

## REGOLAMENTO TECNICO KTM RC390 CUP

Ferme restando le norme riportate nel R.M.M. e nel RTGS i motocicli che partecipano a questa Classe devono conformarsi ai seguenti articoli.

### ART. 1 - GENERALITÀ

- 1.1 - Sono ammessi al presente Trofeo unicamente motocicli modelli KTM RC 390 venduti presso la rete dei concessionari ufficiali KTM. Non è consentito partecipare al Trofeo con modelli RC 390 di serie modificati successivamente per l'uso in pista.
- 1.2 - Ad eccezione dei componenti elencati nell'articolo a seguire e per quanto non esplicitamente autorizzato dal presente Regolamento i motocicli devono rimanere come originariamente prodotti dal Costruttore così come specificato nelle fiches del motociclo.
- 1.3 - Il peso minimo del motociclo in ordine di marcia è di Kg. 136.
- 1.4 - In qualsiasi momento dell'evento, ogni Pilota può avere un solo motociclo (telaio) ed un solo motore (carter motore) punzonati a proprio nome. La sostituzione del telaio o del motore è autorizzata solo in caso di gravi problemi tecnici e deve essere preventivamente autorizzata dal tecnico incaricato dall'organizzatore. Lo stesso motociclo (telaio) o motore non può essere punzonato contemporaneamente a nome di più piloti.

### ART. 2 - CICLISTICA

- 2.1 - Salvo quanto autorizzato negli articoli a seguire, il telaio, il forcellone le piastre di sterzo (superiore ed inferiore) ed il telaietto porta strumenti, le pedane con i relativi comandi, devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 2.2 - I manubri ed i comandi manuali possono essere riposizionati.
- 2.3 - Le pedane poggiapiedi ed i comandi a pedale possono riposizionati unicamente utilizzando le regolazioni previste in origine dal costruttore.
- 2.3 - Conformemente a quanto specificato dal vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS), tutti i motocicli devono montare:
  - Un pulsante (o interruttore) per lo spegnimento del motore, di colore rosso, posizionato sul lato destro del manubrio, in modo tale da essere facilmente azionabile dal Pilota quando impugna la manopola.
  - Un dispositivo (para-leva) che protegga la leva del freno anteriore da eventuali azionamenti involontari conseguenti al contatto tra due motocicli.
  - Una protezione (pinna para-catena) 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.

### **ART. 3 - SOSPENSIONI**

- 3.1 - La forcella e l'ammortizzatore devono essere obbligatoriamente quelli equipaggianti in origine la versione "RC 390 Cup" (WP Suspension).
- 3.2 - Sulle sospensioni, oltre alla regolazione dei registri idraulici, è consentito unicamente sostituire le molle principali e modificarne il precarico ed unicamente sulla forcella modificare il livello dell'olio.
- 3.3 - Le suddette modifiche devono essere fatte utilizzando obbligatoriamente materiale a catalogo WP specifico per il modello di sospensione in uso.
- 3.4 - L'ammortizzatore di sterzo e le relative staffe di fissaggio possono essere aggiunti, modificati o sostituiti con materiale after-market.

### **ART. 4 - IMPIANTO FRENANTE**

- 4.1 - È obbligatorio l'uso del disco freno anteriore da 320mm previsto per la versione "RC 390 Cup", montato in abbinamento ai relativi distanziali per riposizionare la pinza freno anteriore.
- 4.2 - Salvo quanto specificato nell'articolo precedente l'impianto frenante deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.
- 4.3 - L'impianto ABS può essere disabilitato o rimosso. Le ruote foniche possono essere rimosse, modificate o sostituite.

### **ART. 5 - CERCHI RUOTA**

- 5.1 - I cerchi ruota ed i relativi perni devono rimanere come originariamente prodotti per il motociclo omologato.

### **ART. 6 - PNEUMATICI**

- 6.1 - Il Trofeo è un mono gomma Pirelli, è obbligatorio utilizzare gli pneumatici specificati dal RTGS
- 6.2 - Gli pneumatici devono essere obbligatoriamente acquistati presso il Racing Service Pirelli e sono resi riconoscibili mediante l'apposizione di sticker da parte del Racing Service stesso. L'uso di pneumatici punzonati è obbligatorio durante le prova di qualifica e per le gare. È compito dei piloti controllare la presenza dei punzoni alla consegna degli pneumatici. Non sono accettati reclami per errate punzature, se non all'atto della consegna degli pneumatici.

6.3 - In caso di prova o gara bagnata devono essere utilizzati gli pneumatici Rain indicati dal RTGS

6.4 - L'uso di termocoperte, anche sulla griglia di partenza, è consentito.

#### **ART. 7 - SERBATOIO E CIRCUITO CARBURANTE**

7.1 - Il serbatoio del carburante ed il circuito del carburante devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.

7.2 - L'aggiunta filtri carburante è consentita.

7.3 - Conformemente a quanto dall'RTGS, il serbatoio deve essere completamente riempito con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe").

#### **ART. 8 - ALIMENTAZIONE**

8.1 - Il sistema di alimentazione (pompa benzina, regolatore di pressione, iniettori, flauto iniettori, corpi farfallati e cornetti di aspirazione) deve rimanere come originariamente prodotto dal costruttore per il motociclo omologato.

8.2 - Ogni modifica al corpo farfallato, inclusa la lucidatura o il trattamento superficiale, è vietata.

8.3 - La scatola filtro deve rimanere come originariamente prodotta dal costruttore per il motociclo omologato.

8.4 - Gli sfiati della scatola filtro devono essere adeguatamente sigillati.

8.5 - Non è consentita l'adozione di alcuna centralina elettronica atta ad incrementare il numero di giri e modificare il comportamento del motore.

#### **ART 9 - MOTORE**

##### **9.1 - GENERALITÀ MOTORE**

9.1.1 - Il motore deve rimanere come originariamente prodotto per dal costruttore per il motocicli omologato.

9.1.2 - In fase di allestimento tutti i motori equipaggianti la versione "RC 390 Cup" vengono sigillati dalla Casa mediante filo da legatura con piombino sulla base del gruppo termico sul lato destro; è vietato rimuovere tale sigillo se non autorizzati dal tecnico incaricato dall'Organizzatore e solo al fine di risolvere un eventuale problema meccanico. Qualsiasi intervento sul motore che necessiti la rimozione del sigillo deve essere effettuato sotto la supervisione del tecnico incaricato dall'Organizzatore.

## **9.2 - TESTA**

- 9.2.1 - Ad eccezione di quanto specificato nell'articolo a seguire, qualsiasi tipo di lavorazione per asporto di materiale (incluso lucidatura) e riporto di materiale (incluso trattamento superficiale) è vietata.
- 9.2.2 - È consentito rettificare il piano della testa a contatto con il blocco cilindri, purché le quote dalla zona rettificata rimangano entro i limiti delle tolleranze indicate nelle fiches del motociclo
- 9.2.3 - I condotti di aspirazione e scarico devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato.
- 9.2.4 - Le valvole, le sedi-valvole, le guide valvola, le punterie, i paraoli, devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato. È ammessa solo la normale manutenzione prevista dal manuale di officina, incluso il riporto delle sedi valvola (riparazione in caso di rottura).
- 9.2.5 - Le molle, i semi-coni ed i piattelli delle valvole, devono rimanere originali.
- 9.2.6 - Il rapporto di compressione non deve essere superiore a 12.6:1

## **9.3 - DISTRIBUZIONE**

- 9.3.1 - Qualsiasi modifica agli alberi a camme ai rocchetti di distribuzione, inclusa la "fasatura" degli alberi a camme, è vietata.
- 9.3.2 - La catena di distribuzione deve rimanere originale.

## **9.4 - CILINDRI**

- 9.4.1 - È consentito alesare i cilindri e il piano superiore dei cilindri, nel rispetto dei limiti specificati nelle fiches del motociclo.

## **9.5 - PISTONI**

- 9.5.1 - Qualsiasi modifica ai pistoni, inclusi lucidatura e alleggerimento, è vietata.
- 9.5.2 - Qualsiasi modifica a fasce di tenuta, spinotti e relativi fermi, è vietata.

## **9.6 - BIELLE**

- 9.6.1 - Qualsiasi modifica alle bielle, inclusi alleggerimento e lucidatura, è vietata.

## **9.7 - ALBERO MOTORE**

- 9.7.1 - L'albero motore deve rimanere come omologato qualsiasi modifica, inclusi alleggerimento, bilanciatura e lucidatura, è vietata.

## **9.8 - CARTER MOTORE**

- 9.8.1 - I carter motore ed i coperchi dei carter motore devono rimanere come originariamente prodotti dal costruttore per il motociclo omologato, anche per quanto riguarda il colore e la finitura superficiale.
- 9.8.2 - Conformemente a quanto specificato dal vigente Regolamento Tecnico Generale e Sicurezza (RTGS) 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.

## **ART. 11 - TRASMISSIONE**

- 11.1 - Salvo quanto specificato negli articoli a seguire la trasmissione (frizione, primaria, cambio e dispositivo di selezione) deve rimanere come originariamente prodotto dal Costruttore per il motociclo omologato.
- 11.2 - Le molle ed i dischi frizione (condotti e conduttori) sono liberi, ma il loro numero deve rimanere uguale all'originale.
- 11.3 - La trasmissione finale (pignone, corona e catena) è libera per tipologia, materiali e dimensioni nei limiti dei vincoli stabiliti dal RTGS.

## **ART. 12 - IMPIANTO DI RAFFREDDAMENTO E LUBRIFICAZIONE**

- 12.1 - L'impianto di raffreddamento (radiatore e circuito acqua) e quello di lubrificazione (pompa e circuito olio) devono rimanere originariamente prodotti dal Costruttore per il motociclo omologato.
- 12.2 - È consentito rimuovere la ventola di raffreddamento assieme alle relative staffe di supporto ed ai suoi collegamenti elettrici.
- 12.3 - Sul radiatore dell'acqua è consentito fissare una rete di protezione.
- 12.4 - È consentito aggiungere un elemento radiante supplementare al fine di migliorare il raffreddamento del motore.
- 12.5 - È consentito sostituire la pompa e la girante dell'acqua con una maggiormente performante indicata dal costruttore.

## **ART. 13 - IMPIANTO ELETTRICO**

### **13.2 - CABLAGGIO E COMANDI ELETTRICI**

- 13.2.1 - Il cablaggio principale deve rimanere come per motociclo omologato.
- 13.2.2 - È consentito riposizionare, sostituire ma non rimuovere, i comandi elettrici sul manubrio.

### **13.3 - ACCENSIONE E CONTROLLO MOTORE**

- 13.3.1 - È consentita l'adozione di centralina elettronica supplementari GET. Regime massimo di rotazione del motore: 10.500 giri
- 13.3.2 - Variare la fase dell'accensione spostando il pick-up o il rotore rispetto alla loro posizione originale è vietato.

### **13.4 - INFRASTRUTTURE ELETTRICHE**

- 13.4.1 - Il generatore di corrente non può essere modificato. Il circuito di ricarica della batteria non può essere disattivato.

13.4.2 - In qualsiasi momento della manifestazione il motociclo deve essere in grado di avviarsi usando il dispositivo di avviamento originale.

### **13.5 - EQUIPAGGIAMENTO AGGIUNTIVO**

13.5.1 - È ammesso l'uso di sistemi per la visualizzazione del tempo sul giro.

13.5.2 - L'uso di dispositivi di assistenza alla cambiata "quick-shifter", è ammesso.

13.5.3 - Qualsiasi sistema di acquisizione dati o dispositivo elettrico e/o elettronico aggiuntivo, ossia non presente in origine sul motociclo omologato, è vietato.

## **ART. 14 - CARROZZERIA**

### **14.1 - GENERALITÀ CARROZZERIA**

14.1.1 - È consentita la sostituzione della carenatura originale con elementi realizzati in vetroresina che però riprendano il disegno originale.

14.1.2 - Al fine di accedere al montepremi delle singole gare e al montepremi finale, è obbligatorio utilizzare le grafiche fornite dall'Organizzatore. I loghi degli sponsor personali del pilota possono essere apposti nelle zone della carenatura lasciate libere dalle grafiche dell'Organizzatore.

14.1.3 - I numeri di gara devono essere neri e le tabelle porta numero bianche.

### **14.2 - CARENA**

14.2.1 - Il vetrino (plexi) del cupolino è libero purché conforme a quanto specificato nel RTGS.

14.2.2 - Piccole modifiche alla carena sono ammesse per consentire il montaggio dell'impianto di scarico e permettere l'uso di un sollevatore per il cambio delle ruote. È autorizzata l'aggiunta di piccoli coni protettivi in materiale plastico per il telaio o per il motore.

### **14.3 - PARAFANGHI**

14.3.1 - La distanza tra il parafango anteriore e lo pneumatico può essere aumentata. Il parafango stesso può essere rimosso.

14.3.2 - Il parafango posteriore fissato sul forcellone può essere modificato, sostituito o rimosso.

### **14.4 - SELLA**

14.4.1 - La parte posteriore della sella può essere modificata per farne una sella monoposto.

14.4.2 - Il sistema di chiusura originale della sella può essere rimosso.

**ART. 15 - IMPIANTO DI SCARICO**

- 15.1 - È obbligatorio l'uso del terminale di scarico Akrapovich previsto per la versione "RC 390 Cup". È consentita la sostituzione del collettore al fine di incrementare la luce a terra del motociclo.
- 15.3 - Il limite fonometrico ammesso è di 105 dB/A ad un regime di 5.500 giri/min.

**ART. 16 - BULLONERIA ED ELEMENTI DI FISSAGGIO**

- 16.1 - La bulloneria e gli elementi di fissaggio originali possono essere sostituiti con altri di resistenza non inferiore all'originale.
- 16.2 - È vietato l'uso di bulloneria in titanio e/o di elementi di fissaggio in titanio o fibra di carbonio e/o kevlar, se non presenti in origine sul motociclo omologato.
- 16.3 - La bulloneria del motore non può essere oggetto di nessuna lavorazione o variazione di misura rispetto alla bulloneria originale.

**Per quanto non esplicitamente specificato nel presente Regolamento, i motocicli partecipanti al Trofeo devono conformarsi a quanto stabilito dal vigente Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza (RTGS), incluso nell'Annesso 1 Velocità 2016, e dal R.M.M. 2016 della F.M.I.**

**Previa autorizzazione da parte della C.S.N. della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare il presente Regolamento Tecnico, anche durante la stagione, dandone tempestiva comunicazione agli iscritti.**

**VISTO COMITATO TECNICO**