

2026

BAGGER RACING EUROPEAN CUP

CR10 – CR10T

REGOLAMENTO PROVVISORIO



Questa versione del regolamento può essere aggiornata durante l'anno.

Ciò che è in grassetto è nuovo per il 2026, ciò che è in **rosso** è nuovo nel corso della stagione 2026.

INDICE

Regolamento sportivo

- CR10.1 Titolo e generalità
- CR10.2 Circuito - Calendario
- CR10.3 Regolamenti particolari
- CR10.4 Competizioni aggiuntive
- CR10.5 Ufficiali di gara
- CR10.6 Piloti
- CR10.7 Iscrizione e quota
- CR10.8 Numeri di gara
- CR10.9 Programma dell'evento
- CR10.10 Verifiche tecniche
- CR10.11 Sessioni di prove
- CR10.12 Posizioni sulla griglia
- CR10.13 Procedura di partenza
- CR10.14 Gara
- CR10.15 Parc Fermé
- CR10.16 Risultati, punti e classifiche
- CR10.17 Premi

Regolamento tecnico CR10T

- CR10T.01 Generalità
- CR10T.02 Carburante e pneumatici
- CR10T.03 Classi
- CR10T.04 Equipaggiamento del pilota
- CR10T.05 Standard e specifiche tecniche
- CR10T.06.4 Interruttore di spegnimento

REGOLAMENTO SPORTIVO

CR10.1 TITOLO E GENERALITÀ

La FIM EUROPE (FIME), insieme alla BAGGER RACING LEAGUE, organizzerà la BAGGER RACING EUROPEAN CUP 2026.

Questi eventi si svolgeranno sotto la giurisdizione del Codice Sportivo, Disciplinare e di Arbitrato FIME, del regolamento FIME Circuit Racing CR01 e del regolamento tecnico FIME CR10T per la BAGGER RACING EUROPEAN CUP, nonché dei Regolamenti Particolari di ogni evento.

CR 10.01.1 DICHIARAZIONE

Le presenti regole e regolamentazioni della European Cup relative a competizione ed equipaggiamento hanno lo scopo di fungere da linee guida per lo svolgimento delle competizioni motociclistiche organizzate dalla Bagger Racing League European Cup in conformità con i regolamenti uniformi di gara, tecnici e sportivi pubblicati dalla Bagger Racing League. Queste norme, siano esse collegate o riferite alla sicurezza, intendono informare e indirizzare tutti gli individui e le entità coinvolti in tali competizioni affinché siano consapevoli delle questioni di sicurezza legate alle competizioni motoristiche. Tuttavia, la Bagger Racing League European Cup riconosce che tutte le forme di sport motoristico comportano per loro natura elementi di rischio intrinseco e che tali regole non garantiscono la sicurezza anche se rispettate, né la Bagger Racing League garantisce che tutti i soggetti coinvolti opereranno sempre in piena conformità di sicurezza con il presente regolamento. Ogni individuo ha la responsabilità di valutare personalmente gli aspetti di sicurezza connessi alle competizioni motoristiche e agli impianti e luoghi in cui esse si svolgono, insieme alle condizioni rilevanti di ciascun evento, e deve assumersi tutti i rischi connessi a tali competizioni.

CR 10.1.2 CLASSI AMMESSE ALL'EVENTO

Salvo diversa indicazione, le classi ammesse alla gara sono quelle menzionate all'art. CR10T 1.0 del Regolamento Tecnico.

Il Promotore si riserva il diritto di ospitare, compatibilmente con il programma, altre categorie/classi come classi di supporto.

CR 10.1.3 PUBBLICITÀ FIME

Sponsor generale: il Promotore BRL può riservare uno spazio pubblicitario su ogni moto a favore di uno sponsor generale; eccezioni possono essere concesse solo nel caso in cui un pilota abbia un contratto scritto con un'azienda operante nello stesso settore merceologico e tale contratto possa essere esibito.

CR 10.1.4 PUNTI E PREMI

I punti saranno assegnati ai piloti per ciascuna singola gara. Un elenco delle classifiche generali della serie sarà pubblicato al termine della stagione; i premi saranno assegnati ai piloti dopo l'ultimo evento del FIME BRE.

In ogni evento, il Promotore assegna 3 trofei ai vincitori di ciascuna classe e un trofeo per la pole position di ciascuna classe FIME. L'eventuale montepremi in denaro è a discrezione del Promotore. La partecipazione a tutte le premiazioni dei singoli eventi è obbligatoria per i piloti classificati nelle prime tre posizioni di tutte le gare.

La premiazione finale della FIM Europe si terrà alla fine della stagione in occasione dell'ultimo evento FIME. Tutti i piloti che riceveranno trofei durante la cerimonia finale della FIM Europe dovranno essere presenti. In caso di assenza, qualora le giustificazioni siano ritenute valide, i premi potranno essere ritirati da delegati.

CR 10.2 CIRCUITO - CALENDARIO

L'evento deve svolgersi su un circuito permanente. L'evento deve essere organizzato nel rispetto dei requisiti di omologazione nazionale oppure di omologazione FIM Europe.

Il calendario ufficiale sarà pubblicato su <https://www.fim-europe.com/open-calendar-circuit-racing/.com>

CR 10.3 REGOLAMENTI PARTICOLARI

I dettagli di tutti gli eventi saranno stabiliti nei Regolamenti Particolari.

Il Regolamento Particolare con il programma orario è redatto in collaborazione tra BRL e FIME.

CR 10.4 COMPETIZIONI AGGIUNTIVE

Durante un evento BRE CUP, l'Organizzatore/Promotore può organizzare altre gare, ma queste non possono modificare il programma dell'evento. Tutte le prove e le gare della BRE CUP devono essere organizzate secondo il presente regolamento o secondo i regolamenti particolari.

CR 10.5 UFFICIALI DI GARA AI SENSI DEL CODICE SPORTIVO FIME CR01

CR 10.5.1 PRESIDENTE E MEMBRI DELLA GIURIA E DEL FIME STEWARD PANEL

- GIURIA - Il Presidente di Giuria è nominato dalla Commissione Circuit Racing della FIM Europe. Il secondo membro della Giuria è delegato e nominato dalla FMNR.

- FIME STEWARD PANEL - È composto da tre membri. Il Presidente di Giuria è il capo dello Steward Panel e il Delegato FMNR è il secondo membro. Un terzo membro può essere scelto tra i delegati delle FMN. I membri devono essere titolari di licenza FIM o FIM Europe di Steward Sportivo Circuit Racing. Ulteriori membri sono senza diritto di voto:
- Responsabile permanente dell'organizzazione:
- Direttore di gara:
- Segretario della manifestazione:
- Capo delle verifiche tecniche:
- Capo del cronometraggio:
- Chief Medical Officer:
- Steward ambientale:

CR 10.5.2 DELEGATO FMN

Il delegato FMN deve essere nominato dalla propria FMN e deve essere titolare di una licenza FIM o FIM Europe di "Sporting Steward". Ha diritto di assistere, come osservatore, alle riunioni aperte della Giuria e riceverà tutta la documentazione ufficiale dell'evento.

CR 10.5.3 DIRETTORE DI GARA

Il Direttore di Gara deve essere nominato dalla FMNR e deve essere titolare di una valida licenza FIM o FIM Europe di "Clerk of the Course".

CR 10.5.4 ALTRI UFFICIALI

La FIM Europe può nominare un Direttore Tecnico responsabile della corretta applicazione del Regolamento Tecnico e della supervisione delle verifiche tecniche e dei reclami di natura tecnica. In assenza di un Direttore Tecnico, il Capo Tecnico Ufficiale assume il medesimo compito e responsabilità. Il Capo Tecnico Ufficiale e il Responsabile del Cronometraggio devono essere nominati dalla FMNR e devono essere titolari di licenza internazionale FIM o FIM Europe da Ufficiale, in conformità ai criteri di qualificazione previsti dall'art. 40.2.1 del Codice Sportivo FIM Europe.

CR 10.5.5 LINGUA

La lingua utilizzata per le comunicazioni sarà l'inglese.

CR 10.6 PILOTI

CR 10.6.1 LICENZA

I piloti devono essere titolari di una licenza FIM Europe Promotional Circuit Racing Continental Championships e dell'autorizzazione a partire rilasciata dalla propria FMN.

CR 10.6.2 LIMITE DI ETÀ

Il limite di età minimo è di 18 anni (il limite minimo decorre dalla data del compleanno del pilota) fino all'età massima consentita dalla federazione nazionale del pilota.

CR 10.7 ISCRIZIONE E QUOTA D'ISCRIZIONE

Il modulo d'iscrizione deve essere inviato all'Organizzatore secondo quanto indicato nei Regolamenti Particolari. La quota d'iscrizione è indicata nei Regolamenti Particolari e deve essere pagata presso la Race Office in circuito durante la registrazione amministrativa.

Una classe è considerata valida quando almeno 6 piloti superano le verifiche tecniche; se tale numero non viene raggiunto, i piloti di quella classe saranno inseriti in una classe equivalente al valore della loro prestazione (decisione da assumere dalla Direzione Gara) e ciò dovrà essere comunicato immediatamente ai piloti.

CR 10.8 NUMERI DI GARA

A tutti i piloti iscritti i numeri di gara saranno assegnati dal Promotore all'inizio del primo evento. I primi tre piloti classificati dell'anno precedente hanno il diritto di mantenere o scegliere il proprio numero per la stagione successiva.

Un pilota che cambia classe può scegliere lo stesso numero, se ancora disponibile.

Tutti i piloti manterranno tali numeri in ogni evento della stagione della FIME Cup.

CR 10.9 PROGRAMMA DELL'EVENTO

CR 10.9.1 PROGRAMMA DELL'EVENTO

Tutti gli eventi prevedono un orario come stabilito dal Promotore. Eventuali eccezioni saranno descritte nei Regolamenti Particolari dell'evento. Il programma definitivo sarà annunciato nel SR entro i termini previsti.

Se il programma lo consente, il Promotore si riserva il diritto di estendere le qualifiche a 30 minuti per tutte o alcune categorie.

CR10.9.2 BRIEFING PILOTI

Si terrà un briefing obbligatorio per tutti i piloti prima della prima sessione di prove; gli orari esatti saranno indicati nei Regolamenti Particolari e nei programmi orari degli eventi.

La mancata partecipazione completa al briefing comporterà una sanzione di 100,00 € per ciascuna infrazione, da pagare al più tardi un'ora prima dell'inizio della prima prova ufficiale all'Alpe Adria Motorcycle Union. Una deroga può essere concessa dal Race Director.

CR 10.10 VERIFICHE TECNICHE

Tutte le motociclette e i caschi dei piloti, compresi i relativi design, devono essere controllati dai Commissari Tecnici prima della prima partecipazione alle prove per gli aspetti di sicurezza, secondo il programma pubblicato nei Regolamenti Particolari.

Squadre o piloti che non rispettino il programma delle verifiche tecniche non saranno autorizzati a prendere parte all'evento. La procedura delle verifiche tecniche è descritta nel Regolamento Tecnico FIME.

CR 10.11 SESSIONI DI PROVE

CR 10.10.1 PROVE

Le prove saranno effettuate in conformità al CR01 e al SR.

Le prove supplementari organizzate su un circuito che ospita una riunione FIME nel fine settimana successivo possono essere aperte a tutti i piloti iscritti a tale manifestazione.

CR 10.11.2 Prove di qualificazione

Per qualificarsi alla gara, un pilota deve ottenere, in almeno una sessione di qualifica, un tempo pari almeno al 120% del tempo registrato dal pilota più veloce della propria classe.

Qualsiasi pilota che non riesca a ottenere un tempo di qualificazione potrà prendere parte alla gara purché, in una delle sessioni ufficiali di prove libere o warm-up, abbia ottenuto un tempo pari almeno al 120% di quello del pilota più veloce della stessa sessione. Tali piloti partiranno dal fondo dello schieramento, nell'ordine dei tempi ottenuti nelle prove libere.

La griglia di partenza è determinata dal miglior giro ottenuto combinando le sessioni di qualifica.

I risultati provvisori devono essere firmati dal Direttore di Gara.

CR 10.11.3 Warm-up (prove libere)

Quando si svolge una sessione di qualificazione il giorno della gara, non si effettua il warm-up. Le sessioni di warm-up della domenica non sono obbligatorie.

CR 10.12 POSIZIONI SULLA GRIGLIA DI PARTENZA

Alla riunione di Giuria successiva a ciascuna sessione di qualifica, verrà determinata una griglia di partenza provvisoria in base ai risultati delle qualifiche. La griglia ufficiale deve essere firmata dal

Presidente di Giuria prima della pubblicazione, al più tardi un'ora prima della partenza di ciascuna gara.

La griglia di partenza per Gara 1 sarà disposta come segue:

- 1^a fila: Pole Position (spot 2)
- 2^a fila: 2° e 3° miglior tempo sul giro (spot 4 e spot 6)
- 3^a fila: 4° – 5° – 6° (spot 7 spot 8 spot 9)
- 4^a fila: 7° – 8° – 9° (spot 10 spot 11 spot 12)
- 5^a fila: 10° – 11° – 12° e così via...

La griglia di partenza per Gara 2 è l'inversione della griglia di partenza di Gara 1.

CR 10.13 PROCEDURA DI PARTENZA

Tutti i piloti avranno 5 minuti per entrare in pista e prendere posto sulla griglia di partenza, secondo il programma orario.

La procedura di partenza inizierà secondo la procedura standard CR01.12.1.1, a partire dal cartello 5 minuti.

Quando lo starter sventolerà la bandiera verde per il warm-up lap, i piloti dovranno effettuare 2 giri di riscaldamento (per ragioni di sicurezza), quindi prendere posizione sulla griglia di partenza come previsto dall'art. CR01.12.1.1-15).

CR 10.14 GARA

La gara sarà organizzata secondo il FIME CR01.

La distanza minima di gara sarà di 40 km.

Nessun membro del team è autorizzato sulla griglia di partenza.

CR 10.15 PARC FERMÉ

Al termine della gara, o della parte finale di una gara interrotta, tutte le motociclette classificate devono entrare nel Parc Fermé in attesa dell'ispezione da parte dei Commissari Tecnici o di eventuali reclami. È responsabilità di team e piloti assicurare che la moto sia presente nel Parc Fermé. Le motociclette saranno normalmente rilasciate dall'area del Parc Fermé 30 minuti dopo il termine della gara.

Il Parc Fermé riservato ai primi tre piloti è situato vicino al podio, oppure davanti al podio, in un'area che sarà stabilita dall'Organizzatore.

Tutte le moto devono essere posizionate sopra il tappeto ambientale.

CR 10.16 RISULTATI DI CAMPIONATO, PUNTI E CLASSIFICHE

Tutti i risultati devono essere considerati non ufficiali fino a quando non siano controfirmati dal Presidente di Giuria durante l'ultima riunione di Giuria della giornata in questione. Tutti i risultati pubblicati devono pertanto riportare sempre la dicitura: "Risultato non ufficiale, soggetto a ratifica da parte della Giuria".

I punti saranno assegnati secondo il FIME CR01.

Per la classifica finale FIME saranno presi in considerazione tutti i risultati, compresi gli eventuali punteggi aggiuntivi.

Dalla classifica generale delle gare saranno ricavati i punti validi per la BRE CUP in tutte le classi FIME.

CR 10.17 PREMI

In ogni evento, il Promotore assegna 3 trofei ai vincitori di ciascuna classe e un trofeo per la pole position di ciascuna classe FIME. L'eventuale montepremi in denaro è a discrezione del Promotore. La partecipazione a tutte le premiazioni dei singoli eventi è obbligatoria per i piloti classificati nelle prime tre posizioni di tutte le gare.

La premiazione finale della FIM Europe si terrà alla fine della stagione in occasione dell'ultimo evento FIME. Tutti i piloti che riceveranno trofei durante la cerimonia finale della FIM Europe dovranno essere presenti. In caso di assenza, qualora le giustificazioni siano ritenute valide, i premi potranno essere ritirati da delegati.

REGOLAMENTO TECNICO CR10T

CR 10T.01 GENERALITÀ

Come regola generale, salvo quanto espressamente consentito dal presente Rulebook, l'equipaggiamento opzionale o le modifiche sono vietati. L'intento di una specifica regola prevale sull'interpretazione data dal concorrente. L'interpretazione di una regola sarà determinata dagli ufficiali della Bagger Racing League European Cup. Qualora una regola relativa all'equipaggiamento non sia chiara per un concorrente, si raccomanda di ottenere l'approvazione scritta della Bagger Racing League European Cup prima di effettuare qualsiasi modifica.

CR 10T.02 CARBURANTE

Attualmente BRL non prevede un carburante specifico. Il carburante di tutti i concorrenti deve essere "benzina per autotrazione" o "carburante da competizione" e, per evitare confusioni, sono escluse opzioni quali etanolo, metanolo, etere, ossido di propilene, acetone, nitropropene, nitrobenzene, tetraetile, alcoli e una serie di altri "ossigenati" che terminano in "ossido".

Stoccaggio del carburante: il carburante deve essere conservato normalmente nei box dei concorrenti in contenitori metallici sigillabili; piccole quantità fino a 20 litri possono essere conservate anche in contenitori plastici omologati.

Le attrezzature antincendio, i dispositivi di protezione e il personale devono essere conformi ai requisiti imposti dalle autorità locali e dai regolamenti locali.

L'Organizzatore deve mettere a disposizione di ciascun concorrente nell'area box estintori di dimensioni e tipologia approvate dai regolamenti locali.

CR 10T.02 PNEUMATICI

Marca e modello dei pneumatici saranno specificati dal Promotore nel Metzeler TD.

CR 10T.03 CLASSI

CR 10T.03.1 Classi

La Bagger Racing European Cup (BRL) prevede attualmente una sola classe di gara: Bagger GP.

La BRL e le sue caratteristiche sviluppate in funzione dei partecipanti sono state create per costituire una piattaforma competitiva volta a mettere in evidenza le caratteristiche prestazionali di motociclette V-TWIN di grande cilindrata fino a 6 cilindri e degli atleti che le guidano in eventi selezionati di alto livello.

Le diverse marche e modelli di veicoli presenti nella BRL sono compresi nell'elenco dell'equipaggiamento approvato per ciascuna classe di competizione. Oltre a identificare l'elenco dei veicoli ammessi nel programma competitivo BRL, ogni modello approvato è soggetto a regole e requisiti tecnici specifici che definiscono le tolleranze prestazionali, al fine di offrire uno spettacolo di qualità a piloti e pubblico.

CR 10T.03.2 Registrazione di classe

Le iscrizioni non saranno limitate.

Le pre-iscrizioni si chiuderanno 14 giorni prima dell'evento.

I piloti possono effettuare iscrizioni successive contattando BRL entro il termine indicato il venerdì precedente l'evento. Per le iscrizioni tardive saranno applicati costi aggiuntivi.

CR 10T.04 REQUISITI DELL'EQUIPAGGIAMENTO DEL PILOTA

- Casco - Casco integrale DOT (non modulare). Il casco deve essere conforme o superiore a Snell M2015, FIM BSI 6658 Type A ("Blue Label"), FIM ECER 22.05 o FIM JIST 8133:2000, ECE 22-06. Il casco non deve avere più di 5 anni e deve presentare un normale livello di usura da utilizzo e trasporto. Un casco che abbia subito un impatto o presenti danni visibili non supererà la certificazione tecnica. Sono consentiti tear-off monouso.
- Per la stagione 2026 il FRHPhe-01 è obbligatorio:
https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_01. Il FRHPhe-02 è fortemente raccomandato.
- Dal 2027 il FRHPhe-02 sarà obbligatorio:
https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02
- Tuta - Integrale.
- Protezione schiena: è fortemente raccomandato un paraschiena aftermarket; il paraschiena deve essere almeno un inserto in schiuma omologato CE, con o senza airbag integrato nella tuta, e deve riportare chiaramente i seguenti standard: il paraschiena deve essere conforme alla EN1621-2, CB ("central back") o FB ("full back"), Livello 1 o 2.
- Guanti: guanti che coprano completamente i polsi e li sovrappongano. I guanti devono essere in buone condizioni, senza fori o danni.
- Stivali - Devono garantire la completa protezione della caviglia. Possono essere indossati sotto le gambe della tuta solo se queste ultime sono progettate a tale scopo. In caso contrario, gli stivali devono sovrapporsi completamente alla tuta.

CR 10T.05 STANDARD E SPECIFICHE TECNICHE

Le seguenti regole hanno lo scopo di dare libertà di modificare o sostituire alcuni componenti nell'interesse della sicurezza, della ricerca e sviluppo e del miglioramento della competizione tra differenti concetti motociclistici.

TUTTO CIÒ CHE NON È AUTORIZZATO E PRESCRITTO NEL PRESENTE REGOLAMENTO È STRETTAMENTE VIETATO.

CR 10T.05.1 Motociclette approvate

- Harley-Davidson FL Touring di tutti gli anni
- Indian Bagger o Touring di tutti gli anni
- BMW R18 / BMW K16
- Honda Goldwing
- Kawasaki VN Voyager
- Suzuki Intruder
- Yamaha Star Cruiser Motorcycle

- Moto Guzzi MGX21
- Moto Guzzi California
- Triumph Rocket
- Ducati Diavel V2 / V4
- Motocicletta WYCHE

CR 10T.05.2 Peso

Fino a 1800 cc - minimo 240 kg

Oltre 1800 cc - minimo 290 kg

1. In nessun momento durante l'evento il peso dell'intera motocicletta (compreso il serbatoio e il suo contenuto) può essere inferiore al peso minimo.
2. Non è prevista alcuna tolleranza per il mancato rispetto del peso minimo.
3. Durante la verifica tecnica finale al termine della gara, le moto selezionate saranno pesate nelle condizioni in cui hanno concluso la gara e il limite di peso stabilito dovrà essere rispettato in tali condizioni. Non è consentito aggiungere nulla alla moto. Ciò include tutti i liquidi.
4. Durante le sessioni di prove e qualifiche, ai piloti può essere richiesto di pesare la motocicletta. In tutti i casi, il pilota deve conformarsi a tale richiesta.
5. L'uso di zavorra è consentito per rimanere al di sopra del peso minimo e può essere richiesto per handicap. L'uso di zavorra e l'eventuale handicap di peso devono essere dichiarati al Direttore Tecnico durante i controlli preliminari.

CR 10T.05.3 Numeri e tabelle

Il colore di fondo deve essere giallo e le cifre (numeri) devono essere nere.

CR 10T.05.4 Motore

Sistema di alimentazione per motociclette sotto i 1800 cc:

- I condotti aria, i corpi farfallati e l'airbox non possono essere modificati.
- L'aria e la miscela aria/carburante devono raggiungere la camera di combustione esclusivamente attraverso i corpi farfallati/collettori di aspirazione.

Sistema di alimentazione per motociclette oltre i 1800 cc:

- I condotti aria, i corpi farfallati e l'airbox possono essere modificati.
- L'aria e la miscela aria/carburante devono raggiungere la camera di combustione esclusivamente attraverso i corpi farfallati/collettori di aspirazione.

CR 10T.05.4 Testa cilindro

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

1. Motori raffreddati ad aria ad aste e bilancieri: le teste cilindro possono essere modificate oppure.
2. Motori raffreddati a liquido: le teste cilindro devono essere quelle originariamente montate, con le seguenti modifiche consentite:
 - La testa cilindro deve essere un componente di produzione realizzato con materiali e fusioni originali.
 - È consentita la lavorazione e lucidatura dei condotti della testa cilindro, normalmente associata alla messa a punto individuale, compreso il flusso dei gas nella testa e nella camera di combustione.
 - Gli isolatori di aspirazione dei corpi farfallati possono essere modificati.
 - Il rapporto di compressione non è definito.
 - La camera di combustione può essere modificata.
 - Le valvole possono essere modificate.
 - Le sedi valvole possono essere modificate o sostituite.
 - Le guide valvole possono essere modificate.
 - Le valvole devono rimanere nella posizione approvata e allo stesso tempo.
 - I bilanciatori (se presenti) possono essere modificati.
 - Il sistema di spurgo aria allo scarico può essere modificato.
 - Le molle valvola possono essere modificate.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 230 kg

- Il motore non può ricevere alcun aggiornamento tecnico da parte dell'OEM.
- La testa cilindro deve essere un componente di produzione realizzato con materiali e fusioni originali.
- È consentita la lavorazione e lucidatura dei condotti della testa cilindro, normalmente associata alla messa a punto individuale, compreso il flusso dei gas nella testa e nella camera di combustione.

CR 10T.05.5 Albero a camme

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- Gli alberi a camme possono essere modificati.
- Pignoni o ingranaggi alberi a camme.
- Pulegge, ingranaggi e pignoni degli alberi a camme possono essere modificati o sostituiti per consentire la regolazione della fasatura.
- È possibile modificare il dispositivo di tensionamento della catena o della cinghia di distribuzione.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

Nessuna parte dell'albero a camme può essere sostituita o modificata.

CR 10T.05.6 Cilindri

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- Nei motori aspirati con sistema ad aste e bilancieri raffreddati ad aria, l'alesaggio può essere aumentato fino a una cilindrata massima totale di 131 ci.
- I motori raffreddati a liquido aspirati normalmente sono limitati a.
- Motori sovralimentati: Harley-Davidson raffreddato ad aria 107 ci / Indian raffreddato ad aria 111 ci.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- La cilindrata deve rimanere quella indicata nella scheda di omologazione originale del costruttore.

CR 10T.05.7 Pistoni, fasce, spinotti e fermi

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- Motori V-twin ad aste e bilancieri raffreddati ad aria: possono essere modificati.
- Motore raffreddato a liquido: deve essere omologato, anche utilizzando materiali aftermarket che mantengano le dimensioni del componente OEM sostituito. Valvole e sedi valvole possono essere modificate.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- Motore raffreddato a liquido: deve essere approvato di fabbrica oppure come opzione di fabbrica.

CR 10T.05.8 Bielle

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- La biella può essere modificata.
- I bulloni di biella sono liberi, ma devono avere lo stesso peso o un peso superiore ed essere realizzati con lo stesso materiale del bullone originale oppure con un materiale di peso specifico superiore.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- La biella non può essere modificata.

- I bulloni di biella devono avere lo stesso peso o un peso superiore ed essere realizzati con lo stesso materiale del bullone originale oppure con un materiale di peso specifico superiore.

CR 10T.05.9 Albero motore

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- Sono consentite soltanto le seguenti modifiche all'albero motore:
- La corsa può essere modificata sui motori V-twin raffreddati ad aria e a liquido, mantenendola conforme al componente originariamente montato e approvato.
- Le superfici di supporto possono essere modificate.
- Possono essere applicati trattamenti superficiali ai componenti.
- È consentita la bilanciatura.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- È consentita la bilanciatura.

CR 10T.05.10 Carter / Cambio

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- I carter devono essere quelli originariamente montati, con le sole modifiche di seguito consentite. Se i carter hanno il cilindro integrato, la superficie superiore del cilindro può essere spianata per regolare l'accoppiamento. L'ugello spruzzatore dell'olio può essere modificato. Nei motori raffreddati ad aria ad aste e bilancieri sono consentite modifiche al carter per il gioco dell'albero a camme, la rimozione dell'albero di bilanciamento e gli aggiornamenti dei cuscinetti dell'albero motore.
- Non sono ammesse altre modifiche (compresa verniciatura e lucidatura).
- Può essere utilizzata soltanto la coppa olio originale oppure una coppa olio approvata con relativo pozzetto.
- Il coperchio sfiato olio deve rimanere originale, ma la piastra interna di sfiato/smorzamento può essere modificata o sostituita.
- Gli sfiati del serbatoio olio, eventualmente passanti in un contenitore esterno di raccolta, sono accettati, ma si raccomanda che tutti gli scarichi siano convogliati nel sistema di aspirazione.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- I carter devono essere quelli originariamente montati.

CR 10T.05.11 Carter laterali e protezioni

I coperchi laterali possono essere alterati, modificati o sostituiti (eccetto i coperchi pompa). Se alterati o modificati, devono avere almeno la stessa resistenza all'impatto dell'originale. Se sostituiti,

devono essere realizzati con materiale di pari o maggiore densità specifica e il peso totale del coperchio non deve essere inferiore all'originale.

Tutti i coperchi laterali/carter motore contenenti olio e che potrebbero entrare in contatto con il suolo in caso di incidente devono essere protetti da un secondo coperchio in metallo, ad esempio in lega di alluminio, acciaio inox, acciaio o titanio.

Tutti i tappi di scarico e riempimento devono essere legati con filo di sicurezza. I fermagli non sono consentiti. I filtri olio esterni, le viti e i bulloni che entrano in una cavità contenente olio devono essere assicurati con filo di sicurezza (ad esempio sui carter) oppure il filtro olio può essere dotato in alternativa di un sistema secondario di ritenuta.

CR 10T.05.12 Trasmissione / Cambio

La disposizione degli alberi della trasmissione deve essere identica a quella del veicolo approvato.

Il disegno, il materiale e la dimensione degli ingranaggi sono liberi.

I sistemi di trasmissione finale a cinghia possono essere convertiti in sistemi a catena.

CR 10T.05.12 Frizione

Sono consentite frizioni aftermarket o modificate (compresi dischi/molle/cestelli).

CR 10T.05.13 Pompe olio e linee olio

La pompa olio e la relativa piastra di supporto possono essere modificate.

Le linee olio possono essere modificate o sostituite. Le linee contenenti pressione positiva, se sostituite, devono avere costruzione rinforzata con treccia, con raccordi swaged oppure filettati.

CR 10T.05.14 Sistema di raffreddamento

L'unico liquido di raffreddamento motore consentito è l'acqua.

Possono essere consentiti radiatori aggiuntivi o maggiorati oppure radiatori olio maggiorati.

Lo scambiatore di calore olio/acqua originale può essere modificato o sostituito.

CR 10T.05.15 Airbox

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- L'airbox può essere modificato.
- Gli airbox devono essere progettati per trattenere l'olio proveniente dai carter in caso di rottura motore o ribaltamento.
- Dove sono installati tubi di sfiato o troppopieno, questi devono scaricare attraverso le uscite esistenti. Possono essere usati contenitori di raccolta, ma deve essere utilizzato il sistema chiuso originale.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- L'airbox non può essere modificato.
- Dove sono installati tubi di sfiato o troppopieno, questi devono scaricare attraverso le uscite esistenti. Possono essere usati contenitori di raccolta, ma deve essere utilizzato il sistema chiuso originale.

CR 10T.05.16 Alimentazione carburante

Le linee carburante dal serbatoio agli iniettori (linee carburante, tubo di mandata, raccordi, fascette, contenitore carburante) possono essere sostituite, a condizione che siano protette da danni causati da incidenti.

È possibile utilizzare raccordi rapidi oppure dry-break.

Possono essere utilizzate linee di sfiato carburante.

Possono essere utilizzati filtri carburante.

CR 10T.05.16 Sistema di scarico

Tubi di scarico, catalizzatori e silenziatori possono essere modificati o sostituiti.

Per motivi di sicurezza, i bordi esposti dell'uscita dello scarico devono essere arrotondati per evitare spigoli vivi.

È libera la fasciatura degli impianti di scarico.

Il limite di rumore per le Bagger sarà di 105 dB/A, misurato secondo la procedura standard adottata dai tecnici FIM, con una tolleranza di 3 dB/A solo dopo la gara.

CR 10T.05.17 Sistema di controllo motore

Motociclette oltre i 1800 cc e peso minimo 290 kg

- Sistema di controllo motore (ECU):
- Sistema originale approvato, con o senza software.
- Sistemi aftermarket: Thundermax, S&S, DynoJet / PV, Techno Research, TTS, Max ECU o simili.
- È consentita l'unità di controllo centrale (ECU).
- I sensori originali non possono essere sostituiti né possono essere aggiunti sensori supplementari alla moto per la raccolta dati.
- Non è possibile aggiungere sensori supplementari per strategie di controllo, salvo quelli relativi a corpi farfallati, pressione carburante, pressione olio, sonda lambda e sensore dell'asta cambio.
- Nessun modulo esterno può aggiungere strategie di controllo traction. I moduli possono essere collegati solo a iniettori, bobine di accensione, sonda lambda, alimentazione e piggyback per posizione farfalla, marcia e regime motore. È consentita la regolazione lambda automatica/closed loop.
- Non è possibile aggiungere apparecchiature elettroniche supplementari non presenti sulla motocicletta approvata originale, salvo le eccezioni di seguito indicate.
- È possibile aggiungere resistenze/carichi/hardware elettronico per sostituire componenti dell'impianto elettrico rimossi (incluse luci, sensori ossigeno, ecc.) al fine di evitare errori ECU; ciò include il cablaggio necessario per corpi farfallati e/o unità turbo.
- La telemetria non è consentita.
- Non è consentita alcuna connessione remota o wireless alla motocicletta per scambio dati o settaggi mentre il motore è in funzione o la moto è in movimento.
- Cablaggio:
 - Il blocchetto chiave/accensione può essere riposizionato, sostituito oppure.
 - È consentito tagliare e rimuovere i cavi in eccesso o inutilizzati dal cablaggio originale.
 - È possibile installare un cronometro. È possibile utilizzare cronometri GPS. Il cronometro può essere collegato alla moto soltanto tramite alimentazione e massa. È consentita la raccolta dati dai sensori della moto o dall'ECU. È consentita anche la raccolta dati dal cronometro tramite GPS e IMU interna.
- Le candele possono essere sostituite.
- Il modello di batteria è libero.

Motociclette sotto i 1800 cc e peso minimo 250 kg

- Sistema di controllo motore (ECU):
- Sistema originale approvato, con o senza software.
- I sensori originali non possono essere sostituiti né possono essere aggiunti sensori supplementari alla moto per la raccolta dati.
- Non è possibile aggiungere sensori supplementari per strategie di controllo, salvo quelli relativi a corpi farfallati, pressione carburante, pressione olio, sonda lambda e sensore dell'asta cambio.
- Nessun modulo esterno può aggiungere strategie di controllo traction. I moduli possono essere collegati solo a iniettori, bobine di accensione, sonda lambda, alimentazione e piggyback per posizione farfalla, marcia e regime motore. È consentita la regolazione lambda automatica/closed loop.

- Non è possibile aggiungere apparecchiature elettroniche supplementari non presenti sulla motocicletta approvata originale, salvo le eccezioni di seguito indicate.
- È possibile aggiungere resistenze/carichi/hardware elettronico per sostituire componenti dell'impianto elettrico rimossi (incluse luci, sensori ossigeno, ecc.) al fine di evitare errori ECU; ciò include il cablaggio necessario per corpi farfallati e/o unità turbo.
- La telemetria non è consentita.
- Non è consentita alcuna connessione remota o wireless alla motocicletta per scambio dati o settaggi mentre il motore è in funzione o la moto è in movimento.
- Cablaggio:
 - Il blocchetto chiave/accensione può essere riposizionato, sostituito oppure.
 - È consentito tagliare e rimuovere i cavi in eccesso o inutilizzati dal cablaggio originale.
 - È possibile installare un cronometro. È possibile utilizzare cronometri GPS. Il cronometro può essere collegato alla moto soltanto tramite alimentazione e massa. È consentita la raccolta dati dai sensori della moto o dall'ECU. È consentita anche la raccolta dati dal cronometro tramite GPS e IMU interna.
- Le candele possono essere sostituite.
- Il modello di batteria è libero.

CR 10T.05.18 Generatore, alternatore, avviamento elettrico

Lo statore/la bobina devono essere il componente originariamente montato, senza modifiche.

Le motociclette devono avviarsi da sole in folle sulla griglia di partenza. L'avviamento a spinta sulla griglia di partenza non è consentito; tuttavia, gli ufficiali di partenza possono avviare la moto a spinta se necessario (in marcia).

CR 10T.05.19 Telaio principale e moto di riserva

Per tutta la durata dell'evento, ciascun pilota potrà utilizzare un solo (1) mezzo completo.

CR 10T.05.20 Telaio carrozzeria e telaietto posteriore

- Il telaio principale deve essere quello originariamente prodotto e assemblato.
- È possibile praticare fori nel telaio per fissare componenti approvati (ad esempio supporti carena, ricollocazione valigie, attacchi ammortizzatore di sterzo, stabilizzatori motore e telaio, ecc.).
- Tutte le motociclette devono riportare sul telaio un numero identificativo del veicolo punzonato (un VIN legale appropriato).
- I tamponi possono essere montati al telaio utilizzando punti esistenti oppure inseriti nelle estremità degli assi ruota. Il materiale è libero.
- Per tutte le carenature, verniciature e decorazioni adesive, il design è libero. Le dimensioni complessive devono essere uguali a quelle dei componenti originali, con una tolleranza di +/- 10 mm, rispettando il più possibile il design e le caratteristiche della carena approvata.
- La larghezza complessiva della parte frontale può essere aumentata al massimo di +10 mm. In caso di contestazione, la decisione del Chief Technical Officer è definitiva.
- Il parabrezza può essere sostituito con un prodotto aftermarket. L'altezza del parabrezza è libera, con una tolleranza di +/- 15 mm misurata in verticale rispetto alla piastra superiore della forcella.

Il parabrezza non deve presentare spigoli vivi. Il materiale deve essere trasparente o leggermente fumé.

- I supporti e i fissaggi della carena possono essere modificati o sostituiti. Il materiale è libero.
- La carena inferiore deve essere costruita in modo da contenere almeno 5 litri in caso di guasto motore. I bordi inferiori di tutte le aperture della carena devono trovarsi almeno 50 mm sopra il fondo della carena.
- La carena inferiore deve incorporare almeno un'apertura di 20 mm di diametro nella zona anteriore inferiore. Tale foro deve rimanere chiuso in condizioni di asciutto e potrà essere aperto soltanto in condizioni di bagnato dichiarate dal Race Director.
- La carena anteriore deve essere inclusa nella misurazione del manubrio; l'altezza minima è di 15 cm dal manubrio.

CR 10T.05.21 Sospensioni

Le sospensioni possono essere modificate, ma deve essere utilizzato un sistema simile a quello approvato.

Sospensione anteriore

- La forcella anteriore può essere sostituita in tutto o in parte.
- Le piastre superiore e inferiore (piastre forcella / ponticelli) e il canotto manubrio possono essere sostituiti o modificati.
- È possibile aggiungere o modificare un ammortizzatore di sterzo.
- L'ammortizzatore di sterzo non può funzionare come limitatore di sterzata.

Forcellone (RearFork)

- Il forcellone può essere sostituito solo su motociclette con cilindrata superiore a 1800 cc e peso superiore a 290 kg.
- Una protezione rigida (shark fin) deve essere fissata al forcellone e deve coprire sempre l'apertura tra il ramo inferiore della catena, il forcellone e la corona posteriore, indipendentemente dalla posizione della ruota posteriore.
- È possibile aggiungere staffe per cavalletto posteriore al forcellone mediante saldatura oppure.
- Le staffe devono avere bordi arrotondati (a grande raggio). Le viti di fissaggio devono essere.
- Il perno del forcellone può essere modificato o sostituito.

Gruppo sospensione posteriore

- È possibile sostituire l'unità di sospensione posteriore, ma deve essere utilizzato un sistema analogo (ad esempio doppio o mono).
- Gli attacchi superiori rimovibili dell'ammortizzatore possono essere sostituiti. In caso di sostituzione, devono mantenere la geometria generale approvata.

CR 10T.05.22 Ruote

- Le ruote possono essere sostituite e i relativi componenti possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati sulla motocicletta approvata.
- Le ruote aftermarket devono essere in alluminio.
- Non è consentito l'uso dei seguenti materiali in lega per le ruote: berillio ($\geq 5\%$), scandio ($\geq 2\%$), litio ($\geq 1\%$).
- Le ruote aftermarket possono essere in alluminio o magnesio. Le uniche ruote in fibra di carbonio approvate sono le BST 7.
- Cuscinetti, paraoli e assi possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati sui veicoli approvati. È vietato l'uso di titanio e leghe leggere per i perni/assi ruota.
- I pesi di equilibratura delle ruote possono essere rimossi, sostituiti o aggiunti.
- Misure ruote: anteriore 17" / 18" / 19" e posteriore 17" / 18".

CR 10T.05.23 Freni

- La pompa freno anteriore può essere modificata.
- Le pinze freno anteriori possono essere modificate.
- La pompa freno posteriore può essere modificata.
- Le pinze freno posteriori possono essere modificate.
- Le pastiglie o ganasce freno possono essere modificate.
- I tubi freno e i raccordi freno possono essere modificati.
- È possibile installare sistemi idraulici anti-ritorno sulle linee/pinze freno.
- I dischi freno possono essere modificati, ma per i dischi freno è consentito solo acciaio (contenuto massimo di carbonio 2,1% in peso). Le leghe contenenti berillio non sono consentite per le pinze freno.
- I sistemi ABS devono essere rimossi o disattivati se ancora attivi.
- Protezione leva freno: le motociclette devono essere equipaggiate con una protezione leva freno progettata per proteggere la leva sul manubrio da azionamenti accidentali in caso di collisione con un'altra motocicletta. Sono consentite protezioni omologate FIM indipendentemente dal materiale. Il Chief Technical Officer ha il diritto di rifiutare qualsiasi protezione che non soddisfi tale finalità di sicurezza.

CR 10T.05.24 Manubri e comandi al manubrio

I manubri, i comandi al manubrio e i cavi possono essere modificati o sostituiti rispetto a quelli montati sulla motocicletta approvata.

Le valvole a farfalla comandate a cavo (gruppo manopola) devono essere dotate sia di cavo di apertura sia di cavo di chiusura, anche quando viene utilizzato un comando remoto cablato.

Le motociclette devono essere dotate di un pulsante o interruttore di spegnimento motore funzionante montato sul lato destro del manubrio (facilmente raggiungibile mentre si impugnano le manopole), in grado di arrestare un motore in funzione. Il pulsante o interruttore deve essere ROSSO.

La leva del freno anteriore deve essere dotata di protezione.

CR 10T.05.25 Pedane e comandi a pedale

Pedane, supporti/staffe e relativi componenti possono essere sostituiti e riposizionati, ma i supporti/staffe devono essere fissati ai punti di attacco originali del telaio oppure in un'altra posizione che non richieda modifiche al telaio.

CR 10T.05.26 Serbatoio carburante

Il serbatoio carburante deve mantenere la forma generale e le dimensioni del componente originariamente montato e approvato.

I serbatoi con tubi di sfiato devono essere dotati di valvole di ritorno che scarichino in un serbatoio di raccolta di volume minimo 250 cc, realizzato in materiale idoneo.

Il materiale è libero.

Il serbatoio modificato non può essere ridotto di oltre il 50% della sua capacità originale.

CR 10T.05.27 Sella

La sella può essere modificata.

CR 10T.05.28 Carena / Carrozzeria

La carena, il parafango posteriore e la carrozzeria devono in linea di principio essere conformi alle forme approvate originariamente prodotte dal costruttore. Le modifiche stilistiche sono libere. Il parafango anteriore è libero. Il materiale è libero. I fari possono essere mantenuti anche se considerati esterni. Tutti i vetri e le lenti in plastica devono essere coperti con vinile trasparente o con un vinile che riproduca l'aspetto della lente.

Harley-Davidson: è richiesta una carena Batwing oppure Road Glide. È accettato uno qualunque dei due stili indipendentemente dal modello di motocicletta HD.

Indian Motorcycles: deve replicare il componente originariamente montato e approvato.

Tutte le altre motociclette devono essere dotate di una carena di protezione aerodinamica del pilota che copra almeno il 60% della larghezza complessiva del manubrio e abbia un'altezza minima di 30 cm.

Il parabrezza deve essere installato.

Una vasca inferiore / di raccolta deve essere costruita in modo da contenere, in caso di guasto motore, almeno la metà della capacità totale di olio motore e liquido di raffreddamento utilizzata nel motore. La capacità totale del motore Harley M8 ('17-'21) è pari a 5 litri. La capacità totale del motore Harley Twin Cam ('99-'16) è pari a 4 litri.

Le borse laterali devono in linea di principio essere conformi alle forme originali prodotte dal costruttore. Le modifiche stilistiche sono libere.

La parte interna della borsa (lato ruota) può essere modificata nella forma, ma deve mantenere le dimensioni originali.

L'altezza può essere modificata di un massimo di 2" rispetto al punto di fissaggio originale sul telaio. Il materiale è libero.

Le borse laterali devono, in linea di principio, essere conformi alle specifiche dimensionali e di forma OEM delle valigie rigide del modello Touring originariamente montato. Materiale libero.

I seguenti elementi POSSONO ESSERE modificati o sostituiti rispetto a quelli montati sulla motocicletta approvata:

- Qualsiasi tipo di lubrificante, liquido freni o liquido sospensioni può essere utilizzato.
- Guarnizioni, tenute e paraoli.
- Possono essere utilizzati cuscinetti di qualsiasi tipo e marca (a sfere, a rulli, conici, lisci).
- I fissaggi (dadi, bulloni, viti, ecc.), esclusi i bulloni interni del motore, devono essere realizzati con materiali standard approvati oppure con materiali di peso specifico superiore.
- È consentita la riparazione delle filettature mediante inserti in materiali differenti, come gli helicoil.

CR 10T.05.29 Protezione catena

Una protezione rigida (shark fin) deve essere fissata al forcellone e deve sempre coprire l'apertura tra il ramo inferiore della catena, il forcellone e la corona posteriore, indipendentemente dalla posizione della ruota posteriore. Deve essere montata in modo tale da ridurre la possibilità che qualsiasi parte del corpo del pilota rimanga intrappolata tra il ramo inferiore della catena e la corona posteriore. La protezione catena deve essere fissata con almeno 2 bulloni in acciaio (diametro minimo 6 mm). Il Chief Technical Officer ha il diritto di rifiutare qualsiasi protezione che non soddisfi tale finalità di sicurezza.

CR 10T.05.30 Luce di sicurezza posteriore

Tutte le motociclette devono avere una luce rossa funzionante montata sul posteriore della moto. Tale luce deve essere accesa ogni volta che la motocicletta è in pista o percorre la pit lane e la Race Direction dichiara la sessione WET.

Tutte le luci devono rispettare quanto segue:

- La luce posteriore deve essere montata sulla moto in ogni momento durante l'evento.
- La luce posteriore deve essere correttamente fissata con viti. È vietato il montaggio con nastro adesivo. È consentito il montaggio con sistemi hook-and-loop quando il cablaggio della luce è collegato alla motocicletta.
- La superficie luminosa deve essere almeno di 4 cm² (ad esempio rettangolare 4 cm x 1 cm, circolare Ø 2,25 cm).
- La direzione del fascio luminoso deve essere parallela alla linea centrale della motocicletta (direzione di marcia) ed essere chiaramente visibile da dietro per almeno 15 gradi a sinistra e a destra della linea centrale della motocicletta.
- La luce posteriore deve essere montata vicino all'estremità della sella / carrozzeria posteriore e approssimativamente sulla linea centrale della motocicletta.
- La potenza / luminosità deve essere equivalente ad almeno 10W (incandescenza) oppure 1W (LED).
- L'emissione deve essere continua; nessuna luce di sicurezza lampeggiante mentre la motocicletta è in pista. Il lampeggio è consentito solo in pit lane quando è attivo il pit limiter.
- L'alimentazione della luce di sicurezza può essere separata dalla motocicletta.
- Il Chief Technical Officer ha il diritto di rifiutare qualsiasi sistema di illuminazione che non soddisfi tale finalità di sicurezza.

CR 10T.06.4 INTERRUOTTORE DI SPEGNIMENTO

Tutte le motociclette devono essere equipaggiate con un interruttore o pulsante di spegnimento funzionante montato sul manubrio (facilmente raggiungibile mantenendo le mani sulle manopole), in grado di arrestare un motore in funzione. Il pulsante o interruttore deve essere ROSSO.