



# **CAMPEONATO CIVa DE VELOCIDAD CLASICAS 2017**

## **REGLAMENTO TECNICO CLASICAS VINTAGE**





# REGLAMENTO TÉCNICO CLASICAS VINTAGE

## FCMM CAMPEONATO DE VELOCIDAD CLÁSICAS 2017 REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS. "A"- "B"- Open B y "C"

### Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas Clásicas Deportivas monocilíndricas, categorías "A", "B", Open-B y "C" participantes en el Campeonato CIVa de Velocidad Clásicas.

### Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas de las categorías A, B y C deberán estar fabricadas entre 1945 y 1972. **Las Open B de modelos posteriores al 1972 y hasta el 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 réplicas, pero solamente monocilíndricas y no podrán ser de origen japonés.

#### **MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA "Clásicas A"**

Las motocicletas de la categoría clásicas A, deberán ajustarse estrictamente al reglamento para mantener la pureza de esta categoría, cualquier detalle que desvirtúe estos modelos se procederá al cambio de categoría.

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

#### Dorsales Categoría "A"

Categoría	Fondo	Números
Clásicas A	Negro	Blanco

#### **MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA "B"**

Las motocicletas de la categoría clásicas B, deberán ajustarse estrictamente al reglamento para mantener la pureza de esta categoría, cualquier detalle que desvirtúe estos modelos se procederá al cambio a la categoría Open B.

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

#### Dorsales Categorías "B" y Open "B"

Categoría	Fondo	Números
Clásicas "B" y Open B	Verde	Blanco

#### **MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA "OPEN B"**

Las motocicletas de la categoría OPEN B se reglamentan para dar cabida a las motos y modelos inmediatamente posteriores a 1972 y hasta el 1977 detallando los modelos que podrán ser utilizados, así como las características de los prototipos para los modelos de 2T-250cc





- Motocicletas de competición o sport hasta 250 cc 2 tiempos
- Ante la restricción que dispone el mercado de motores de dos tiempos, de cilindrada 250 c.c. anteriores a 1972, se incluye la utilización de motores posteriores al 1972 indicamos cilindros y marcas, según el siguiente detalle: Solamente categoría "Open B"

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

### **MOTOCICLETAS MONOCILINDRICAS CATEGORIA "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 "C"**

<b>Categoría</b>	<b>Fondo</b>	<b>Números</b>
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 réplicas.

Para la fabricación de réplicas 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.
- Se admite cambiar, siempre siguiendo el criterio de utilizar todos los elementos que se fabricaban 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, suspensión delantera, tijas, manetas, fibras, chasis, semimanillares, posapies, llantas, amortiguadores, piñones, coronas, encendidos, carburadores solo atmosféricos y de esta época y replicas (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  $\varnothing$  de 18" ó 19" pulgadas.

4.4.- Todas las motocicletas deben tener un par de amortiguadores de suspensión trasera. No se permiten MONO-AMORTIGUADORES. El conjunto de la suspensión trasera debe parecer de la época. Quedan excluidos los amortiguadores con el depósito de gas adicional. 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  $\varnothing$  máximo.

4.5.- Los chasis serán fieles réplicas 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 réplicas 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) setra siempre de salida frontal para todas las categorías. Quedan prohibidas las manetas de plástico

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 recipiente de 500 cc. para las motos de 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

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, (obligatorio para todas las motos)

#### **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, pues al no ser un elemento utilizado en la época de estas motos, y desde un punto vista purista, puede originar una publicidad negativa.

#### **Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD**

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignifugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrara con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Los tapones de los depósitos no roscados y que son originales de la marca, deberán llevar un precinto de seguridad sobre el tapón con cinta americana u otro medio más seguro. 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. (ver punto 4.15)

#### **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 Y Presidente del Jurado), 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.- RESUMEN GENERAL DE NORMATIVAS, DISPOSICIONES GENERALES, RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO**

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 relaciona a continuación es el resumen de los apartados anteriores y se incorporara a este reglamento las nuevas normas que se aprueben en materia de seguridad que representa un beneficio general para la competición.

- Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignifugo 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 capacidad mínima de 250cc, en función del modelo y cilindrada.
- Solamente se utilizaran semimanillares de uso en competición.
- Se montaran topes de dirección y amortiguador de dirección.
- Las estriberas, semimanillares y manetas acabaran en puntas redondeadas.
- 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.

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





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

## **Artículo 9.- ANEXOS**

### 9.1.-Tabla de mediciones de chasis

<b>Modelos y chasis</b>	<b>Diámetro del tubo central horizontal</b>	<b>Diámetro del tubo central vertical del.</b>	<b>Diámetro de resto de tubos</b>
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 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 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.

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 **Open B** los chasis Jazen para motos monocilíndricas españolas de dos tiempos hasta 250 cc, conforme a la documentación presentada modelo 1, así como los modelos posteriores.

También se admite para este reglamento, los chasis Vento para las motos marca Ducati de cilindrada 350 cc.





También se admiten en este reglamento los chasis como Roca, Martin, Motoplast, Nicco Baker, Metisse, Rickman, Spondon, Seeley y otros similares de fabricación en fechas anteriores al 31/12/1977.

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

Marca	Modelo	Cilindrada	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
OSSA	Monocasco	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
Aermacchi- Harley		500 CC	Cuatro Tiempos
Aermacchi		250 CC	Dos Tiempos

**LOS MODELOS RELACIONADOS SERAN ORIGINALES O REPLICAS**

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







# **CAMPEONATO INTERAUTONOMICO CIVa DE VELOCIDAD CLASICAS 2017**

## **REGLAMENTO TECNICO FUERZA LIBRE**





## **CAMPEONATO CIVa DE VELOCIDAD CLÁSICAS 2017 REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS FUERZA LIBRE**

### **Artículo 1.- INTRODUCCIÓN**

Reglamento Técnico para las Motocicletas de Competición ó Sport que denominamos **CLASICAS FUERZA LIBRE**, categorías participantes en el Campeonato CIVa de Velocidad Clásicas.

### **Artículo 2.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS**

Las motocicletas admitidas en este Campeonato, serán las especificadas en el Reglamento Técnico y agrupadas en la forma siguiente:

#### **2.1.-FUERZA LIBRE**

**Categoría D:** Motocicletas de competición o sport hasta 750 cc (4T) hasta 1977  
(Ver reglamento técnico)

**Categoría F2:** Motocicletas de competición o sport hasta 500 cc (2T) hasta 1985  
Motocicletas de competición o sport hasta 750 cc (4T) hasta 1983

**Categoría SSPF2:** Motocicletas de competición o sport hasta 600 cc (4c) hasta 1986  
Motocicletas de competición o sport hasta 750 cc (2c) hasta 1986

### **Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN**

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Velocidad Clásicas, para la categoría Fuerza libre (clásicas D) están comprendidas entre los años 1965 y 1977 y de cilindrada mínima 240cc, y 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, ó caso de réplicas 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.

5.2.- Los frenos de discos respetaran los modelos utilizados por cada marca en la época de las motos. El diámetro máximo del disco para freno delantero será de **280 mm y 2 pistones**. No se permiten bombas de freno y pinzas radiales, ni discos floreados. Los latiguillos deben ser metálicos.

5.3.- Las ruedas serán las de los modelos y marcas de la época de diámetros 18" ó 19" (pulgadas), llantas originales ó llantas de radios y frenos de tambor.

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, sin depósito adicional, este debe estar integrado. No mono amortiguador, excepto cantiléver en el modelo Yamaha de 1976 y 1977.

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 NO se permiten basculantes de sección rectangular. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono, keblar y aluminio 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, serán de campana redonda y sin power jet. **Y no se permite admisión por láminas.**

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.

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

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 1989.

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.

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

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. Máxima anchura **130mm**.

## **Artículo 7.- DISPOSICIONES GENERALES Y 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 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 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.

**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.- DISPOSICIONES GENERALES**

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.

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

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

### 9.2.-Ejemplo de motos admitidas (Tabla Orientativa)

<b>Marca</b>	<b>Modelo</b>	<b>Cilindrada</b>	<b>Categoría Fuerza Libre</b>
HONDA	FOUR CB	500 y 750 CC	
HONDA	CB SuperSport	550 CC	
HONDA	CB	500 T	
SUZUKI	T	500 CC	
SUZUKI	GS	750 CC	
SUZUKI	GT	750 CC	
SUZUKI	GT	550 CC	
SUZUKI	GT	380 CC	



SUZUKI	T20	250 CC	
OSSA	YANKEE	500 CC	
NORTON	Comando	750 y 850 CC	
LAVERDA		750 y 1000 CC	
TRIUMPH	TRIDENT	750 CC	
TRIUMPH	Bonneville	650 CC	
TRIUMPH	Bonneville	750 CC	
MV AUGUSTA	750 S	750 CC	
BMW	R-90 Y R100		
MOTO MORINI		350 Y 500 CC	
DUCATI		750 Y 900 CC	
DUCATI	VENTO	350 Y 400	
BENELLI	QUATRO	500 CC	
BENELLI	SEI	750 CC	
BENELLI	TORNADO	650 CC	
KAWASAKI	H1-H2	500-750 CC	
KAWASAKI	900-Z1000	900 y 1000 CC	
YAMAHA	XS	650 y 750 CC	
YAMAHA	TZ	250 y 350 CC	
YAMAHA	RD-Aire	400 CC	

También se admiten en este reglamento los chasis como Roca, Martin, Motoplast, Nicco Baker, Metisse, Rickman, Spondon, Seeley y otros similares de fabricación en fechas anteriores al 31/12/1977.

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





# **CAMPEONATO INTERAUTONOMICO CIVa DE VELOCIDAD CLASICAS 2017**

## **REGLAMENTO TECNICO MAXICLASICAS**





## **CAMPEONATO CIVa DE VELOCIDAD CLÁSICAS 2017 REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS MAXICLASICAS**

### **Artículo 1.- INTRODUCCIÓN**

Reglamento Técnico para las Motocicletas de Competición ó Sport que denominamos **MAXICLASICAS F1 Y EVO** categorías participantes en el Campeonato CIVa de Velocidad Clásicas.

### **Artículo 2.- MOTOCICLETAS Y CILINDRADAS**

Las motocicletas admitidas en este Campeonato, serán las especificadas en el Reglamento Técnico y agrupadas en la forma siguiente:

#### **2.2.-MAXICLASICAS**

**Categoría F1/MaxiC:** Motocicletas de competición-sport sin límite cc (4T) hasta 1983  
(Se admite en esta categoría las motos de la Copa 2T )

Motocicletas de sport de 600cc (4c) y 750 cc (2c) hasta 1991

**Categoría F1/SBK:** Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1989  
Motocicletas de competición-sport hasta 999 cc (2c) hasta 1989

**Categoría MC/EVO:** Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1995  
Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1995

### **Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN**

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Velocidad MaxiClásicas, 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, ó caso de réplicas 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.

5.2.- Los frenos serán de discos y se respetara los modelos utilizados por cada marca en la época de las motos. El diámetro máximo del disco para freno delantero será de **320 mm y 4 pistones**. No se permiten bombas de freno y pinzas radiales, ni discos floreados. **Para la clase EVO el sistema de frenos será la del modelo original.**1995





5.3.- Las ruedas serán las de los modelos y marcas de la época y se permiten ruedas de aleación (llantas de palos), **máxima anchura 5,50" (pulgadas)**, también están permitidas llantas de radios y freno de tambor trasero.

**Para la clase EVO serán la de los modelos de origen y material hasta el año 1995**

5.4.- La suspensión delantera debe ser de la época, y la utilizada por cada modelo respetando el año de fabricación, ninguna moto podrá llevar horquilla invertida, si el modelo de moto del año límite de fabricación no lo llevaba. 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.

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

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 1989. (Maxiclassic EVO 1995)

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

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

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS. **Máxima anchura 180mm.**

## **Artículo 7.- DISPOSICIONES GENERALES Y 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 preferentemente "de rosca".

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

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

## **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.

**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.- DISPOSICIONES GENERALES**

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.

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

En lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los 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.**