

POLINI ITALIAN CUP 2016

VESPA SMALL FRAME 135CC

REGOLAMENTO TECNICO

Il Trofeo VESPA SMALL FRAME 135CC è dedicato a scooter Vespa a marce con comando del cambio sul manubrio e cerchi ruota del diametro massimo di 10". Il telaio (scocca) deve essere di derivazione Vespa. Gli scooter partecipanti al Trofeo non devono presentare alcuna parte sporgente, pericolose o mal fissate. Tutte le parti in movimento (volani, cinghie etc.) devono essere ben protette. I tubi di scarico devono essere montati sullo scooter in modo da non creare impedimenti o pericoli per il suo pilota o agli altri concorrenti del Trofeo.

Art. 1 - MOTORE

KIT DI PREPARAZIONE

- 1.1 Fatto salvo quanto di seguito specificato, sono ammessi tutti i kit di elaborazione per Vespa.

CILINDRO

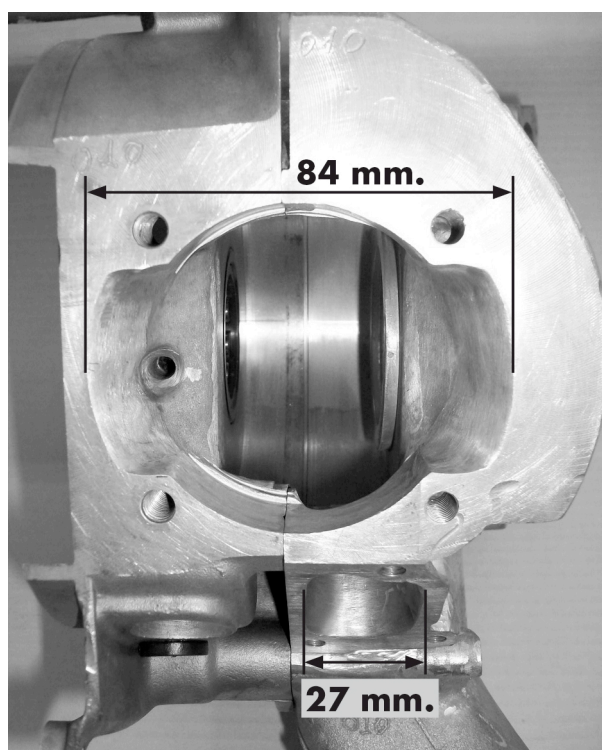
- 1.2 Sono ammessi unicamente motori raffreddati ad aria.
- 1.3 Il tipo di aspirazione (sul carter) deve essere mantenuto, l'uso di un pacco lamellare in ammissione è consentito.
- 1.4 Sono ammessi gruppi termici con un secondo condotto di aspirazione, purché questo sia previsto origine dal produttore del kit di elaborazione.
- 1.5 L'interasse dei prigionieri del cilindro deve essere mantenuto come originariamente prodotto dal costruttore dello scooter omologato.
- 1.6 L'alesaggio massimo ammesso è di mm. 58.
- 1.7 Il cilindro deve avere un condotto di scarico singolo senza traversini ne booster.

ALBERO MOTORE

- 1.8 Fatto salvo quanto di seguito specificato sono ammessi tutti gli alberi motore prodotti per la Vespa correntemente reperibili in commercio.
- 1.9 La corsa massima deve essere di mm. 51, la larghezza massima dello spinotto deve essere di mm. 35 (mm. 38 nel labbro), l'interasse biella massimo di mm. 97, il diametro massimo delle masse volaniche (o spalle) dell'albero di mm. 87.
- 1.10 Sulle suddette misure è ammessa una tolleranza di +/-0.05mm.

CARTER MOTORE

- 1.11 Le fusioni dei carter motore devono essere quelle del motore di Vespa small, prodotte ed omologate per uso stradale dal 1963 in poi.
- 1.12 I carter motore devono essere presentati alle O.P. in buone condizioni, senza evidenti rotture e senza perdite di olio.
- 1.13 L'apporto di materiale sui carter motore è CONSENTITO , per rinforzare come si desidera i carter. Attenzione i carter saldati non possono essere comunque lavorati oltre la fusione di serie. Abbiamo messo dei vincoli di quote che non possono essere superate e le lavorazioni saranno spesso controllate dai commissari (VEDI FOTO CON QUOTE MASSIME).
Il Commissario Tecnico ha facoltà di non accettare scooter con motori ritenuti non sicuri.
- 1.14 Piastre e spessori inseriti tra i due semi carter, sono vietati.
- 1.15 **Tutti gli sfiati motore devono essere fatti confluire in un serbatoio di raccolta, con un volume minimo di 250cc, posto in posizione facilmente accessibile e ben fissato allo scooter.**
- 1.16 **Tutti i tappi d'immissione e scarico olio, devono avere una tenuta perfetta ed essere assicurati con un filo da legatura in modo tale da impedire aperture accidentali.**



Art. 2 - ALIMENTAZIONE

CARBURATORE

- 2.1 Il carburatore deve avere un diffusore del diametro massimo di mm. 24 +/- mm. 0.1.
- 2.2 L'uso di pompe di ripresa di qualsiasi tipo, è vietato.

COLLETTORI DI ASPIRAZIONE

- 2.3 Sono consentiti tutti i collettori di aspirazione prodotti per motori di Vespa regolarmente in commercio.
- 2.4 L'utilizzo di collettori prototipi (auto costruiti) è ammesso, purché siano mantenuti gli attacchi originali al carter motore Vespa piaggio (2 o 3 fori).
- 2.5 È vietato saldare il collettore sul carter.

Art. 3 - CAMBIO

- 3.1 Il cambio deve essere a quattro marce, con comando tradizionale (sul manubrio) come in origine.
- 3.2 Le rapportature originali di prima (10/58) e di seconda (14/54) devono essere mantenute, le rapportature di terza e di quarta sono libere.

Art. 4 - ACCENSIONE

- 4.1 Sono consentiti tutti i tipi di accensione a rotore esterno prodotti per motori di Vespa regolarmente in commercio. Non sono ammesse accensioni a rotore interno.
- 4.2 Il volano-rotore deve essere ben fissato, non deve presentare crepe o rotture e deve essere protetto da un coperchio in metallo sufficientemente robusto da contenere il volano in caso di rottura.

Art. 5 - IMPIANTO DI SCARICO

- 5.1 L'impianto di scarico è libero, a condizione che venga rispettato il limite fonometrico di 95 dB/A a 6000 giri/min.
- 5.2 Nessuna parte degli impianti di scarico deve sporgere oltre la sagoma del mezzo.
- 5.3 L'impianto di scarico deve essere ben fissato e non presentare bordi taglienti e/o parti potenzialmente pericolose per il pilota dello scooter e per i suoi avversari.

Art. 6 - SERBATOIO E CARBURANTE

- 6.1 Il serbatoio è libero. Sono consentiti sia serbatoi artigianali (o auto-costruiti), che serbatoi prodotti per la Vespa e regolarmente in commercio.
- 6.2 Il serbatoio deve essere alloggiato nel vano sottosella nella stessa posizione dell'originale.
- 6.3 Il rubinetto deve essere nello stesso punto dell'originale e deve avere minimo le due posizioni (di aperto e di chiuso) funzionanti.
- 6.4 Il tappo del serbatoio deve avere una perfetta tenuta. Si consiglia riempire completamente il serbatoio con materiale ignifugo spugnoso (tipo "explosafe").
- 6.5 È obbligatorio equipaggiare il tubo benzina con un connettore rapido (dry-brake).
- 6.6 Il Commissario Tecnico ha facoltà di non accettare scooter con serbatoio o circuito carburante ritenuti non sicuri.
- 6.7 L'unico carburante ammesso è la benzina in vendita al pubblico tramite le normali reti commerciali, con un numero massimo di ottani (RON) di 102. Sono vietati alcoolati, nitrati e le sovralimentazioni con gas o altri propellenti.

Art. 7 - TELAIO

- 7.1 Il telaio (o la scocca) deve essere derivato da quello di una Vespa omologata per uso stradale e deve presentarsi in buone condizioni di utilizzo senza crepe o parti sporgenti e/o pericolose.
- 7.2 Lo scudo deve avere una larghezza minima di mm. 350 ed essere integro (privo di fori o alleggerimenti).
- 7.3 È obbligatorio l'utilizzo di un profilo di protezione perimetrale ben fissato sui bordi dello scudo e della pedana, in modo che non vi siano bordi taglienti esposti.
- 7.4 È vietato variare il punto di attacco del motore al telaio
- 7.5 È vietato modificare l'interasse ruote allungando o accorciando il telaio.
- 7.6 È ammesso sostituire lo scudo anteriore e la carrozzeria posteriore originali (in lamiera) con altre realizzate in vetroresina o carbonio, purché ben fissati al telaio a condizione che la parte portante del telaio rimanga originale e la sua integrità strutturale sia mantenuta.
- 7.7 Nel caso venga utilizzato il telaio originale è obbligatorio fissare lo sportello del motore con viti in modo da evitare di perderlo.
- 7.8 È consentito chiudere la culla del telaio mediante tubo unico avvitato o saldato tra la zona del fissaggio originale sella e il canotto di sterzo. I punti di fissaggio tra tubo e telaio possono essere unicamente quelli citati in precedenza. Qualora presenti le barre di rinforzo di cui sopra, l'area tra la pedana e la barra deve essere chiusa da una paratia ben fissata (a barra e pedana), resistente agli urti, in modo da evitare che il pilota possa rimanere agganciato allo scooter in caso di caduta.

Art. 8 - MANUBRIO

- 8.1 Il manubrio deve essere derivato da quello di una Vespa omologata per uso stradale.
- 8.2 **Sul lato destro del manubrio deve essere installato un interruttore o un pulsante, di colore rosso, che consenta di spegnere il motore. Tale interruttore deve essere posizionato in modo da risultare facilmente azionabile dal pilota quando impugna la manopola.**

Art. 9 - SOSPENSIONI

- 9.1 Sono consentite unicamente forcelle mono-stelo prodotte per Vespa e scooter Piaggio.
- 9.2 I punti di ancoraggio originali dell'ammortizzatore posteriore al motore e al telaio devono essere mantenuti.
- 9.3 Gli ammortizzatori anteriori e posteriori sono liberi.

Art. 10 - IMPIANTO FRENANTE

- 10.1 L'impianto frenante è libero, purché sia mantenuto attivo e funzionante un freno su ogni ruota.
- 10.2 **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 scooter. Il para-leva può essere realizzato in materiale plastico, metallico, in materiale composito o in una combinazione di tali materiali, purché abbia uno spessore ed una forma tale da garantirne la funzione protettiva.**

Art. 11 - PNEUMATICI E CERCHI RUOTA

- 11.1 Tutti gli scooter partecipanti al Trofeo Polini Italian Cup devono utilizzare esclusivamente gli pneumatici del fornitore MITAS marchiati POLINI, della tipologia e nella misura (10") fornite dall'Organizzatore.
- 11.2 Le sanzioni previste per il mancato rispetto dell'articolo precedente, sono la squalifica per un'accertata irregolarità a fine gara o la cancellazione di tutti i tempi di prova, per un'accertata irregolarità alla fine di un turno di prove.
- 11.3 I piloti sprovvisti degli pneumatici MITAS-POLINI prima dei turni di prove o della gara non saranno ammessi in pista.
- 11.4 I cerchi ruota sono liberi purché di diametro non superiore a 10" ed in buone condizioni generali.
- 11.5 **Nel caso il D.d.G. dichiari le prove o la gara bagnata, è obbligatorio l'uso di pneumatici rain.**
- 11.6 **Intagli supplementari o altre modifiche alla superficie dello pneumatico, sono autorizzati solo se effettuati dal fabbricante o da personale specializzato da lui autorizzato, per mezzo di attrezzatura appositamente costruita a questo scopo. Gli pneumatici modificati devono portare un segno distintivo o il timbro del fabbricante apposto vicino alla marca del fabbricante.**

Art. 12 - SELLA

- 12.1 Le selle sono libere purché il sistema di chiusura sia tale da evitarne l'apertura accidentale.

Art. 13 - PESO TOTALE MINIMO

- 13.1 Il minimo peso complessivo (scooter + pilota) è Kg 150.
- 13.2 Il peso dello scooter è misurato in ordine di marcia, ossia nelle condizioni in cui lo scooter ha ultimato la prova o la gara.
- 13.3 Il pilota viene pesato in tenuta di gara, ossia vestito con tuta, paraschiena, guanti, stivali e casco.
- 13.4 È consentito l'uso di zavorra. La zavorra deve essere costituita da un unico pezzo in metallo solido e saldamente fissato al telaio o al motore, direttamente o tramite un adattatore.
- 13.5 Il fissaggio della zavorra deve essere effettuato a regola d'arte, il C.T. ha la facoltà di respingere motocicli con zavorre il cui fissaggio non sia ritenuto sicuro.
- 15.5 Il carburante nel serbatoio può essere usato come zavorra.
- 15.6 È vietato aumentare il peso del pilota mediante l'uso di zavorre ad esso solidali. L'equipaggiamento del pilota può essere oggetto di verifica al fine di assicurare che questa norma venga rispettata.

Per quanto non contemplato nel presente Regolamento Tecnico, valgono in quanto applicabili, il Regolamento Tecnico Generale di Sicurezza, (RTGS), l'Annesso 1 Velocità, il regolamento manifestazioni motociclistiche (RMM).

Previa autorizzazione della F.M.I., l'Organizzatore si riserva il diritto di modificare, anche durante la stagione agonistica il presente regolamento pubblicando comunicazione agli piloti iscritti sui siti www.polini.com e www.motoclub.bergamo.it.