Załącznik nr 1 do Komunikatu Nr 12/2006 GKSM

Regulamin techniczny skuterów na 2006 rok

1. Ogólne

Do wyścigów dopuszczone są wszystkie dwukołowe skutery, których obręcze kół nie przekraczają średnicy 13cali (330mm), a pojemność odpowiada poszczególnym klasom.
Wszystkie skutery muszą być homologowane.
Wszystkie zmiany w pojeździe i silniku są zasadniczo zabronione, o ile nie są wyraźnie dozwolone względnie opisane w poniższych punktach.

2. Ustalenia techniczne dla wszystkich klas

2.1. Tylny błotnik – osłonę przeciwbłotną można usunąć lub skrócić.

2.2. Licznik można usunąć lub zastąpić innym urządzeniem. Powstałe po usunięciu otwory muszą być zasłonięte przesłoną-pokrywą.

2.3. Lusterka, bagażniki, główna i boczna nóżka muszą zostać usunięte. Sygnał dźwiękowy musi zostać odłączony lub usunięty.

2.4. Ze względów bezpieczeństwa należy usunąć lub zakleić taśmą szklane elementy oświetlenia. Powstałe po ich wymontowanie otwory zaślepić Wystające kierunkowskazy muszą zostać usunięte. Wszystkie żarówki należy usunąć.

2.5. Śruba wlewu i spustu oleju musi zostać zabezpieczona drutem, przed samoczynnym odkręceniem się.

2.6. Odpowietrzenie gaźnika musi pozostać oryginalne, a odpowietrzenie silnika (dotyczy 4-suwu) musi być zakończone pojemnikiem zbiorczym.

2.7. Gaźnik musi być zaopatrzony w skuteczny filtr powietrza lub komorę powietrza ssanego.

2.8. Jako ciecz chłodzącą można stosować tylko czystą wodę, bez jakichkolwiek dodatków.

2.9. Rozmiar opon jest dowolny, jednak z zachowaniem oryginalnej średnicy obręczy koła. Bieżnik jest dowolny. Producent jest dowolny.
Dozwolone są tylko opony dostępne w handlu. Na początku treningów względnie wyścigów głębokość bieżnika na całej szerokość powierzchni użytkowej opony musi wynosić minimum 2,5mm. Nacinanie profilu jest zabronione. Można stosować dowolne dętki, kominki i zawory napełniające.

2.10. Można stosować tylko paliwo dostępne w handlu publicznym.

2.11 Dopuszczalna głośność skutera wynosi 95 db/A przy 5000 obr/min.

2.12. Zaleca się, aby oba końce kierownicy były zaopatrzone w półokrągłe zatyczki/zaślepki. Muszą one być trwale i nieruchomo zamocowane w rurze kierownicy. Ich średnica nie może być mniejsza niż średnica rury kierownicy.

2.13. Manetka gazu musi natychmiast powracać do pozycji zerowej, jak tylko kierowca ją puści. W takiej sytuacji silnik musi zgasnąć. Gumy rączek są dowolne.

2.14. Narzędzia podręczne muszą zostać usunięte.

2.15. Okładziny hamulcowe są dowolne.

2.16. Śruby, nakrętki, łożyska kulkowe, pierścienie uszczelniające, obejmy węży i zawleczki są dowolne. Stosowanie śrub aluminiowych i tytanowych jest zabronione.

2.17. Dno pojemnika, schowka na kask, może zostać usunięte (wycięte), tylko w celu ułatwienia dostępu do silnika i świecy.

3. Ustalenia techniczne dla klasy 1 i 2

3.1. Wszystkie fabryczne blokady silnika powodujące zmniejszenie mocy oraz ograniczenie prędkości mogą zostać usunięte lub zastąpione innymi, oryginalnymi częściami.

3.2. Dopuszcza się stosowanie nieoryginalnych tłoków i korbowodów, odpowiadających materiałem i konstrukcją oryginałowi.

3.3. Dopuszcza się stosowanie tłoków nadwymiarowych, zgodnych z fabryczną instrukcją naprawy pojazdu.

3.4. Wyposażenie gaźnika może zostać zmienione (dysze, przepustnice, iglice). Dopuszcza się zmianę gaźnika na dowolny, dostępny w handlu, o średnicy przelotu max 17,5mm z tolerancją +/- 0,1mm.

3.5. Układ wydechowy jest dowolny. Nie może jednak wystawać poza obrys tylnego koła.

3.6. Wariator jest dowolny.

3.7. Pasek napędowy jest dowolny.

3.8. Sprzęgło i sprężyna sprzęgła są dowolne.

3.9. Króciec ssący jest dowolny.

3.10. Zawór membranowy jest dowolny.

3.11. Oryginalna komora filtra powietrza może zostać przerobiona wewnątrz. Element filtra z gąbki może zostać usunięty. Zewnętrzny wygląd filtra nie może zostać zmieniony. Połączenia komory filtra powietrza z gaźnikiem, ramą i elementami obudowy skutera nie mogą zostać zmienione. Dodatkowe otwory wlotu powietrza w komorze filtra powietrza są dozwolone.

3.12. Sprężyna korektora momentu obrotowego jest dowolna.

3.13. Przełożenie (przekładnia) może zostać zmieniona.

3.14. Przednia tarcza hamulcowa jest dowolna. Większe tarcze hamulcowe z odpowiednimi adapterami do oryginalnych zacisków hamulcowych są dozwolone. Wszystkie części muszą być dostępne w handlu. Zaciski hamulcowe muszą pozostać oryginalne. Przewody hamulcowe mogą zostać zmienione.

3.15. Elementy resorujące zawieszeń i amortyzatory są dowolne. Oryginalne punkty mocowań muszą zostać zachowane.

3.16. Świece zapłonowe i fajka świecy są dowolne.

3.17. Uszczelka pod cylinder jest dowolna.

3.18. Rozrusznik elektryczny musi być sprawny.

3.19. Pojemność maksymalna tych klas wynosi 50ccm (z zastrzeżeniem pktu 3.2)

4. Ustalenia techniczne dla klasy 3

4.1. Maksymalna dozwolona pojemność 70cc może zostać osiągnięta przez zmianę średnicy cylindra (wraz z głowicą). Skok tłoka musi odpowiadać serii.

4.2. Można zastosować dowolny gaźnik, dostępny w handlu. Średnica gaźnika może wynosić maksymalnie 19mm z tolerancją +/- 0,1mm. W gaźniku można zmienić przepustnicę, iglice, dysze iglicy,dysze wolnych obrotów, dysze główną. Króciec ssący może zostać zmieniony. Gaźnik dowolny, dostępny w handlu.

4.3. Zapłon jest dowolny.

4.4. W cylindrze i obudowie silnika można wykonywać modyfikacje. Pozwala się na skrawanie i szlifowanie materiałów. Jakiekolwiek dodawanie materiałów jest zabronione. Naprawy spawaniem są dozwolone. Wał korbowy można wymienić na dowolny dostępny w handlu.

4.5. Układ wydechowy i obudowa filtra powietrza może zostać wymieniona. Kompletny układ wydechowy nie może wystawać poza obrys tylnego koła.

4.6. Sprzęgło i sprężyny sprzęgła są dowolne.

4.7. Pokrywy zapłonu nie wolno usunąć. Mogą zostać przeprowadzone zmiany w celu poprawy chłodzenia.

4.8. Zezwala się na modyfikacje pokrywy wariatora i sprzęgła, przy zachowaniu wszystkich śrub mocujących, przewidzianych przez producenta.. Jakiekolwiek zmiany powinny służyć tylko poprawie chłodzenia. Max średnica nawiercanych otworów nie może przekraczać 14mm. Pierwotnie przewidziane przez producenta funkcje części nie mogą zostać naruszone.

4.9. Wariator, pasek napędowy i przełożenie może zostać zmienione lub wymienione. Sprężyna korektora momentu obrotowego jest dowolna.

4.10. Zmiany w systemie chłodzenia są dozwolone. Przebudowa na inny system chłodzenia (np. chłodzenie powietrzem na chłodzenie wodą) jest dozwolone tylko z zastosowaniem części, które są dostępne w handlu.

4.11. Oryginalny system ssący musi zostać zachowany. Membrana i króciec gaźnika może zostać wymieniona względnie obrobiona/przerobiona. Mocowanie membrany musi zostać zachowane.

4.12. Dozwolona jest wymiana tylnej sprężyny amortyzatora i całego amortyzatora.

4.13. Widelec przedniego zawieszenia jest dowolny. Punkty mocowania muszą odpowiadać oryginalnym.

4.14. Układ hamulcowy jest dowolny. Wolno stosować tylko komponenty ze stali i żeliwa. Dozwolone są zaciski hamulcowe z ilością maksymalnie 2 tłoczków.

4.15. Dozwolona jest zmiana kranika do benzyny i przewodu paliwowego. Zbiornik paliwa musi pozostać oryginalny.

4.16. Oryginalny kształt karoserii, przewidziany przez producenta dla danego modelu, musi zostać zachowany. Dozwolone są tylko drobne zmiany, mające na celu przystosowanie skutera do warunków wyścigowych.

4.17. Wszystkie skutery mogą przed cylindrem (w karoserii) posiadać otwór o maksymalnych wymiarach 150 x 150mm. Na czołowej części karoserii, a także w jej tylnej części, można wykonać otwory o maksymalnej średnicy 14mm. Nie mogą one przekroczyć powierzchni chłodnicy.

4.18. Oryginalne instrumenty pomiarowe, np. kontrolka temperatury wody, obrotomierz, prędkościomierz, mogą zostać zdemontowane względnie zastąpione innymi.

4.19. Wszystkie części, które zostały wymienione, muszą odpowiadać serii, która jest przez ich producenta skatalogowana. Muszą one być dostępne w handlu.

4.20. Rama musi pozostać w oryginalnym stanie. Uchwyty mocujące, które łączą silnik z ramą, mogą - bez zmiany struktury - zostać zmienione.

4.21. Zbiornik oleju i pompa oleju mogą być usunięte.

Główna Komisja Sportu Motocyklowego