

1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS GERAIS DAS MOTOS DA CLASSE SUPERSTOCK 600

1.1. O Regulamento Técnico do CNV SUPERSTOCK 600 tem por referência o regulamento técnico da FIM EUROPA para a classe SUPERSTOCK 600. Os artigos do regulamento nacional que têm uma correspondência direta com o regulamento da FIM Europa apresentam entre parêntesis a numeração da versão da FIM Europa.

1.2. As motos SUPERSTOCK 600 necessitam de uma homologação da FIM, conforme lista de motos homologadas para SUPERSTOCK. Todas as motos devem cumprir com os requisitos deste Regulamento Técnico conforme especificado nestas normas, exceto se estiverem equipadas como no modelo homologado.

1.3. Uma vez que uma moto obteve homologação para uma classe, ela pode ser usada em competição nessa classe por um período máximo de 8 (oito) anos ou até que a moto homologada seja ultrapassada por novas regras, requisitos ou alterações nas especificações técnicas da classe.

1.4. A aparência das motos do CNV SUPERSTOCK conforme são vistas de frente, de trás e de perfil deve respeitar a forma original do modelo homologado. O aspeto do sistema de escape está excluído desta regra.

TUDO O QUE NÃO ESTIVER AUTORIZADO E ESPECIFICADO NESTE REGULAMENTO É EXPRESSAMENTE PROIBIDO.

2. CILINDRADA

4 Cilindros	mais de 400 cm ³ até 600 cm ³	4 Tempos
3 Cilindros	mais de 600 cm ³ até 675 cm ³	4 Tempos
2 Cilindros	mais de 600 cm ³ até 750 cm ³	4 Tempos

A cilindrada deve permanecer igual à do modelo homologado. A retificação do bloco de cilindros com o intuito de atingir o limite de cilindrada na classe não é autorizada.

2.1. Peso mínimo

- Peso mínimo 160kg.
- Não há tolerância no peso mínimo da moto.
- O uso de lastro é autorizado, para que a moto cumpra o peso mínimo. O uso de lastro deve ser declarado nas verificações técnicas iniciais.
- Na verificação técnica final as motos serão pesadas nas condições em que se encontrarem no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado à moto, incluindo água, óleo e gasolina.

2.2. Números de competição

- Os números de competição da moto devem ser expostos de forma clara e visível e conforme diagramas técnicos 4 e 5 do Anexo A - Especificações Técnicas Gerais Comuns a todas as Motos (ETGCM) e do seguinte modo:

- Um na frente, na parte central da carenagem ou ligeiramente descentrado para um dos lados;
- Dois laterais, um de cada lado na parte inferior da carenagem
- A título facultativo poderá ser colocado também um na traseira da moto
- Os números de competição devem ter as seguintes dimensões mínimas

	FRONTAL	LATERAL
Altura Mínima	140 mm	120 mm
Largura Mínima	80 mm	70 mm
Espessura Mínima	20 mm	25 mm
Espaçamento entre números	10 mm	10 mm

- O fundo deverá ser de uma única cor.

2.3. Combustível

As motos têm de utilizar combustível sem chumbo com um teor máximo de chumbo de 0,005g/l e um índice máximo octano de MON 90, conforme apresentado no art.º 1.16 das ETGCM.

2.4. Pneus

- a. Os pneus (seco e chuva) são exclusivamente da marca DUNLOP e obrigatoriamente adquiridos ao FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS DO CNV identificado em aditamento a este Regulamento.
- b. Os modelos e os compostos dos pneus disponibilizados para cada corrida são os indicados pela DUNLOP e só esses podem ser utilizados nas sessões de treinos, *warm-up* e corrida. A lista com a indicação desses pneus será publicada em <https://www.fmp.pt/r-velocidade/ve-documentos-rp/>.
- c. É da responsabilidade do piloto assegurar-se que os pneus que utiliza nas sessões de treinos, *warm-up* e corrida os disponibilizados pela DUNLOP para essa corrida e que estão prévia e corretamente marcados.
- d. É permitido o uso de aquecedores térmicos de pneus.
- e. Assim que o Diretor de Prova apresentar a placa CORRIDA DE CHUVA (wet race) podem ser usados pneus de chuva do FORNECEDOR OFICIAL DE PNEUS.
- f. É proibida a utilização de pneus de chuva em condições de piso seco, durante os treinos e corrida.
- g. O incumprimento das regras acima mencionadas resulta na aplicação das seguintes penalizações:
 - (1) Nos treinos cronometrados - anulação da totalidade dos tempos registados e colocação no último lugar da grelha de partida;
 - (2) Na corrida – desclassificação;
 - (3) Adicionalmente, em qualquer dos casos, o Júri poderá ainda aplicar outras penalizações previstas no art. 6º do Regulamento Desportivo.

2.5. MOTOR

2.5.1. Sistema de injeção de combustível / Alimentação de combustível

- a. O sistema de injeção de combustível deve permanecer como originalmente produzido pelo fabricante para o modelo homologado sem qualquer modificação.
- b. Os injetores de combustível devem ser os originalmente produzidos pelo fabricante para o modelo homologado sem alterações nas suas especificações.
- c. As trombetas de admissão devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para o modelo homologado.
- d. As válvulas borboleta devem permanecer como originalmente produzidas pelo fabricante para o modelo homologado.
- e. Todas as partes do dispositivo de entrada variável devem permanecer e operar como originalmente produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não podem ser adicionados se não constarem do modelo homologado.
- f. Ar e mistura de ar/combustível só pode se admitida na câmara de combustão através das borboletas do corpo do acelerador.
- g. As válvulas de admissão controladas eletronicamente, conhecidas como *ride-by-wire*, só podem ser usadas se o modelo homologado estiver equipado com esse sistema.

2.5.2. Cabeça do cilindro

- a. Deve permanecer como originalmente produzida pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.
- b. A junta da cabeça do cilindro pode ser mudada.
- c. Apenas são autorizadas intervenções previstas no Manual de Serviço da Moto.
- d. Não são autorizadas anilhas para diminuir o comprimento ou aumentar a carga das molas.

2.5.3. Árvores de cames

- a. Deve permanecer como originalmente produzida pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações .
- b. Nas verificações técnicas finais podem ser medidas as árvores de cames e os *lifts* das árvores de cames para verificar a sua conformidade com as do modelo homologado.

2.5.4. Carretos (*pignons*) das árvores de cames)

- a. Para permitir a regulação da distribuição (*cam timing*) é permitido alterar as furações dos carretos.
- b. Os carretos colocados sob pressão podem ser substituídos por carretos reguláveis.
- c. A corrente e o tensor devem permanecer como originalmente produzida pelo fabricante para o modelo homologado.

2.5.5. Cilindros

Devem ser os produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

2.5.6. Pistões

Devem ser os produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

2.5.7. Segmentos

Devem ser os produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

2.5.8. Cavilhas dos pistões e freios

Devem ser os produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

2.5.9. Bielas

Devem ser as produzidas pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

2.5.10. Cambota

Devem ser a produzida pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações.

2.5.11. Carters do motor e carters anexos (embraiagem, ignição/alternador)

- a. Devem ser os produzidos pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações (incluindo o polimento, tratamento, pintura e aligeiramento).
- b. Não é autorizado adicionar uma bomba ou outro equipamento com a finalidade de criar vácuo no carter. Se uma destas bombas estiver instalada no modelo homologado pode ser usada mas sem quaisquer alterações.
- c. As tampas laterais podem ser alteradas, modificadas ou substituídas. Se modificadas ou alteradas devem ter pelo menos a mesma resistência ao impacto que a tampa original. Se substituídas devem ser feitas em material com peso específico igual ou superior ao das tampas do modelo homologado e o peso das novas tampas não pode ser inferior ao da original.
- d. Todas as tampas laterais e carters do motor que contenham óleo e que possam entrar em contacto com o solo na sequência de uma queda devem estar protegidas por uma segunda tampa em metal ou de liga de alumínio ou aço inoxidável. As tampas feitas em fibra de carbono ou em outros materiais compósitos ou em titânio não são permitidas.
- e. Estas tampas adicionais devem cobrir, pelo menos, 1/3 (um terço) da tampa original e não devem ter arestas afiadas que possam danificar a pista.
- f. Todas estas tampas devem ser concebidas para serem resistentes a choques súbitos, abrasões e danos por queda.
- g. Estas tampas devem estar fixas correta e firmemente com o mínimo de 3 (três) parafusos.
- h. Todas as tampas das partes do motor que contenha óleo devem estar fixas com parafusos de aço.
- i. O Comissário Técnico pode recusar uma tampa que não satisfaça os requisitos de segurança

3. TRANSMISSÃO / CAIXA DE VELOCIDADES (RR 05.9.12)

- a. Devem ser a produzida pelo fabricante para o modelo homologado. Não são permitidas quaisquer alterações, exceto retirar o mecanismo seletor de neutro.
- b. É autorizada a instalação de um *quick-shift system* associado ao seletor de mudanças.
- c. É permitida a alteração das dimensões da cremalheira, pinhão de ataque e corrente.
- d. A cobertura da corrente pode ser modificada ou eliminada.
- e. É permitido o uso de afinador da corrente.

3.1 Embraiagem

- a. Não são permitidas quaisquer alterações
- b. Os discos de embraiagem podem ser substituídos, mas o seu número deve ser igual ao do modelo homologado.
- c. As molas da embraiagem podem ser alteradas.

4. BOMBAS DE ÓLEO E TUBOS DE ÓLEO

- a. Não são autorizadas alterações às bombas.
- b. Os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos. Na eventualidade de substituição dos tubos de óleo com alta pressão, estes devem ser de metal reforçado com terminais vulcanizados ou enroscados.

5. RADIADORES DE ÁGUA E DE ÓLEO

- a. O único líquido de refrigeração do motor permitido é a água.
- b. Redes/malhas de proteção podem ser acrescentadas na frente dos radiadores de água e/ou de óleo.
- c. Os tubos dos radiadores de e para o motor podem ser substituídos, mas o sistema deve ser mantido como o original.
- d. A ventoinha do radiador bem como a sua instalação elétrica podem ser retiradas. Os sensores de temperatura de água e o termóstato podem ser removidos do interior do sistema de arrefecimento
- e. A tampa do radiador é livre.
- f. Pode ser montado um radiador de água adicional, mas o perfil da moto homologada conforme é visto de frente, retaguarda e de perspectiva lateral deve ser mantido. Suportes adicionais para acomodar o radiador são permitidos
- g. O radiador de água é livre desde que possa ser montado nos suportes originais e o perfil da moto homologada conforme é visto de frente, retaguarda e de perspectiva lateral seja mantido.
- h. O radiador óleo original pode ser substituído.

6. CAIXA-DE-AR

- a. A caixa-de-ar deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para o modelo homologado.
- b. O filtro de ar pode ser modificado ou substituído mas tem de ser montado na sua posição original.
- c. Os orifícios de drenagem da caixa de ar devem ser fechados.
- d. Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. Os tubos de respiração do óleo do motor devem estar ligados, podem ter um depósito, e devem escoar na caixa-de-ar.
- e. Não é autorizado adicionar um sistema para aquecer a caixa de ar.

7. ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

- a. A bomba de combustível e o regulador de pressão de combustível devem ser os homologados.
- b. A pressão de combustível deve ser a do modelo homologado.
- c. Os tubos de combustível podem ser substituídos, mas a torneira tem que ser mantida como concebida pelo fabricante para o modelo homologado.
- d. Podem ser utilizadas ligações com encaixe rápido (*quick connectors*).
- e. Os tubos de respiração podem ser substituídos.
- f. Podem ser acrescentados filtros de combustível.

8. SISTEMA DE ESCAPE

- a. As painéis de escape e os silenciosos podem ser modificados ou alterados. Os catalisadores devem ser retirados.
- b. O número de silenciosos do sistema de escape final deve ser o mesmo do modelo homologado. Os silenciosos têm de estar no mesmo lado do modelo homologado.
- c. Por questões de segurança, as arestas expostas do(s) tubo(s) de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas vivas.
- d. Não é permitido cobrir o sistema de escape, com exceção das áreas junto aos pés do piloto e nas áreas em que há contacto com carenagem para proteção do calor.
- e. O nível de ruído máximo permitido é de 107 dB/A, com uma tolerância de +3 dB/A no final da corrida.

8.1 Medição do nível de ruído

- a. Nível de ruído
O nível será controlado no máximo até 107 dB/A determinada com uma velocidade média de pistão de 11 m/sec.
- b. Medição do ruído
Devido à semelhança do curso do êmbolo em diferentes configurações de motor dentro das classes de capacidade, o teste de ruído será realizado em RPM fixo. Para apenas como referência, a velocidade média do pistão em que o teste de ruído é realizado é calculado em 11m/seg .

	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Até 600 cm ³	5.500 RPM	6.500 RPM	7.000 RPM
Até 750 cm ³	5.500 RPM	6.000 RPM	7.000 RPM

9. SISTEMA ELÉCTRICO / ELETRÓNICO

9.1 Ignição / Engine Control System (ECU)

- a. O sistema de controlo do motor (ECU) pode ser:
 - (1) O sistema original como homologado , sem alteração do software, é permitido; ou
 - (2) O sistema original (com o ECU original sem alteração do software) (opção (1)) com um módulo de ignição e/ou injeção externo. Um adaptador pode ser usado para ligar este módulo ao ECU; ou
 - (3) Um “*Superstock Kit*” com software aprovado (produzido e/ou aprovado pelo fabricante da moto) pode ser usado. Um adaptador pode ser usado para ligar o ECU e a cablagem original; ou
 - (4) Outro “*Superstock Kit*” de outros fabricantes pode se utilizado desde que homologados para outros modelos da Classe.
- b. O software e o firmware deve ser fornecido e aprovado pelos fabricantes das motos homologadas.
- c. O ECU pode ser reposicionado.

- d. Equipamento eletrónico que não consta do modelo homologado não pode ser adicionado com exceção dos a seguir indicados:
 - (1) Resistências para substituir as partes elétricas que foram eliminadas (luzes e sensor lambda) para evitar erros do ECU.
 - (2) Um bypass ao ABS ou desmontar a unidade de ABS e deixar apenas o seu ECU.
 - (3) O sistema de aquisição de dados é livre. O *data logger* não pode aplicar nenhuma estratégia ou ajuste ao ECU , exceto replicar o sinal original do painel de instrumentos caso este tenha sido removido.
 - (4) A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipa para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.
 - (5) A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.
- e. A telemetria não é autorizada.
- f. A cablagem:
 - (1) A cablagem pode ser substituída pela do kit produzido e/ou aprovado pelo construtor da moto ou pela do kit mencionado 9.1.4 a. (4).
 - (2) A cablagem do Kit pode incorporar a cablagem de aquisição de dados.
 - (3) O conjunto da chave de ignição (*key/ignition lock*) pode ser reposicionado, substituído ou removido e o(s) seu(s) suporte(s) retirado(s) ou suprimido(s).
 - (4) O corte da cablagem original é autorizado.
- g. Os módulos externos não podem alterar o sinal de nenhum sensor relativo ao sistema *ride by wire* nem controlar e/ou atuar sobre qualquer outra parte da moto com exceção das bobinas de ignição e os injetores de combustível.
- h. O painel de instrumentos é livre, no entanto deve manter a apresentação de um conta-rotações em funcionamento.
 - (i) É autorizada a utilização de qualquer tipo e marca de velas.
 - (j) A bateria é livre.

9.2. Alternador e motor de arranque

- a. O gerador (ACG) deve ser o do modelo homologado pelo fabricante. Não são permitidas quaisquer alterações.
- b. O estator (*stator*) deve ser montado na posição do modelo homologado e sem compensação.
- c. O motor de arranque deve funcionar como normalmente, devendo ser sempre possível ligar o motor no decurso do evento desportivo.

10. QUADRO / CARENAGEM

10.1. Quadro e sub-quadro traseiro

- a. O quadro deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto homologada.
- b. O quadro só pode ser perfurado para a fixação de peças aprovadas (e.g. suportes da carenagem e pontos de fixação do amortecedor de direção).
- c. As partes laterais do quadro podem ser protegidas por material compósito, nomeadamente fibra de carbono ou kevlar®. Estas proteções devem moldar-se ao quadro não podendo alterar a sua forma.
- d. Protetores de colisão podem ser montados usando os pontos existentes no quadro da moto (comprimento máximo 50mm) ou nos eixos da roda (comprimento máximo 30 mm). Com esta exceção os eixos das rodas não podem ser modificados.

- e. Não é permitido soldar seja o que for ao quadro, nem retirar partes do mesmo por qualquer meio.
- f. Todas as motos devem exibir no quadro o número de identificação de fábrica (número de quadro).
- g. Os suportes do motor ao quadro devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto homologada.
- h. A sub-estrutura frontal / suporte de carenagem pode ser alterada ou modificada mas o uso de titânio ou carbono (ou materiais compósitos similares) é proibido.
- i. O sub-quadro traseiro pode ser substituído ou alterado mas o tipo de material deve ser o do modelo homologado ou com material com maior peso específico.
- j. Podem ser acrescentados suportes suplementares para o banco, apoios salientes não estruturais podem ser retirados desde que não afetem a segurança da construção do conjunto do quadro. Os acessórios aparafusados ao sub-quadro traseiro podem ser retirados.
- k. Não existem quaisquer restrições relativamente ao esquema de cores, embora seja proibido polir a área do quadro e do sub-quadro.

10.2. Garfos

- a. A estrutura dos garfos (veios, bainhas, jarras, Tês, tampões superiores, etc.) deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto homologada.
- b. Os tampões superiores da forqueta podem ser modificados ou substituídos somente para permitirem afinação pelo exterior.
- c. As partes internas originais dos garfos podem ser modificadas, os guarda pós podem ser modificados ou removidos se o garfo permanecer totalmente selado de óleo.
- d. Podem ser instalados kits de suspensão do serviço pós venda.
- e. O acabamento da superfície original dos tubos dos garfos (Barras , frascos) podem ser alterados os tratamentos de superfície são permitidos adicional.
- f. Não pode ser usado um sistema de suspensão controlado eletronicamente. Se o modelo homologado utilizar este sistema, deve permanecer sem qualquer alteração. O sistema eletrónico original deve funcionar corretamente em caso de uma falha elétrica ou eletrónica.
- g. Não existem restrições quanto à quantidade ou qualidade de óleo a ser utilizado nos garfos.
- i. A altura e o posicionamento do garfo/forqueta dianteiro relativamente aos Tês são livres.
- j. Os Tês do garfo (mesa superior e inferior) assim como qualquer ponto de ligação devem permanecer tal como originalmente produzidos pelo fabricante para a moto homologada.
- k. O amortecedor de direção pode ser substituído ou adicionado um, caso não exista no modelo homologado.
- l. O amortecedor de direção não pode atuar como batente da direção.

10.3. Braço oscilante

- a. Todas as partes integrantes do braço oscilante devem permanecer tal como foram produzidas pelo fabricante para a moto homologada (incluindo o sistema basculante de articulação do amortecedor traseiro mais os respetivo tirantes adjacentes e o sistema de tensão da corrente).
- b. Os suportes do descanso traseiro podem ser soldados ou aparafusados ao braço oscilante. Estes devem ter as arestas arredondadas (com um raio amplo). Os parafusos utilizados para a fixação devem ficar embutidos (não salientes).
- c. Por motivos de segurança, é obrigatória a instalação de uma proteção da corrente de forma a não permitir que o pé do piloto ou qualquer outra parte do corpo fique presa entre a parte inferior da corrente e a cremalheira da roda traseira.

10.4. Amortecedor traseiro

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO C - REGULAMENTO TÉCNICO– CLASSE SUPERSTOCK 600

- a. Os amortecedores traseiros podem ser modificados ou substituídos, mas as fixações originais ao quadro e ao braço oscilante devem ser mantidas e o jogo da suspensão traseira (basculante) tem de permanecer tal como originalmente produzido pelo fabricante para a moto homologada.
- b. A mola ou molas da suspensão traseira podem ser substituídas.
- c. Não pode ser usado um sistema de suspensão controlado eletronicamente. Se o modelo homologado utilizar um destes sistemas deve permanecer como homologado. O sistema eletrónico original deve funcionar corretamente em caso de uma falha elétrica ou eletrónica.

11. JANTES

- a. As jantes devem permanecer como produzidas pelo fabricante para o modelo homologado.
- b. O sem-fim do conta-quilómetros pode ser retirado e substituído por uma “bolacha” (spacer).
- c. Se o desenho original da roda traseira incluir um sistema de amortecimento de transmissão (tipo sinobloco ou outro), este deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para o modelo homologado.
- d. Não são permitidas quaisquer alterações aos veios das rodas. As bolachas e entre guias podem ser alteradas.
- e. São permitidas alterações destinadas a manter os referidos entre guias no seu devido lugar.
- f. O diâmetro e a largura das jantes devem ser as medidas do modelo homologado.
- g. Os chumbos de equilibragem das rodas podem ser retirados, adicionados ou substituídos.
- h. As válvulas de enchimento devem ser em alumínio ou em aço. Recomenda-se a utilização de válvulas em ângulo.

12. TRAVÕES

- a. Os discos dos travões podem ser substituídos desde que seja respeitado o seguinte:
 - (1) Os discos de travão e os rotores devem permanecer do mesmo material do modelo homologado (teor máximo de carbono 2,1% em peso) (Nota: todos os discos homologados são de aço).
 - (2) Os diâmetros interiores e exteriores dos discos devem permanecer iguais aos do modelo homologado.
 - (3) A espessura dos discos pode ser aumentada, mas devem “trabalhar” com as pinças dos travões homologadas sem qualquer modificação. O número de flutuadores é livre.
 - (4) A fixação do suporte na roda deve permanecer igual à do disco homologado.
- b. Os pontos de fixação dos travões traseiros e dianteiros devem ser os pontos de fixação do modelo homologado .
- c. Por forma a reduzir a transferência de calor do óleo hidráulico é permitido adicionar placas metálicas à pinça dos travões entre a pastilha de travão e as pinças. Podem também ser substituídos os pistões das pinças de travão por outros de aço do mesmo fabricante das pinças de travão originais.
- d. O suporte da pinça do travão traseiro pode ser montado fixo no braço oscilante, mas o de suporte deve manter os mesmos pontos de fixação da pinça usados na moto homologada. Por esta razão, o braço oscilante pode ser alterado para permitir a localização do suporte, por soldadura, furação ou aplicação de helicóil.
- d. As bombas e travão frente e traseiro devem ser fixas conforme a homologação da moto e não podem ser modificadas. Os depósitos de óleo dos travões dianteiro e traseiro podem ser substituídos, assim como as bombas.
- e. Os tubos hidráulicos dos travões traseiros e dianteiro podem ser substituídos.

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO C - REGULAMENTO TÉCNICO– CLASSE SUPERSTOCK 600

- f. A divisão das ligações do travão dianteiro para ambas as pinças deve ser efetuada acima do “T” inferior do garfo.
- g. São autorizadas ligações do tipo rápido para os tubos hidráulicos.
- h. As pastilhas de travão traseiras e dianteiras podem ser substituídas e são de marca livre. É permitida a substituição dos veios de fixação das pastilhas por um sistema rápido.
- i. Não são autorizadas condutas de ar adicionais para os travões.
- k. O *Antilock Brake System* (ABS) pode ser usado se instalado na moto homologada. No entanto, ele deve ser completamente de série (qualquer parte mecânica ou eletrónica deve permanecer como na moto homologada com exceção dos travões de disco) e só o software do ABS pode ser modificado.
- l. O *Antilock Brake System* (ABS) pode ser desligado e o seu ECU pode ser retirado. O “*rotor wheel*” do ABS pode ser retirado, modificado ou substituído.
- m. As motos devem estar equipadas com uma proteção da manete do travão para evitar que esta seja acidentalmente ativada em caso de colisão com outra moto. Protetores em material compósito não são permitidos.
- n. Ventiladores de ar nas pinças de travão dianteiras não são permitidos.

13. GUIADOR E COMANDOS MANUAIS

- a. O guiador pode ser substituído.
- b. O guiador e os comandos manuais (manetes) podem ser colocados numa posição diferente do modelo homologado.
- c. O acelerador deve voltar automaticamente à sua posição inicial quando não estiver a ser acionado.
- d. O conjunto acelerador e cabos associados podem ser modificados ou substituídos.
- e. As manetes de embraiagem e do travão podem ser substituídas por outras. É permitido instalar um afinador da manete de travão.
- f. Devem ser equipadas com uma proteção da manete de travão, destinada a proteger a manete de ser ativada acidentalmente em caso de colisão com outra moto.
- g. Os interruptores podem ser substituídos mas os interruptores do motor de arranque e do corta-corrente devem ficar localizados no guiador. O interruptor do corta- corrente deverá ser da cor vermelha.
- h. O acionamento do travão traseiro através da mão pode ser aplicado, mantendo o seu acionamento pelo pé. Para tal a bomba de travão de trás pode ser substituída por outra que efetue o bypass.
- i. Ver artigos 1.6 e 1.8 das ETGCM

14. POUSA-PÉS E PEDAIS DE CONTROLO

- a. Os pousa-pés e os pedais de controlo podem ser colocados numa posição diferente da original, mas os suportes devem ser montados no quadro nas suas localizações originais. Os dois pontos de fixação originais (pedais de travão e de mudanças) devem ser respeitados.
- b. Os pousa-pés podem ser rígidos ou do tipo de recolher, devendo neste caso ter um dispositivo que automaticamente os devolva à posição normal.
- c. As extremidades dos pousa-pés devem ser arredondadas em forma de esfera, com um raio mínimo de 8 mm.
- d. Os pousa-pés fixos devem ter a extremidade redonda fabricada em alumínio, plástico, Teflon® ou em material de tipo equivalente com um raio mínimo de 8 mm.
- e. Ver art.º 1.17 das ETGCM

15. DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

REGULAMENTO DO CAMPEONATO NACIONAL DE VELOCIDADE
ANEXO C - REGULAMENTO TÉCNICO– CLASSE SUPERSTOCK 600

- a. O tampão do depósito de combustível deve ser alterado ou substituído por um do tipo de rosca (*screw-on*) (*SAFETY*).
- b. O depósito de combustível deve ser completamente preenchido com material de proteção contra o fogo (espuma retardante de combustão, i.e. *Explosafe*®).
- c. A torneira do depósito deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto homologada.
- d. As partes laterais do depósito de combustível podem ser cobertas/protegidas por peças fabricadas em material compósito. Contudo, estas proteções devem moldar-se ao depósito não podendo alterar a sua forma.
- e. Os depósitos de combustível equipados com tubos de respiração devem estar munidos com válvulas não reversíveis e ligados a um depósito com uma capacidade mínima de 250 cm³, e feito de material resistente à gasolina.

16. CARENAGEM E GUARDA-LAMAS

- a. A carenagem pode ser substituída por uma réplica igual à da moto homologada com pequenas diferenças devida à utilização em corrida (pontos de fixação, fundo da carenagem, etc.). O material utilizado na sua construção pode ser diferente do da moto homologada. A utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono não é permitida.
- b. O tamanho e as dimensões devem ser idênticos aos da moto homologada.
- c. O vidro da carenagem pode ser substituído por outro desde que transparente. É autorizado o aumento da altura do vidro.
- d. Não é permitido montar uma carenagem nas motos que originalmente não se encontrem desta forma equipadas. É apenas permitida a montagem de uma carenagem inferior, como descrito no art.1.19 das ETGCM. Esta não poderá ultrapassar a linha horizontal que une os eixos traseiros e dianteiro.
- e. O conjunto das fixações que suportam os instrumentos na carenagem pode ser alterado ou substituído, sendo autorizado o uso de titânio, carbono ou compostos de carbono. Todos os outros suportes da carenagem podem ser modificados ou substituídos por suportes em materiais compósitos.
- f. As condutas de ar originais entre a carenagem e a caixa-de-ar podem ser substituídas ou alteradas. A utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono não é permitida. As grelhas e/ou redes de proteção originalmente instaladas nas entradas para as condutas de ar podem ser retiradas.
- g. A carenagem inferior deve ser construída ou modificada de forma a poder reter, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total do óleo e do líquido de refrigeração do motor (no mínimo de 5 litros). O extremo inferior das aberturas na carenagem inferior deve estar localizado a uma distância mínima de 50 mm acima da parte inferior da carenagem.
- h. A carenagem inferior deve ter uma abertura com um diâmetro de 25 mm, a qual deve permanecer fechada com condições de piso seco, sendo apenas aberta em treinos ou corrida com condições de piso molhado, após determinação do Diretor Prova.
- i. O guarda-lamas dianteiro pode ser substituído por uma réplica do modelo homologado, podendo ser reposicionado em altura de forma a oferecer mais espaço para os pneus. A sua furação é autorizada para fins de arrefecimento dos travões. O seu material poderá respeitar o original da moto homologada.
- j. O guarda-lamas traseiro fixo ao braço oscilante pode ser alterado, mas o perfil do modelo homologado deve ser mantido. As arestas expostas devem ser arredondadas.
- k. As motos podem ser equipadas com condutas de ar internas para melhorar o fluxo de ar para o radiador mas a aparência da moto homologada vista de frente, traseira e de perfil não pode ser modificada.
- l. Ver artigos 1.18 e 1.19 das ETGCM
- m. Asas e outras ajudas aerodinâmicas só são autorizadas se equiparem originalmente a moto homologada na Europa, Japão e América do Norte.

Para uso em competição as asas devem seguir as dimensões, perfis e posições da moto homologadas (+ 1 mm). Para cópias das peças OEM, os limites principais devem ter uma circunferência mínima de e 4 mm e deve ter uma extremidade arredondada (8 mm de raio) se integrada na carenagem. As peças OEM podem ser usadas “como estão” com exceção da asa de raiz que deve estar a 10 mm a partir da face final, pode ser modificada para permitir a montagem da carenagem as moto. Isso não pode estar na forma de uma extensão e o tamanho da asa será medida, com referência à face da raiz da asa.

A asa deve ser colocada na mesma posição e o ângulo de ataque deve ser dentro de + 4º do ângulo de ataque original em relação ao quadro.

A decisão dos comissários técnicos será a final.

17. BANCO

- a. O banco, a sua base e a restante estrutura à qual estão ligados podem ser substituídos por outras peças, que se assemelhem às produzidas pelo fabricante para a moto homologada.
- b. A sua aparência, vista da trás, de frente e de perfil deve corresponder à da moto homologada.
- c. A parte superior traseira do assento/banco pode ser alterada de forma a se transformar num banco monolugar.

18. LUZ DE SEGURANÇA TRASEIRA

Ver Artigo 1.20 das Especificações Técnicas Gerais e Comuns a todas as Motos (ETGCM).

19. ELEMENTOS DE FIXAÇÃO

- a. Os elementos de fixação standard podem ser substituídas por outros de qualquer material ou tipo, não sendo permitida a utilização de peças feitas em titânio. A resistência e o tipo devem ser no mínimo equivalentes ao do modelo homologado, podendo ser excedida a resistência da fixação substituída.
- b. Os elementos de fixação podem ser perfurados para receber arame de freiar, não sendo permitida a realização de alterações com a finalidade de reduzir peso.
- c. Os elementos de fixação da carenagem podem ser substituídos por outros do tipo rápido.
- d. Parafusos de alumínio só podem ser utilizados em zonas não estruturais.

20. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

- a. Pode ser utilizado qualquer tipo de lubrificante e de líquido dos travões e suspensão.
- b. Juntas e materiais das juntas, com exceção da junta da base do cilindro.
- c. Os instrumentos, os apoios dos instrumentos e cablagens associadas.
- d. Pintura e acabamento das superfícies exteriores.
- e. As fixações ao quadro das partes não originais (carenagem, escape, etc.) não podem ser feitas em titânio ou em fibra de carbono, com exceção do suporte da panela de escape que pode ser em fibra de carbono..
- f. As coberturas para proteção do motor, quadro, corrente, pousa-pés, etc. Podem ser feitas em materiais compósitos, se estas não substituírem peças originais montadas no modelo homologado.

21. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

- a. Elementos de controlo de anti poluição na caixa de ar ou no motor.
- b. Conta rotações.
- c. Velocímetro.
- d. Proteção da corrente, desde que esta não se encontre incorporada no guarda-lamas traseiro.
- e. Acessórios aparafusados ao sub-quadro traseiro.

22. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS À MOTO HOMOLOGADA

- a. Os faróis traseiros e dianteiros e os piscas. As aberturas deverão ser cobertas por um material adequado.
- b. Espelhos retrovisores.
- c. Buzina.
- d. Suporte da chapa de matrícula.
- e. Caixa de ferramentas.
- f. Ganchos para capacetes e/ou bagagem.
- g. Pedais e pegas para passageiro.
- h. Barras de proteção e descanso lateral e central (os suportes fixos no quadro devem permanecer).
- i. Catalisadores
- j. Guarda-lamas traseiro fixo ao banco.

23. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES À MOTO HOMOLOGADA

- a. As motos devem estar equipadas com um interruptor que corta o circuito da ignição ou com um botão capaz de parar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guidador mas ao alcance da mão, quando em posição de condução. O interruptor deve ter a cor vermelha.
- b. Todos os tampões e bujões de enchimento ou purga, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar freiados.
- c. Todas as motos devem ter um sistema de respiração de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa-de-ar, para onde deve ser feito o escoamento.
- d. Os tubos de respiração e escoamento devem escoar através de saídas existentes. Deve ser mantido o sistema de respiração original: não é permitida emissão direta para a atmosfera.
- e. As motos devem estar equipadas com uma luz vermelha no painel de instrumentos que deverá acender com a queda de pressão do óleo.