PRIMERA INSTANCIA LAS REGLAS F.I.M., IGUALMENTE CUALQUIER REGLA NO ESPECIFICADA O MENCIONADA.
Comisión CCR FIM LA.