



**RFME COPA DE ESPAÑA DE SUPERBIKE LEGENDS**  
**REGLAMENTO TÉCNICO**

<b>Versión:</b>	<b>Aplicada el:</b>	<b>Artículos modificados</b>
0	03.03.2021	Art. 2.2 – Art 5.1 – Art.5.2 – Art. 5.3 – Art. 5.14 – Anexo 1

## RFME COPA DE ESPAÑA DE SUPERBIKE LEGENDS

### Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Las siguientes normas están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición entre varios conceptos de motocicleta.

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

Si el cambio de una parte o sistema no está específicamente permitido en los siguientes artículos, entonces está prohibido.

Reglamento Técnico para las Motocicletas de Competición ó Sport que denominamos Clasicas Formula F1/SBK750 y F1/SSP600 categorías participantes en la Copa de España de Velocidad ESBK Legends.

### Artículo 2.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS

Las motocicletas admitidas en esta Copa de España, será las especificadas en el Reglamento Técnico y agrupadas en la forma siguiente:

#### **2.2.-CLASICAS FORMULA**

<b>Categoría SBK750:</b>	Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1995 Motocicletas de competición-sport hasta 998 cc (2c) hasta 1995
<b>Categoría SSP600:</b>	Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1995 Motocicletas de competición-sport hasta 748 cc (2c) hasta 1995
<b>SBK-750 Classic</b>	<b>Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1989</b>
<b>SSP-600 Classic</b>	<b>Motocicletas de competición-sport hasta 998 cc (2c) hasta 1989</b> <b>Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1989</b> <b>Motocicletas de competición-sport hasta 748 cc (2c) hasta 1989</b>
<b>Maxiclasicas</b>	<b>Motocicletas de competición-sport de 750cc a 1200cc hasta 1989</b> <b>Ver anexos al reglamento 1/2020</b>

### Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para la Copa de España de Velocidad ESBK Legends, son las detalladas en el capítulo anterior y con el cumplimiento técnico de todos los artículos desarrollados en este reglamento

### Artículo 4.- FABRICACIÓN

Las motocicletas que contempla este reglamento como válidas para la competición convocada para esta temporada, son las detalladas en el artículo anterior nº 2; de todas las marcas comerciales, de las cilindradas especificadas y año de fabricación indicado.

### Artículo 5.- CARACTERÍSTICAS

5.1.- 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.

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.

5.2.- Los frenos serán de discos de material férrico y homologado en motocicletas de esa época. El diámetro máximo del disco para freno delantero será de 320 mm y 4 pistones. No se permiten discos **de carbono** ni floreados. Las bombas de freno y las pinzas son libres.

5.3.- Las ruedas serán las de los modelos y marcas originales de la época y se permiten ruedas de aleación (llantas de palos), SBK máxima anchura 5,50" (pulgadas), en caso de modelos exclusivos ó ediciones especiales y si así era de origen en esta época, estarían permitidas llantas de radios y freno de tambor trasero.

Para la clase SSP600 **Legends** solo están permitidos los modelos de origen, accesorios y material hasta el año 1995, máxima anchura 4,5" (pulgadas) ó 5" si el modelo lo homologaba de serie.

5.4.- La suspensión delantera debe ser de la época, y la utilizada por cada modelo respetando el año de fabricación. El conjunto de suspensión trasera debe parecer de la época. Se permiten los amortiguadores con depósito de gas adicional o incorporado.

5.5.- Los chasis serán de los modelos originales de cada marca y modelo, respetando la geometría, dimensiones, situación y forma de los anclajes. Y se permiten basculantes de sección rectangular. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono y keblar en chasis y basculantes.

5.6.- Los motores se pueden modificar libremente, sin variar la cilindrada, pero todas las partes externas visibles del motor, tapas, cilindros, culatas, cárteres, etc. deben tener el aspecto del modelo original.

5.7.- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o réplicas de los mismos. Y se permite admisión por láminas, si lo llevaba de origen.

5.8.- El mando de gas (acelerador de puño) será siempre de salida frontal para todas las categorías. Están prohibidas las manetas de plástico.

5.9.- Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite. Y como medidas de seguridad se recomienda para todos los modelos las siguientes medidas de protección:

- a. Todos los cárteres que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable, acero, titanio: las tapas de fibra de carbono no están permitidas.
- b. La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.
- c. Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también está permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caída.
- d. Estas tapas deben ir atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al cárter.
- e. Las tapas que protejan partes del motor con aceite deben asegurarse con tornillos de acero.

5.10.- 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.

5.11.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 500 cc.

5.12.- El sistema de escape es de libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

5.13.- 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.

5.14.- 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 **1995** para SBK y 1995 para SSP **Legends**.

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

La normativa de seguridad requiere tener en cuenta las siguientes acciones:

- a. El ángulo de giro mínimo de la dirección a cada lado debe ser al menos de 15 ° para todas las motocicletas.
- b. Cualquiera que sea la posición del manillar, la rueda delantera, el neumático y el guardabarros debe mantener un espacio mínimo de 10 mm.
- c. Se deben instalar topes sólidos (que no sean amortiguadores de dirección) para garantizar una distancia mínima de 30 mm entre el manillar con manetas y depósito combustible, chasis u otro carenado cuando se cierra la dirección completamente para evitar atrapar los dedos del piloto.
- d. Se prohíbe la reparación por soldadura de manillares de aleación ligera.
- e. Los manillares de material compuesto no están permitidos.
- f. Todas las palancas del manillar (embrague, freno, etc.) deben acabar en bola (diámetro de esta bola debe ser de al menos 16 mm). Esta bola también puede ser aplanada, pero en cualquier caso los bordes deben ser redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada) 14 mm). Estos extremos deben estar fijados permanentemente y formar una parte integral de la maneta.
- g. La maneta de freno debe ir protegida.
- h. Cada palanca de control (mano y pedal) debe montarse en un eje independiente.
- i. Las estriberas y sus mandos pueden ser cambiados y reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.
- j. Los mandos del pie, palanca de cambios y pedal de freno trasero deben permanecer operados por los pies del piloto.
- k. Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, en cuyo caso deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.
- l. El extremo de la estribera debe acabar en una semiesfera de al menos 8 mm de radio.
- m. Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente (radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible. El Director Técnico RFME tiene la potestad de rechazar cualquier tapón que no satisfaga este aspecto de seguridad.

#### **Artículo 6.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS**

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura de neumático el que permita el ancho de la llanta permitida. Para **2021** será libre la elección de neumáticos para las categorías SSP600 - SBK750, de la Copa de España **2021**

El ancho de los neumáticos será el que permita montar la llanta de 5,5" de ancho para las SBK750 y 4,5" ó 5" para las SSP600, según punto 5.3

#### **Artículo 7.- DISPOSICIONES GENERALES DE SEGURIDAD**

El depósito de gasolina debe mantenerse igual que el originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

El depósito de gasolina debe llenarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.

El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre eficaz, preferentemente "de rosca".

El (los) tapón(es) de depósito de gasolina pueden cambiarse.

El tapón de depósito de gasolina, cuando está cerrado, debe ser estanco.

#### **Artículo 8.- Luz trasera de seguridad**

Todas las motocicletas deben tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras y entrenamientos (tanto en pista como en el pit-lane) en mojado o en las de bajas condiciones de visibilidad. La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/colín y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico RFME será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-1,8W (led).
- La iluminación debe ser continua/no parpadeante mientras la motocicleta esté en pista, el parpadeo está autorizado en el pit-lane cuando el limitador de velocidad en pit está activado.
- La alimentación eléctrica puede ser diferente de la de la motocicleta.
- El Director Técnico RFME tiene la potestad para rechazar cualquier luz trasera de seguridad que no cumpla este propósito de seguridad.

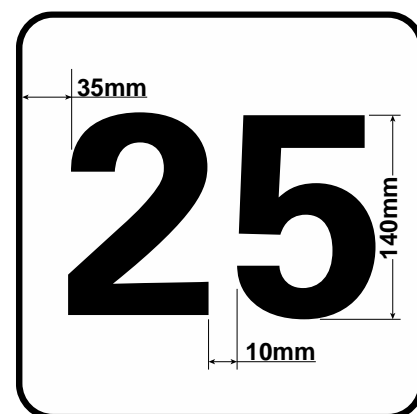
#### **Artículo 9.- Colores y dimensiones de los dorsales**

Los colores son:

FONDO BLANCO y NUMERO NEGRO PARA TODAS LAS CATEGORIAS

Serán obligatorios tres dorsales por motocicleta siendo estos acordes a las especificaciones descritas en este documento. No está permitido el uso de más de dos cifras si la dirección de carrera no lo autoriza.

- El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situada la torre de cronometraje oficial.
- Los números traseros o laterales, serán obligatorios. Deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta y tendrán que ser situados en una superficie plana donde cumpla las especificaciones descritas. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60º y 90º.
- La altura mínima de la cifra o cifras para el alojamiento frontal será de 140mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- La altura mínima de la cifra o cifras para el alojamiento lateral será de 120mm manteniendo la anchura natural de la tipografía normalizada. Ver tabla de tipografías.
- El espacio mínimo entre cifras si existe más de una será de 10mm.
- El área de respeto para las cifras será como mínimo de 35mm para el frontal y de 30mm para los laterales.
- Los números serán de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría. No está permitido el uso de perfilados y sombras.
- El fondo debe ser de color plano lo más próximo al pantone especificado para la categoría.
- En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión del Director Técnico RFME será definitiva.



#### **Artículo 10.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO**

Todas las piezas y sistemas no mencionados específicamente en los siguientes artículos, deben permanecer como las originalmente producidas por el fabricante de la motocicleta homologada. Las siguientes normas están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición entre varios conceptos de motocicleta.

**Transponder:**

Todas las motocicletas deben tener correctamente instalado el transponder de cronometraje. El transponder debe ser aprobado por el Cronometraje Oficial y fijado a la motocicleta en el centro longitudinal (habitualmente junto al eje del basculante), ya sea en el lado izquierdo o derecho, tan bajo como sea posible y evitando que sea tapado por piezas de carbono.

El correcto anclaje del soporte del transponder consiste como mínimo con bridas, aunque es preferible con tornillos o remaches. Cualquier clip de sujeción debe ser también asegurado con bridas. Usar únicamente velcro o adhesivo no está permitido. El transponder debe estar en funcionamiento en cualquier momento de los entrenamientos y carreras, incluso cuando el motor esté apagado.

**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.

**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 obligatoriamente será de una sola pieza y estarán en perfecto estado de uso. Los diseños y colores son libres

**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 11.- DISPOSICIONES DE NORMATIVA GENERAL**

Para dar cumplimiento a la normativa internacional sobre seguridad y medio ambiente aplicada a 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; uso de herramientas y tratamiento de consumibles.

Cualquier cuestión, disposición y/o regulación no prevista en la redacción de los reglamentos adjuntos, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

En lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con estos reglamentos técnicos, así como el estricto cumplimiento de los reglamentos deportivos y requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

**TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO. ESTE REGLAMENTO PODRA SER MODIFICADO DURANTE LA TEMPORADA POR MOTIVOS ACTUALIZACION TECNICA EN AQUELLOS MODELOS PREVISTOS POR EL REGLAMNETO.**

**ANEXOS AL REGLAMENTO 1/2021 (Modificaciones numeradas)**

- 1. Categoría Supersport Legends**
  - Todos los modelos y marcas presentados al mercado hasta el año 1995
  
- 2. Categoría Superbike Legends**
  - Todos los modelos y marcas presentados al mercado hasta el año 1995
  
- 3. Actualizaciones**
  - Todas las marcas y modelos admitidos en este reglamento están sujetos a variaciones, bien de seguridad ó técnicas si así lo requiere la Dirección Técnica de la Copa de España de Velocidad Clasicas LEGENDS.
  
  - Se podrán admitir modelos que siendo su año de fabricación hasta el 1995, hayan realizado alguna variación estética del modelo, y/o que hayan introducido alguna innovación técnica para mejorar su rendimiento, durabilidad y fiabilidad del motor sin ningún cambio interno en el mismo. Caso de los modelos de SSP600, Kawasaki ZZR600, Honda CBR600-F3, Yamaha YZR600R, Suzuki RF600