



RFME COPA DE ESPAÑA DE VELOCIDAD CLASICAS

REGLAMENTO TÉCNICO

| Versión: | Aplicada el: | Artículos modificados: |
|----------|--------------|------------------------|
| 0 | 31.01.19 | Art. 2, Art. 3 |

Índice

- Artículo 1.- [INTRODUCCIÓN](#)
- Artículo 2.- [MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN](#)
- Artículo 3.- [FABRICACIÓN](#)
- Artículo 4.- [CARACTERÍSTICAS](#)
- Artículo 5.- [NEUMÁTICOS Y RUEDAS](#)
- Artículo 6.- [DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD](#)
- Artículo 7.- [RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO](#)
- Artículo 8.- [ANEXOS](#)

RFME COPA DE ESPAÑA DE VELOCIDAD CLÁSICAS- REGLAMENTO TÉCNICO REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS “A”, “B” y “C”

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico adecuado para las Motocicletas Clásicas Deportivas y de Competición, monocilíndricas, en las categorías, “A” “B” y “C” participantes en la RFME Copa de España de Velocidad Clásicas.

Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de las categorías Clásicas “A” y “C” serán modelos de competición ó sport fabricadas entre 1965 y 1974. **Las Clásicas B pueden ser modelos hasta el año 1977 con los detalles que contempla el presente reglamento para esta categoría.** Se estipula este periodo de tiempo para definir los modelos admitidos en competición y sus replicas, pero solamente monocilíndricas y no podrán ser de origen japonés.

Las motocicletas de las categorías Clásicas, deben ajustarse estrictamente al reglamento técnico para mantener la pureza de esta categoría.

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “Clásicas A”

Motocicletas de competición o sport hasta 175 cc 2 tiempos
Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc 4 tiempos

Dorsales

| Categoría | Fondo | Números |
|-----------------|-------|---------|
| Clásicas A (2T) | Negro | Blanco |
| Clásicas A (4T) | Negro | Blanco |

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “Clásicas B”

Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc 2 tiempos
Motocicletas de competición o sport hasta 350 cc 4 tiempos

| | |
|------------------|---|
| MONTESA 250 C.C. | Se admiten motores con cilindros rizados, pero moto siempre carenada |
| BULTACO 250 C.C. | Se admiten motores y chasis modelo GTS 250, pero moto siempre carenada. |
| OSSA 250 C.C. | Se admiten motores y cilindros de cuatro aletas, pero moto siempre carenada. |

Dorsales

| Categoría | Fondo | Números |
|-----------------|-------|---------|
| Clásicas B (2T) | Verde | Blanco |
| Clásicas B (4T) | Azul | Blanco |

MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA “Clásicas C”

Motocicletas de competición o sport desde 250 cc hasta 350 cc 2 tiempos
Motocicletas de competición o sport desde 350 cc hasta 500 cc 4 tiempos

Dorsales

| Categoría | Fondo | Números |
|-----------------|----------|---------|
| Clásicas C (2T) | Azul | Blanco |
| Clásicas C (4T) | Amarillo | Negro |

Artículo 3.- FABRICACIÓN

Las motocicletas contempladas en este reglamento serán originales ó replicas, si bien este reglamento contempla que la mayoría de los modelos presentados son replicas, y entiende que los modelos originales son piezas de colección, es por lo que este reglamento obliga a ser rigurosos en la fabricación de replicas.

Para la fabricación de replicas este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el año 1972), realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.
- No es aconsejable, pero se admite intercambiar, frenos de tambor, suspensiones delanteras.

- Así mismo se permite utilizar todo el material que se fabricaba en la época, para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica ó para una marca en particular, tales como frenos de tambor, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, llantas, amortiguadores, piñones, coronas, encendidos, carburadores **sólo atmosféricos y de esta época (solo campana redonda)**.

- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, si bien se pueden variar el orden de los colores; pero nunca se utilizaran colores denominados fosforitos, difuminados ó multicapa.

- Así mismo se evitara llevar publicidad, y en caso de llevar, será discreta, pequeña y de una sola marca.

Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS

4.1.- Las motocicletas deben presentarse tal como eran en su época, sin cambios externos. Respetando los modelos de competición, deportivos y sport de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener el mismo aspecto que si fueran del periodo original.

Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

4.2.- No se permiten frenos de disco, sólo frenos de tambor.

4.3.- No se permiten ruedas de aleación (llantas de palos) , sólo de radios máxima anchura 2”1/2 pulgadas 63.50 mm y un Ø de 18” ó 19” pulgadas.

4.4.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES, salvo que se pueda demostrar que la equipara de origen. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional o incorporado. Así mismo no se permitirán suspensiones delanteras con reglaje exterior (aire, gas, etc.). El diámetro de las barras de horquilla será de 36 mm de Ø máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles replicas de los modelos originales, en cuanto a geometría y dimensiones, situación y forma de los anclajes, grados de avance de la dirección, así como el diámetro exterior de los tubos utilizados en su fabricación. (1)

Se aconseja respetar al máximo las replicas en todos sus aspectos, si bien este reglamento contempla, modificaciones en los rodamientos de dirección y los casquillos del basculante, dado que se trata de elementos internos. (1)

4.6.- No se permiten basculantes de sección rectangular, se permiten refuerzos tanto en el basculante como en el chasis siempre que no modifique la estética del conjunto y de la propia motocicleta.

No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y kevlar en chasis y basculantes. No se permiten basculantes de aluminio.

4.7.- Los motores se pueden modificar libremente y /o ponerles componentes modernos interiormente, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc deben tener el aspecto original de la época.

4.8.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o su réplica. No se admiten carburadores de guillotina, carburadores de compuerta plana, carburadores con Power Jet electrónico.

No se permite admisión por láminas.

No se permite aislar el cilindro de su carburador con pantallas ó cajas preparadas a tal efecto, con ningún tipo de material (metálico, sintético, gomas, cueros, etc). es decir el carburador ira conexasiónado al cilindro por su toma admisión.

Tampoco está permitido la utilización de conductos ó tomas de aire desde la parte frontal o lateral del careado y conducidas hasta los carburadores, cilindros, cárteres de motor, etc.

4.9.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías.

4.10.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.

4.11.- Caso de tratarse de motores de cárter seco, el depósito de aceite debe ser de tipo y diseño de origen y colocado en el chasis en la posición original.

4.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 cc. Para las motos de 2T y 500 cc. Para las 4T.

4.13.- Es obligatorio el uso de silenciosos en todas las motos de 2T, así como también es aconsejable en las motocicletas de 4T.

No se permiten silenciosos de carbono o Kevlar.

4.14.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.

4.15.- Los accesorios que se monten, tales como pedales de cambio y freno, reposapiés, soportes, manetas, puño de acelerador, amortiguador de dirección, tirantes de freno, etc. Deberán ser iguales o similares a los utilizados en competición hasta el año 1972 (quedan prohibidos los puños de acelerador de salida lateral y las manetas de plástico)

Siempre se utilizaran semimanillares montados obligatoriamente por debajo de las tijas, es lo único permitido para estas motos de competición.

Las manetas siempre terminaran en bola, así como los semimanillares los reposapiés (estriberas), y las palancas de cambio y freno trasero serán redondeadas.

4.16.-Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor o botón corta-contacto, tipo ON/OFF en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semi-manillar, teniendo en cuenta que en las motos de dos tiempos por la propia configuración del motor es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.

Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura 120, para llantas de 18" ó 19" pulgadas.

Se recomienda NO utilizar calentadores, dado que desvirtúa el espíritu de la moto clásica, y al no ser un elemento utilizado en la época de estas motos, origina una publicidad negativa, que actualmente se trasmite por las redes sociales modernas.

Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignífugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrara con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Quedando prohibidos los de presión con junta tórica.

Todas las motocicletas deben llevar protector cadena / corona según norma FIM y las motocicletas de 4T es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite, su capacidad mínima a de ser la mitad de la cantidad de aceite que contenga el cárter o depósito.

No se permitirán manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad y además no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad.

Para dar cumplimiento a la normativa internacional, sobre seguridad en motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto. Por lo cual se detallan a continuación las medidas básicas, si bien todo lo que se avance en materia de seguridad representa un beneficio general.

Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignífugo homologado.

Se montara un protector de cadena efectivo y situado correctamente.

Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.

Los gases, vapores de motor irán a un recipiente externo de 250cc.

El respiradero del depósito, llevara una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.

Todas las motos de 4 tiempos llevaran una bandeja inferior con capacidad suficiente para recoger posibles pérdidas de aceite por rotura del motor.

Solamente se utilizaran semimanillares de uso en competición.

Se montaran topes de dirección y amortiguador de dirección.

Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas redondeadas.

En todo lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva Federativa.

En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Decoración de las motocicletas:

La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico, a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas sin plomo cumpliendo la normativa para el medio ambiente, (todos los motores deben funcionar con un carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90 (ver Art. 2.10.1 para la especificación completa).

Publicidad: La publicidad en las motocicletas deberá ser lo más discreta posible.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (siempre pantalón negro)

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

Artículo 8.- ANEXOS

8.1.-Tabla de mediciones de chasis

| Modelos y chasis | Diámetro del tubo central horizontal | Diámetro del tubo central vertical del. | Diámetro de resto de tubos |
|--|--------------------------------------|---|----------------------------|
| BULTACO TSS 350 CC (doble cuna) modelo 29 | 27/28 mm(doble tubo) | 27/28 mm(doble tubo) | 27/28 mm |
| AJR Replica Bultaco TSS 350 (doble cuna) | 27/28 mm (doble tubo) | 27/28 mm (doble tubo) | 27/28 mm |
| BULTACO TSS 250 CC (doble cuna) modelo 24 y 41 | 25 mm (doble tubo) | 25 mm (doble tubo) | 25 mm |
| BULTACO TSS Replicas de modelos 6-14-24-41 | 25 mm (doble tubo) | 25 mm (doble tubo) | 25 mm |
| BULTACO 250 CC MK-II modelo-23 | 37 mm | 37 mm | 22 mm |
| BULTACO 250 CC MK-II (Replica) | 38 mm | 37 mm | 22 mm |
| BULTACO (Replica) para motores 250 CC | 35 mm | 35mm | 22 mm |
| BULTACO (Replica) para motores 250 CC | 35 mm | 35mm | 22 mm |
| BULTACO Replicas para modelos 1,8,34,35 | 35 mm | 35 mm | 20 mm |
| MONTESA 250 CC | 35 mm | 35 mm | 22 mm |
| OSSA 250 CC | 46,75 mm | 25 mm (doble tubo) | 22 mm |
| DUCATI 350 CC | 45 mm | 35 mm | 22 mm |
| DUCATI 450 CC | 45 mm | 35 mm | 22 mm |
| JAZEN | 35 mm | 35 mm | 22 mm |

Existen otros modelos de Bultaco, que serian utilizables para los motores 175 y 250, a modo de ejemplo como el modelo 1-tralla 101, modelo 1.1-tralla 102 y modelo 35-mercurio 200, anteriores al año 1972. Y también los chasis gts para los modelos de 250cc

Se admite en la presente reglamentación los chasis replica TSS-350 en tubo de diámetro 28 mm., de acuerdo con la documentación presentada y la normativa de tubo comercial actual, para las marcas Bultaco y AJR.

También se admite para este reglamento y para la categoría B los chasis Jazen para motos monocilíndricas españolas de dos tiempos y de 250 cc, conforme a la documentación presentada modelo 1, así como los modelos posteriores.

También se admite a partir de esta temporada, los chasis Vento para las motos marca Ducati de cilindrada 350 cc.

8.2.-Tabla de marcas de motocicletas más significativas (Tabla Orientativa)

| Marca | Modelo | Cilindrada | Tiempos |
|----------------------------|----------|------------|----------------|
| BULTACO | TSS | 125 CC | Dos Tiempos |
| BULTACO | TSS | 350 CC | Dos Tiempos |
| BULTACO | MK2 | 250 CC | Dos Tiempos |
| AJR Replica Bultaco TSS | TSS | 350 CC | Dos Tiempos |
| MONTESA | GP | 250 CC | Dos Tiempos |
| OSSA | R | 250 CC | Dos Tiempos |
| DUCATI | 24 Horas | 250 CC | Cuatro Tiempos |
| DUCATI | Sport | 350 CC | Cuatro Tiempos |
| DUCATI | MKIII | 450 CC | Cuatro Tiempos |
| JAWA-Sheely | | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| JAWA-Rtchman | | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| Mathcles | GS50 | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| Sheely | | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| BSA | | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| Norton | MAN | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| Vila | 1969 | 125 cc | Dos Tiempos |
| Aermacchi-Harley | | 500 CC | Cuatro Tiempos |
| Aermacchi | | 250 CC | Dos Tiempos |

Se admite para esta temporada la réplica de Ossa 250cc modelo monocasco.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.