



1: LICENZA

Sono ammessi al campionato piloti con licenza AICS (Associazione Italiana Sport Cultura).

2. ISCRIZIONE

Piloti e Team ammessi:

Sono ammessi tutti i piloti in possesso della licenza indicata al punto 1. L'età minima e massima sarà quella consentita per l'ottenimento della licenza.

A ciascuna gara la tassa di iscrizione alla gara è di € 80. L'iscrizione alla gara, ricevuta tramite gli appositi moduli, completati in ogni parte, sarà accettata fino alle ore 8.30 della domenica in cui si svolgerà la gara.

3. FORMULA DI GARA

Numero un turno di prove libere e un turno di prove cronometrate ufficiali, di durata variabile secondo le esigenze di programma (minimo 15 minuti). I tempi di qualificazione decreteranno le griglie di partenza delle finali. Sono previste 2 finali/manche. In occasione di gare effettuate in concomitanza con altre manifestazioni sportive gestite dall'organizzazione dell'evento (Scooter Day) è prevista una sola manche. Questo potrà avvenire 1 sola volta nell'arco del campionato.

4. TEMPI DI QUALIFICA

I tempi di qualifica saranno determinati con l'utilizzo dei transponder consegnati dalla direzione gara, nei turni di prove cronometrate. Il transponder va fissato in modo adeguato NON oltre la parte anteriore dello scudo della vespa (Non manubrio, forcella, nasello porta claxon, parafango etc)

Ciascun pilota partecipante deve assolvere almeno un giro cronometrato. Non potrà essere ammesso alla gara, il pilota, che durante il periodo a disposizione per i tempi di qualifica non assolve un intero giro intero passando almeno 2 volte il via. Lo scooter utilizzato per le qual-

5. PARTENZA

Prima di ogni partenza è obbligatorio effettuare il giro di ricognizione. È fatto salvo il caso in cui sia la direzione di gara stessa a prevedere la partenza senza giro di ricognizione. Il mancato compimento del giro di ricognizione (ove prescritto) per ritardo del pilota o anche per forza maggiore, determina la partenza dai box o dall'ultima griglia, a seconda della situazione in concreto. I mezzi che hanno superato le prove cronometrate partiranno in griglia secondo il tempo di qualifica. L'ultimo classificato della categoria Open parte dopo il penultimo della categoria Open Indipendentemente dal tempo in qualifica, i piloti dietro scalano di un posto in griglia.



6. PUNTEGGI E CLASSIFICHE

Delle Finali di ogni gara:

Per ognuna delle due manche di gara verranno attribuiti i seguenti punteggi:

1°=300 - 2°=240 - 3°=200 - 4°=170 - 5°=150 - 6°=140 - 7°=130 - 8°=120 - 9°=110 - 10°=100 - 11°=95
12°=90 - 13°=85 - 14°=80 - 15°=75 - 16°=70 - 17°=65 - 18°=60 - 19°=55 - 20°=50 - 21°=45 - 22°=40
23°=35 - 24°=30 - 25°=29 - 26°=28 - 27°=27 - 28°=26 - 29°=25 - 30°=24 - 31°=23 - 32°=22 - 33°=21
34°=20 - 35°=19 - 36°=18 - 37°=17 - 38°=16 - 39°=15 - 40°=14 - 41°=13 - 42°=12 - 43°=11 - 44°=10
45°=9 - 46°=8 - 47°=7 - 48°=6 - 49°=5 - 50°=4 - 51°=3 - 52°=2 - 53°=1

Dal 19° classificato in poi verrà assegnato un punto; a tutti i piloti presenti alle operazioni preliminari ed ammessi alle prove libere anche se non classificati (purché non squalificati), verrà assegnato un punto. I piloti che avranno partecipato ad almeno 4 giornate di gara e superato le prove cronometrate potranno partecipare alla classifica finale del campionato. Viceversa dopo l'ultima giornata di gare i punti acquisiti verranno decurtati e verrà riformulata la classifica generale.

La classifica finale di gara verrà redatta per somma di punti, considerando validi tutti i punteggi acquisiti in ciascuna manche finale disputata. In caso di pareggio alla fine di una gara, il pilota che avrà totalizzato il punteggio superiore nella seconda manche, sarà nella posizione più alta in classifica rispetto al pilota con lo stesso punteggio totale.

Scarto:

Possono essere scelte come scarto 2 manche, anche della stessa gara. Sono escluse dal diritto di scarto gare o manche soggette a squalifica.

Il punteggio finale, determinante per la classifica generale, si compone di max. 10 manche tenendo conto dello scarto. In casi di gara con una sola manche (vedi punto 3) il punteggio finale si compone di max. 9 manche.

7a. VERIFICHE TECNICHE ED ESTETICHE

Le verifiche verranno effettuate dal responsabile tecnico designato dalla A.S.D Scooter Racing Italy con il supporto dei Commissari Tecnici. Prima di ogni giornata di gara, gli scooter dovranno essere sottoposti alle verifiche tecniche. Superate le verifiche tecniche, il mezzo e i componenti montati saranno punzonati. Ove successivamente alla punzonatura si rendesse necessaria la sostituzione di un componente (Gruppo termico, scarico ecc..) il pilota ha l'obbligo di ri-presentare il mezzo ai commissari di gara per la nuova punzonatura. Non sarà possibile cambiare il telaio del mezzo dopo le prove cronometrate.

7b. VERIFICHE TECNICHE SUCCESSIVE DI CONFORMITÀ AL REGOLAMENTO

I primi tre scooter classificati di ogni categoria, oltre uno a estrazione saranno depositati nel parco fermo al termine della seconda manche. Nel caso in cui un pilota/team, individuato in base ai suddetti criteri non si dovesse presentare con il proprio mezzo alle verifiche, verrà squalificato da entrambe le manche.



Le verifiche verranno eseguite in un ambiente delimitato, denominato parco chiuso. Potranno accedere a tale ambiente solo gli addetti alle verifiche tecniche. Il parco chiuso sarà strutturato in modo tale, da consentire la vista dall' esterno da almeno 3 lati.

L'esito delle verifiche verrà pubblicato immediatamente, ed è suscettibili di ricorso da parte dei piloti e Team della stessa classe/categoria, entro e non oltre 15 minuti dalla pubblicazione dell' esito stesso. Una volta decorso il termine di 15 minuti, senza che sia stato presentato ricorso, l' esito si ritiene definitivo, e il veicolo potrà essere prelevato dal pilota/team. Solo in questo momento il trasponder potrà essere smontato. Gli eventuali ricorsi presentati in merito all' esecuzione delle verifiche tecniche, entro il termine di 15 minuti, verranno esaminati. L' esito della seconda verifica é definitivo.

Al fine di garantire la completa trasparenza delle verifiche, tutti gli esiti verranno pubblicati successivamente sul sito <http://www.scooterracingitaly.com>

7c. RICORSO INDIVIDUALE

Ogni Team/pilota partecipante, potrà presentare ricorso avverso uno o più partecipanti della sua stessa classe/categoria. Se l' esame del ricorso comporta lo smontaggio di uno o più componenti del veicolo, il ricorrente dovrà preventivamente depositare una determinata somma a titolo di rimborso spese/lavoro, per il caso in cui la verifica dia esito negativo.

Tale somma verrà restituita al ricorrente in caso di esito positivo, o divisa nel montepremi di giornata in caso di esito negativo.

I depositi ammontano a
(applicabili per analogia anche a altri eventuali componenti di simile entità):

€ 150,00 - smontaggio albero motore

€ 100,00 - smontaggio GT

€ 20,00 - smontaggio Carburatore

€ 20,00 - smontaggio marmitta

Criteri di individuazione delle verifiche da effettuare alle singole gare, nonché degli scooter oltre il terzo posto in classifica, da sottoporre alle verifiche:

Un pilota scelto ad estrazione, in occasione del briefing, estrarrà almeno 4 numeri di gara della sua stessa classe. Questi verranno conservati.

Il primo numero estratto, non compreso tra i primi 3 classificati, verrà sottoposto alle verifiche tecniche insieme a quest' ultimi.

Le verifiche avranno ad oggetto 2-3 elementi individuati ad estrazione da uno dei partecipanti in occasione del briefing. Tali elementi sigillati, verranno custoditi fino al termine della gara, ove dinanzi al parco chiuso verranno aperti e pubblicati.



8. NUMERI DI GARA

Sul mezzo da gara debbono essere obbligatoriamente applicati 3 serie di numeri di gara sulla parte anteriore e sul lato destro e sinistro del veicolo, in posizioni ben leggibili (a discrezione della direzione gara).

9. PILOTI STRANIERI

Qualora un pilota straniero intenda partecipare ad una o più gare di campionato (non oltre 4) saranno consentite deroghe al regolamento tecnico purché il mezzo soddisfi i requisiti di cilindrata e di sicurezza.

10. NORME GENERALI

Per quanto non contemplato nel presente regolamento vale quanto riportato nel regolamento generale della lega motociclismo AICS attualmente in vigore.

Quando non specificato altrimenti, con la parola Vespa si sottintende anche Lambretta.

REGOLAMENTO TECNICO

Sono ammesse tutte le Vespe monocilindriche a marce a mano a due ruote con diametro massimo del cerchio 10 pollici .

I Telai (scocche) devono essere Vespa o Lambretta .I mezzi non devono presentare parti sporgenti pericolose o mal fissate.

Tutte le parti in movimento (cinghie, volani, ventole ecc.) devono essere ben protette; in particolare le marmitte devono essere montate in modo da non creare impedimenti o pericoli per il pilota o terzi in caso di emergenza o avaria del mezzo.

Ogni mezzo deve essere dotato di interruttore stacca-corrente mediante interruttore a strappo . E' consigliato il montaggio di un dispositivo di sgancio rapido del tubo benzina.

CARTER MOTORE

Il carter motore per le vespa deve essere di derivazione Vespa Small (50special, primavera, et3, pk, ecc.); o PX/ts etc.. consentiti tutti i modelli purché abbinati ai telai di origine (carter nati per vespe grandi su telai grandi, carter nati per vespe small su telai piccoli).

Il carter motore deve presentarsi in buone condizioni senza rotture, crepe o evidenti perdite di olio. Sono vietate piastre e spessori tra i due semicarter.

Il carter motore per le lambretta deve essere di derivazione lambretta.

PNEUMATICI E CERCHI

I pneumatici devono essere omologati per uso stradale e presentarsi in ottime condizioni senza screpolature, abrasioni o altri difetti che ne possano compromettere il buon funzionamento.

I cerchi non hanno limitazioni particolari fermo restando che la misura rimanga di 10 pollici e che si possano abbinare alle forcelle utilizzate.



E' possibile utilizzare cerchi formati da due elementi, o mono elemento tipo tubeless. Vietati i cerchi in teflon o materiale NON metallico.

Non è consentito l' uso di termocoperte per riscaldare le gomme.

TELAIO

Il Telaio si deve presentare in buone condizioni generali e strutturali senza parti sporgenti o taglienti. Non e' consentito asportare scudi, pedane o scocche laterali. Sono ammesse scocche in vetroresina o carbonio, anteriori o posteriori che riproducano la forma originaria del mezzo e purché siano ben fissate , fatte a regola d'arte e robuste a sufficienza, in modo garantire la protezione del pilota in caso di caduta. Sono ammesse tutte le modifiche sopra citate purché' non vadano a compromettere la robustezza strutturale/generale del telaio.

E' consentito comunque ridurre la larghezza dello scudo e della pedana.

La Larghezza minima consentita è di 35cm (Vespa Small, Large e Lambretta)

Sono consentiti rinforzi perimetrali su scudo pedana e scocche, e l'uso di tamponi per proteggere il mezzo in caso di caduta. Tranne per le vespa con telaio in carbonio/vetroresina, che ne sono esentate, è obbligatorio il montaggio di un profilo di protezione su tutto il perimetro scudo e pedana che non deve presentare parti taglienti E' consentito (consigliato) un bordo scudo metallico tondo (es. bordo scudo coppini in acciaio o tondino di ferro saldato). E' consentito a tale scopo anche ripiegare il profilo esterno di scudo, pedana, scocche.

Sportellino copri motore obbligatorio per le vespe small frame, entrambe le pance obbligatorie per le vespe large e lambretta. Sono consentite applicazioni di barre perimetrali atte alla protezione di carrozzeria o parti di motore (es. ventole)

Vista la struttura del telaio vespa/lambretta sono consentiti rinforzi con tubo o barra saldata o avvitata tra canotto sterzo e attacco sella..La zona che si verrà a creare tra barra/tubo e pedana sottostante deve essere assolutamente chiusa con paratia per evitare spiacevoli conseguenze in caduta. La paratia/barriera deve essere ben fissata e robusta,il materiale da utilizzare e'lamiera metallica o plexiglass di spessore adeguato

E' Assolutamente vietato variare il punto d'attacco del motore al telaio e modificare l'interasse allungando o accorciando lo stesso.

PEDALINA DI MESSA IN MOTO

E' vietato il montaggio della pedalina per la messa in moto originale senza alcuna modifica. E' consentito non montarla oppure montare un modello con pedalina girevole o retraibile purchè non sporga dalla sagoma del telaio. E' consentito piegare la pedalina originale in modo che non sporga dalla sagoma del telaio. La direzione si riserva di escludere vespa con pedalina eccedente la sagome della vespa o mancante della battuta poggiatesta.

SERBATOIO

Il serbatoio è libero purché sia sufficientemente robusto, realizzato con materiale idoneo e dotato di rubinetto accessibile dall'esterno. Il serbatoio deve essere fissato in modo adeguato nell' apposito vano sottosella e non deve presentare perdite.

COMANDO CAMBIO E MANUBRIO

Il manubrio deve essere di derivazione vespa. Consentiti tutti i modelli in alluminio o ferro (vedi ultime versioni). Consentite applicazioni di pompe idrauliche per frizione e freno anteriore ben fissate e non troppo sporgenti. Comando gas di tipo tradizionale o rapido anch' esso ben fissato al corpo manubrio. Divieto assoluto di montare leve appuntite o senza pallino di sicurezza.



Il comando del cambio deve essere tassativamente a polso come in origine. Vietato cambio sequenziale o servoassistito in qualsivoglia maniera. Obbligatorio il montaggio di un sistema di spegnimento d'emergenza a strappo.

MARMITTE

Sono consentite tutte le marmitte purché dotate di silenziatore adeguato; la rumorosità massima non dovrà in linea di massima superare i 95db a 6000 giri/min. I mezzi che superano tale soglia verranno sospesi in attesa di adeguamento e/o modifica del sistema di scarico. Le marmitte dovranno rimanere nella sagoma del telaio vespa, dovranno essere ben fissate e montate in modo da non pregiudicare la sicurezza del pilota e dei terzi.

CARBURANTE

Sono severamente vietati propellenti diversi dalla benzina (per es.: alcoli, nitrometano, metanolo ecc. ecc.). Sono ammesse benzine con numero di ottano (RON) max 98 normalmente reperibili in commercio 24h/24 presso i distributori di benzina. E' vietato qualsiasi tipo di sovralimentazione meccanica o chimica, soprattutto l' utilizzo di gas ossigenanti quali protossido d' azoto, ossigeno ecc. ecc..

ACCENSIONE E VOLANO MAGNETE

Sono consentiti tutti i tipi accensione nate per Vespa e normalmente reperibili in commercio, elettroniche o a puntine. Il volano deve essere ben fissato e non deve presentare crepe o rotture. Il copri volano e' obbligatorio e deve essere in metallo.

SELLA

E' consentito il montaggio di tutte le selle in commercio e quelle di realizzazione artigianale. Le selle devono essere ben fissate. Tutte le sedute dovranno avere un sistema di chiusura efficace che non dovrà permetterne l' apertura accidentale.

FORCELLA, SOSPENSIONI E FRENI

Sono consentite tutte le forcelle sia mono che doppio stelo di derivazione vespa o scooter; ammortizzatori oleopneumatici o a gas e freni a tamburo o a disco abbinabili alla forcella stessa reperibili in commercio. Tutte le forcelle devono essere ben fissate e in buono stato di utilizzo. I freni devono funzionare perfettamente e correttamente su entrambe le ruote pena la squalifica.

PESO MINIMO DEL MEZZO

Il peso minimo Vespa + pilota sarà di 150 kg.

Il peso totale minimo rappresenta la seguente somma:

peso del mezzo con la benzina residua nel serbatoio in fase di verifica tecnica, peso del pilota in assetto da gara. E' consentita l' aggiunta della zavorra che dovrà essere ben fissata in maniera tale da non costituire pericolo per sé e per i terzi. Il peso e la posizione delle zavorre va dichiarato e sarà verificato visivamente prima dell' inizio gara dallo staff. Il peso minimo verrà rilevato al termine della gara. Per questo il pilota avrà l' obbligo di presentarsi alle operazioni di pesatura in tenuta da gara.

ABBIGLIAMENTO

Tuta in pelle intera o spezzata purché cucita adeguatamente in corrispondenza della giunzione giubbotto - pantaloni, con protezioni su spalle e gomiti, paraschiama, guanti, stivaletti, casco inte-



grale. Tutto l'abbigliamento deve essere omologato per utilizzo motociclistico. Il casco deve essere omologato per uso in pista (sgancio con fibbia ad anelli) **OBBLIGATORIO IL COLLARE**. Le tute in due pezzi adattate al regolamento con cucitura saranno sottoposte ad esame visivo da parte dei tecnici di gara.

COMPORAMENTO

Il pilota non potrà provare il proprio mezzo nell' area dei box; pena l' immediata squalifica dalla gara.

Se il comportamento si ripete alla gara successiva, il pilota verrà squalificato per tutto il campionato.

Il pilota non potrà sottrarsi alla verifica del mezzo se e quando richiesto da parte dello staff tecnico; in caso di rifiuto verrà immediatamente squalificato.

Ogni concorrente ha il diritto di richiedere una verifica tecnica postgara in caso di sospetto legittimo verso un altro concorrente. Il richiedente dovrà versare una caparra di 100 euro alla direzione di gara per la verifica. In caso di sospetto fondato verrà restituita la caparra, altrimenti verrà ripartita nel montepremi di giornata. La direzione di gara può in qualsiasi momento impedire la partenza o intimare lo STOP (anche durante la gara tramite segnalazione specifica) ad ogni mezzo che riterrà non sicuro, irregolare o pericoloso.

In caso di caduta è fatto obbligo, se possibile, di spostare se stessi ed il mezzo fuori dalla traiettoria di gara il più presto possibile. Nel malaugurato caso ciò non fosse possibile, provvederanno i commissari/soccorritori di gara. A seguito di caduta con spegnimento del mezzo è assolutamente vietato riavviare a spinta i mezzi all' interno del circuito di gara. O il mezzo riparte a bordo pista in tempi ragionevoli, oppure va portato al più presto ai box tramite le apposite vie.

AVVERTENZE

Le categorie CLASSIC e OPEN saranno soggette a verifiche tecniche visive prima della iscrizione e al termine della gara. I mezzi classificati nelle prime tre posizioni di ogni categoria verranno sottoposti a verifica tecnica post gara in un apposito spazio chiuso. In fase di verifica il mezzo ed il motore vengono contrassegnati. In caso di rottura durante le qualifiche o tra una gara e la successiva sarà possibile effettuare riparazioni o sostituzioni che verranno nuovamente sottoposte a verifica. Il pilota deve presentarsi spontaneamente dai commissari per la verifica pena la squalifica.

MODALITA' DI ISCRIZIONE

Per poter essere ammessi alla gara bisogna essere muniti di Licenza Motociclismo (da definire) dell'anno in corso e di un documento di identità non scaduto. In caso di Pilota minorenni, all' atto dell' iscrizione bisogna presentare il modulo di responsabilità compilato in ogni sua parte dal genitore allegando documento di identità valido di quest' ultimo. Questo modulo è disponibile online o presso l' area iscrizioni. I concorrenti prima di scaricare i mezzi nei paddock dovranno iscriversi alla gara. I mezzi non iscritti dovranno rimanere fermi e parcheggiati nella zona box e non potranno essere avviati per nessun motivo. Alla prima iscrizione verrà assegnato un numero di partecipazione che sarà valido per tutta la durata del campionato V.P.I. E' possibile richiedere un numero personalizzato, sempre se ancora disponibile, contattando la direzione prima di inizio campionato. Il mancato rispetto delle regolamento e' sanzionato con la squalifica. (no modifiche regolamento)

Per tutte le categorie è consentito tutto ciò che non viene espressamente vietato:



CATEGORIA CLASSIC vespa derivata di serie

CARTER, CILINDRI E CILINDRATA

In questa categoria sono ammessi tutti i kit raffreddati ad aria nati per Vespa, italiani ed esteri di qualsiasi tipo e marca, in ghisa o alluminio con aspirazione tradizionale al carter (es: Polini, Malossi, Dr, Olimpia, Pinasco, Motoristica Milanese, Eurocilindro, Zirri, Quattrini, Parmakit, Falc, ecc ecc) senza traversino o booster allo scarico. Il Pistone deve essere nato in abbinamento al kit. Sono consentiti cilindri in vendita alla data del 31/12/2010.

È vietato riportare canne con diametri o materiali diversi dal diametro e dal materiale della canna originale del cilindro.

Sono consentiti esclusivamente carter originali per vespa (lambretta). Non è consentito l'uso di carter di derivazione vespa (lambretta) realizzati ad hoc.

Nel cilindro e nel carter motore è possibile intervenire solo con operazioni che prevedano asportazione di materiale, mentre è vietato il riporto o l'aggiunta di materiale di qualsiasi genere (saldatura, pasta epossidica, mediante bullonatura etc.). E' consento effettuare operazioni di saldatura dei carter per eseguire piccole riparazioni (fori, crepe etc). E' consentito barenare i carter pompa. Il limite della cilindrata e' di 135cc per le vespe a telaio piccolo (Vespa 50 e derivate) , 177 cc per le vespe a telaio grande (vespa PX e simili) ; 186 per lambretta .Sono consentite le maggiorazioni di rettifica rimanendo entro il limite di due maggiorazioni da 4 decimi cadauna. L' alesaggio massimo consentito e' di 58mm e 63.8 per telai piccoli e grandi rispettivamente.

ALBERO MOTORE

Sono consentiti tutti gli alberi motore e le bielle nati per vespa e reperibili normalmente in commercio. La corsa e la larghezza dell'albero motore deve rimanere quella di serie

- **Small frame** corsa max 51mm/biella 97 larghezza 35 (38 nel labbro)
- **Big frame** corsa 57 mm/biella 105 mm larghezza 39mm
- **Lambretta** corsa 58 mm/biella 105 mm

Non sono consentite fasciature o riporti di materiale sull' albero atte ad aumentarne la larghezza in toto o parzialmente.

CARBURATORE E COLLETTORE

Per le vespe a telaio piccolo Sono consentiti tutti i carburatori con diametro massimo di 19/19 mm normalmente reperibili in commercio, per le vespe tipo PX e le lambrette il diametro massimo del carburatore è 30/30. I carburatori non possono essere modificati (accorciati , allargati nei condotti, spessorati etc) Il foro di immissione e di aspirazione deve essere tondo. Per questioni di sicurezza il carburatore deve restare in zona protetta, completamente all' interno della scocca nel vano sottosella. Sono ammessi collettori commerciali disponibili sul mercato alla data del 31/12 2010 Per il fissaggio è obbligatorio utilizzare i prigionieri originali del carter motore (due o tre fori) senza aggiunta di basette di adattamento. E' quindi vietato saldare il collettore sul carter. Non sono ammessi collettori lamellari auto costruiti . Non sono consentiti lamellari tipo V-force o simili che raddoppiano il numero di lamelle utili. Se il raccordo dalla cuspide al carburatore non è fatto per montare il 30, o il 19, si può adattare il pezzo di collettore che va dalla cuspide al carburatore in modo da farcelo stare. Non si può modificare, ridurre , aumentare, accorciare o allungare il pezzo porta cuspide. Si possono togliere i difetti di lavorazione.



CATEGORIA OPEN (vespa small, vespa large, lambretta)

CARTER, CILINDRI E CILINDRATA

In questa categoria sono ammessi tutti i cilindri , italiani ed esteri di qualsiasi tipo e marca, in ghisa o alluminio. Con aspirazione al carter o lamellare al cilindro raffreddati ad aria o a liquido. Non e' consentito riportare materiale sul cilindro al fine di allargare la travasera. Nei kit raffreddati a liquido è ammesso il radiatore; esso può essere sistemato in qualsiasi luogo purché ben fissato e che non arrechi impedimenti alla guida o a terzi. Il liquido da utilizzare è solamente l'acqua, altri liquidi possono creare pericolo in pista. Il limite della cilindrata per vespe small è di 150cc (144cc dal 2012) , mentre per vespa large e lambretta è di 230 cc se raffreddate ad aria, 180 cc se raffreddate a liquido. Sono consentite le maggiorazioni di rettifica rimanendo entro i limiti di due rettifiche da quattro decimi cadauna. A partire dalla 4° gara di campionato sarà consentito l'uso di carter di derivazione vespa , realizzati a regola d'arte appositamente per garantire maggiore durata ed affidabilità alle Vespa iscritte alla categoria OPEN . Gli attacchi al telaio devono rimanere originali e deve rimanere inalterato l'interasse della vespa.

ALBERO MOTORE

Sono consentiti tutti gli alberi motore per vespa normalmente in commercio; biella libera. (Idem per le lambrette). Dal 2012 saranno consentiti per le vespa tipo small frame solo alberi con corsa 51 mm.

CARBURATORE E COLLETTORE

Carburatore libero. Collettore di aspirazione libero. Per questioni di sicurezza il carburatore deve restare in zona protetta, completamente all' interno della scocca nel vano sottosella