

REGLAMENTO TÉCNICO RESISTENCIA CIRCUITO FK1

TROFEO MOTOCLASSICRACING 2019

Artículo 1.- CATEGORIAS:

- Euro-Classic
 - Categoría A
 - Categoría B
 - Open
 - Critérium
 - Criterium Open (Anexo I)
 - Ciclomotor automático

- Japan-Classic
 - 4T Pre 89
 - Series

Artículo 2.- PARTICIPANTES:

- 2.1.-** Para participar se ha de estar en posesión de: Seguro/licencia ANPA anual o de día.
- 2.2.- EDAD:** La edad mínima para participar es de 21 años y la edad media del equipo ha de ser igual o superior a 35 años.

Artículo 3.- REGLAMENTO TECNICO EURO-CLASSIC:

3.1.- Categoría A

- Cilindrada 2T: Mono cilíndricas hasta 250 c.c.
- Fabricación: hasta 31/12/1979
- La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.
- Motor refrigerado por aire.
- Llantas: Solo llantas de radios.
- Máxima anchura llantas: delantera 2.50" y trasera 3.00", solo diámetros 18" o 19".
- Neumáticos: Máxima anchura 130.
- Frenos: Tambores en ambos ejes.
- Manetas de freno y embrague sin regulación.

- Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador.
- Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional. Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen. No se permiten suspensiones delanteras con regulación exterior, a no ser que el modelo en cuestión lo equipara de origen.
- Carburador: Solo campana redonda.
- Solo se permite el basculante original o réplica del original sin modificaciones.
- Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos...) como existente en el modelo en la época.
- No se admiten embragues de accionamiento hidráulico.
- Todos los respiraderos del motor y/o des vaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 c.c.

3.2.- Categoría B.

- Cilindrada: 4T hasta 500 cc Mono cilíndricas.
- Fabricación: hasta 31/12/1979
- La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.
- Llantas: Radios.
- Motor refrigerado por aire.
- Máxima anchura llanta delantera 2.50", solo 18" o 19".
- Máxima anchura llanta trasera 3.00", solo 18" o 19".
- Neumáticos: Máxima anchura 130.
- Frenos: Tambores en ambos ejes.
- Manetas de freno y embrague sin regulación.
- Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador.
- Horquilla: Diámetro máximo 38mm - convencional. Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen. No se permiten suspensiones delanteras con regulación exterior, a no ser que el modelo en cuestión lo equipara de origen.
- Carburador: Solo campana redonda.
- Solo se permite el basculante original o réplica del original sin modificaciones.
- Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.
- No se admiten embragues de accionamiento hidráulico.
- Todos los respiraderos del motor y/o des vaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250 c.c.

3.3.- Categoría OPEN.

- Cilindrada 2T: Todos hasta 370 c.c. (Mono/Bi)
- Cilindrada 4T: Todos hasta 650 c.c. (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)
- Fabricación: hasta 31/12/1982.
- La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.
- Llantas: Radios y aleación.
- Motor refrigerado por aire y agua.
- Máxima anchura llanta delantera 2.50", solo 18" o 19".
- Máxima anchura llanta trasera 3.00", solo 18" o 19".
- Neumáticos: Máxima anchura 130.
- Frenos: Tambores y discos.
- Diámetro máximo discos 280mm.
- Bomba freno delantera con depósito redondo o cuadrado incorporado.
- Manetas freno y embrague sin regulación.
- Cada pinza de freno podrá tener un máximo de dos pistones y estos han de ser opuestos.
- Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador.
- Mono amortiguador si lo incorporaba de origen.
- Horquilla: Diámetro máximo 38mm - convencional. Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen.
- No se permiten suspensiones delanteras con regulación exterior si el modelo de moto en cuestión no lo equipaba de origen.
- Carburador: Solo campana redonda.

Permitidas sólo motos de origen europeo. No se permiten ni motos ni motores de origen japonés, a excepción de la sanglas 400 con motor Yamaha, que entraría también en la categoría "OPEN".

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

3.4.- Categoría CRITERIUM

- Motos critérium mono cilíndricas de 2 T y cilindrada hasta 125 cc.
- La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.
- Motos de origen japonés y europeo fabricadas hasta 31 diciembre 1991.
- Las motos deberán llevar el carenado o fibras originales o réplicas, o en su defecto otro carenado que respete la estética de la época. Quedan prohibidas estéticas de motos donde se quiten fibras y no se "vistan" con nada.

3.4.1.- EJEMPLOS DE MOTOS

Aprilia Futura; Cagiva Freccia; Honda NSR 125; Yamaha TZR 125; Gilera SP01; Suzuki RG 125; Laverda Lesmo.

3.5.- Categoría CICLOMOTOR AUTÓMATICO

- Chasis original, se permite reforzar.
- Motor: 2 T hasta 70 cc (margen 1cc) preparación libre.
- Encendido libre elección
- Transmisión por cadena.
- Protección cadena, tipo aleta tiburón.
- El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto lo suelte.
- Carenado: Libre.
- Carburación: Libre hasta 28 mm láminas de libre elección.
- Sistema de Frenado libre.
- Neumáticos: marca y modelo libres, máximo 17 pulgadas.
- Sistema de Escape y nivel de sonido: tubo de escape libre, con silencioso.
- Suspensión: libre.
- Estribos: recomendables fijos.
- Deben retirar todos los faros, caballetes, patas de cabra y espejos.
- Obligatorio instalar recogedor de líquidos para todos los sobrantes
- Maneta de freno en perfecto estado con bola en su extremo.
- Está prohibido usar anticongelante o similar. Solo se permite agua como refrigerante.
- Obligatorio interruptor o botón de pare.
- Todos los tornillos y tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del motor y caja de cambios, los tornillos de anclaje de las pinzas de freno, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.
- Tapa de elementos móviles de motor (encendido, variador)
- Dorsales: 1 Frontal y 2 laterales, siendo estos visibles, de 2 cifras como máximo.

Artículo 4 - Categoría JAPAN-CLASSIC:

4.1.- Categoría JapanClassic 4T Pre 89

- Motos de origen japonés (todas) de 2, 3 y 4 cilindros 4 T hasta 550 cc.
- Motos de origen japonés mono cilíndricas 4 T hasta 650 cc.
- Fabricadas hasta 31 diciembre 1989.
- MOTOR de serie, pudiendo modificar escapes y carburación.
- SUSPENSIONES: Barras de horquilla de serie o de diámetro y configuración igual a las de serie, pudiendo modificar su interior.
- AMORTIGUADORES de serie o de configuración similar a la de serie, pudiendo modificar su interior. También se admitirán amortiguadores con depósito de gas. Admitido mono amortiguador trasero en los modelos que lo lleven de serie.
- RUEDAS: Se respetarán las medidas de las llantas de serie con las posibles variaciones que se detallan en el apartado "ruedas y llantas".
- FRENOS:
.Se admitirán latiguillos metálicos, respetando bombas originales o similares.
.Diámetro y número de discos por eje originales. NO admitidas pinzas MONOBLOCK
.Se admitirán pinzas de 4 pistones que respeten el aspecto retro de la época.
- MANILLAR: Admitidos Manillares originales y semi-manillares.

- Las motos deberán llevar el carenado o fibras originales o réplicas, o en su defecto otro carenado de carreras que respete la estética de la época. Quedan prohibidas estéticas de motos donde se quiten fibras y no se "vistan" con nada.
- Habrá dos podium, uno para motos pre`86 y otro para motos pre`89, siempre que haya 3 o más equipos participando en cada categoría.

4.1.1.- EJEMPLOS DE MOTOS

Suzuki GS 500; Kawasaki GPZ 500; Suzuki Bandit 400; Honda VFR 400; Honda NC21; Honda NC24; Honda NC30; Honda CBR 400 (NC21, NC23); Yamaha XS 400; Kawasaki GPZ 400; Kawasaki GPZ 550; Honda VF 500; Kawasaki ZXR 400 H1; Suzuki GSXR 400; Yamaha SRX 600.

4.2.- Categoría JapanClassic Series

- Motos de origen japonés desde 125 cc hasta 350 cc 2 T.
- Fabricadas hasta 31 diciembre 1989.
- Admitida la Moto Yamaha XJ 600 cc, primer modelo.
- MOTOR de serie, pudiendo modificar escapes y carburación.
- SUSPENSIONES: Barras de Horquilla de serie o de diámetro y configuración igual a las de serie, pudiendo modificar su interior. Quedan prohibidas las horquillas invertidas.
- AMORTIGUADORES de serie o de configuración similar a la de serie, pudiendo modificar su interior. También se admitirán amortiguadores con depósito de gas. Admitido mono amortiguador trasero en los modelos que lo lleven de serie.
- RUEDAS: Se respetaran las medidas de las llantas de serie con las posibles variaciones que se detallan en el apartado "ruedas y llantas".
- FRENOS:
 - .Se admitirán latiguillos metálicos, respetando bombas originales o similares.
 - .Diámetro y número de discos por eje originales. NO admitidas pinzas MONOBLOCK.
 - .Se admitirán pinzas de 4 pistones que respeten el aspecto retro de la época.
- MANILLAR: Admitidos Manillares originales y semi-manillares.
- Las motos deberán llevar el carenado o fibras originales o réplicas, o en su defecto otro carenado de carreras que respete la estética de la época. Quedan prohibidas estéticas de motos donde se quiten fibras y no se "vistan" con nada.

4.2.1.- EJEMPLOS DE MOTOS

Yamaha RD 350; Yamaha TZ 250; Honda NS 250; Suzuki RG 250; Suzuki RGV VJ21; Yamaha XJ 600

EN NINGUNA DE LAS CATEGORÍAS ESTÁ PERMITIDO CORRER CON PROTOTIPOS.

EL AÑO DE FABRICACION DE LA MOTO ESTA BASADO EN EL AÑO DE APARICION DEL MODELO EN EL MERCADO, NO EN EL MODELO DE MATRICULACION DE LA MOTO.

EL COMITÉ TÉCNICO DE LA ORGANIZACIÓN SE RESERVA EL DERECHO DE DECIDIR LA CATEGORÍA EN LA QUE CORRERÁ UNA MOTO, O DENEGAR LA SALIDA SI ESTA O EL PILOTO PUDIERAN REPRESENTAR UN RIESGO PARA EL RESTO DE LOS PILOTOS O PARA ELLOS MISMOS.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ REFLEJADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN.

- Todos los respiraderos del motor y/o de los vaporizadores deberán terminar en un recipiente con capacidad mínima de 250cc. para las motos de 2T y de 500cc. para las 4T.
- El respiradero del depósito, dispondrá de una válvula que elimine la sobrepresión de aire en el interior del depósito, impidiendo la salida del combustible.
- Las motocicletas de 4 tiempos, deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, con capacidad suficiente para retener todos los líquidos que tengan su origen en posibles fugas del motor y sus componentes. Dicha capacidad tendrá como mínimo, la mitad de la capacidad total de los líquidos de lubricación y refrigeración del motor.
- Todos los tornillos y tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, las tapas, los niveles de aceite del motor y caja de cambios, los tornillos de anclaje de las pinzas de freno, serán precintados mediante bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca.
- Todas las motocicletas deberán sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada o agua mezclada con alcohol etílico. No se permitirá el uso de líquido anticongelante.
- Es obligatoria la disposición de interruptor de paro motor en el manillar y/o semimanillares, al alcance de la mano estando ésta sobre su empuñadura.
- Los topes de dirección son obligatorios, debiendo estar firmemente colocados y permitiendo el giro máximo de la dirección, sin que las manos del piloto queden aprisionadas, contra el depósito o contra el carenado de la moto.
- Todas las palancas de freno y embrague deben tener una bola en su extremo (mínimo 16 mm de diámetro).
- Los estribos y semi-manillares acabarán en puntas redondeadas.
- Los extremos del manillar deben estar taponados.
- El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto lo suelte.
- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (varilla de freno trasero, tensores cadena) debe ser protegido mediante un trozo de tubo de goma que sobrepase ligeramente el extremo.
- Las motos que dispongan de cadena o correa de transmisión primaria exterior, deberán disponer de una carcasa metálica que cubra completamente dicha cadena o correa.
- El piñón de ataque que engrana con la correspondiente cadena de Transmisión secundaria, deberá estar cubierto con su tapa original o en su defecto, se instalará un protector de 3 mm de espesor, que impida el acceso directo.
- Sólo se proporcionará un "Transponder" por Equipo inscrito.

Se verificará la correcta colocación del "Transponder" de manera que no pueda moverse, ni limite el radio de giro de la horquilla o pueda bloquear una rueda durante la marcha.

ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

- Se recomienda instalar espuma-musse "Explosafe" (material ignífugo homologado) en el interior del depósito de combustible.
- Se recomienda la colocación de estribos rígidos (no plegables).
- Se recomienda el uso de baterías de gel herméticas, con el fin de evitar fugas de ácido y evitar corrosiones y quemaduras.
- Se recomienda la no sustitución de piezas indiscriminadamente con el objetivo de preservar el carácter histórico de las motocicletas participantes.

RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

- Componentes de carrocería, motor, chasis, basculante, suspensiones, silenciadores, etc. en material de fibra de carbono o Kevlar.
- Discos de freno flotantes, semiflotantes o de corte floreado.
- Pinzas de freno de 4 pistones que no respeten la estética de la época, no se admiten pinzas de más de 4 pistones.
- Manetas plegables.
- Embrague deslizante (Antirebote).
- Sistemas de adquisición de datos.
- Sistemas de inyección.
- Sistema de sobrealimentación.
- Cambios automáticos o semiautomáticos.
- Horquillas invertidas. (Permitidas en las motos que lo lleve de serie)

ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE

Las siguientes piezas deben ser retiradas: todo tipo de caballetes, faros, luces intermitentes, retrovisores, placas de matrícula, estribos del pasajero y cualquier otro elemento peligroso para la carrera.

RUEDAS Y LLANTAS

- Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados de uso comercial. Los neumáticos slicks, slicks rayados y de lluvia no están permitidos.
- El diámetro o el ancho de la llanta no podrá ser inferior o superior en una pulgada total a la medida que equipaba el modelo de origen. No se permitirá aplicar el aumento o la disminución de tamaño al ancho o al diámetro de manera simultánea. Esta modificación podrá aplicarse tanto en llanta delantera como en la llanta trasera.
- Las llantas no pueden ser de magnesio, salvo que la motocicleta así estuviera equipada en origen (justificar documentalmente). En este caso se deberá justificar el año de fabricación de las mismas, no pudiendo superarse los 5 años.
- Solo se permitirá el uso de calentadores de ruedas, en el Box y Pit-lane.

- La anchura máxima de neumáticos permitida, será: para el delantero 120 mm y para el trasero 160 mm.

DORSALES

- Las motocicletas deben disponer de 3 porta dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos a cada lado de la motocicleta (carenado o colín). También podrán ir vinilados o pintados en la carrocería de la moto.
- La altura de los números debe ser de al menos de 140 mm y un trazo mínimo de 20 mm, preferentemente de color blanco o negro, contrastando con el fondo que deberán ser de un solo color, preferentemente negro o blanco, quedando un espacio libre alrededor de los números de como mínimo de 25 mm, no se admiten números de color reverberante.
- No utilizar números de 3 cifras, ni números de difícil identificación.

OTRAS DISPOSICIONES

Uso de carburantes: Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octanos, acorde con los materiales de nuestras motos. No se permite gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

Seguridad del piloto: Los monos de cuero serán de una sola pieza. Se deberá 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 y será modelo integral, homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico. Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

Participación: La organización se reserva el derecho de admisión, así como considerar la categoría a participar de las motos en verificaciones técnicas.

Parque Cerrado: Después de cada manga de carrera se establece parque cerrado de 10 minutos para todas las categorías.

La organización se reserva el derecho DE MODIFICAR ESTE REGLAMENTO y lo notificará mediante ANEXOS NUMERADOS

ANEXO I.- Categoría Criterium Open

La edad mínima para participar es de 16 años. La categoría es para pilotos aficionados, queda restringida la participación a pilotos profesionales.

Anexo I.1.- Especificaciones

Podrán participar en esta categoría únicamente motocicletas de producción que hayan sido comercializadas en el mercado europeo y que cuenten con las siguientes características.

-Motor de 2 Tiempos carburación.

-Cilindrada máxima de 125 cc.

-Refrigeración por agua o aire.

Anexo I.2.- Combustible

Se debe utilizar gasolina de uso comercial. No está permitido el uso de aditivos o cualquier otro combustible.

Anexo I.3.- Neumáticos y Llantas

Los neumáticos serán de libre elección tanto el fabricante, compuesto o medidas.

Las llantas permitidas son las de diámetro de 16" y/o 17". Solo están permitidas las llantas que originalmente están comercializadas y homologadas para moto de calle. Está prohibido la utilización de materiales ligeros en los ejes de las ruedas.

Anexo I.4.- Preparación

La cilindrada de motor no podrá ser mayor de 125cc, obligatorio bloque motor original de fábrica, siendo el resto de componentes de libre preparación. Cualquier modificación estará expuesta a aprobación del verificador técnico.

Los manillares y sus mandos pueden recolocarse. El conjunto de acelerador / levas, con su cableado y mandos manuales, pueden remplazarse.

El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto lo suelte.

Las levas de freno y embrague se pueden cambiar por piezas comerciales.

Anexo I.5.- Frenos

Los frenos delanteros y traseros son de libre preparación y configuración, pero deben estar correctamente instalados y funcionar perfectamente.

Anexo I.6.- Sistema Escape

Los tubos de escape y silenciadores pueden cambiarse o modificarse.

Anexo I.7.- Transmisión

Permitido modificar la transmisión secundaria, plato y piñón.

Anexo I.8.- Carenado

Obligatorio el uso de carenado y no serán admitidas aquellas motos que no lo lleven.

Anexo I.9.- Instalación eléctrica

La instalación eléctrica será libre y podrán instalarse encendidos alternativos al de origen.

Anexo I.10.- Suspensiones

Las horquillas delanteras son de libre preparación y configuración, pudiendo utilizar otras de características similares, siempre que procedan de una moto de hasta 125cc de uso comercial.

Se puede añadir amortiguador de dirección siempre y cuando no actúe como dispositivo que limite el ángulo de giro.

El amortiguador trasero es de libre preparación.

Anexo I.11.- Elementos Aceptados

Se puede utilizar cualquier tipo de lubricantes, líquido de freno o de suspensión.

Juntas y materiales de juntas.

Instrumentos, los soportes de los instrumentos y los cables asociados.

Acabados de pintura y pegatinas.

Protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc. pueden ser de otros materiales si no reemplazan piezas originales.

Pueden ser retirados de la moto los dispositivos de control de emisión, velocímetro, guardacadenas (siempre que no esté incorporado en el guardabarros), accesorios atornillados al sub-chasis.

Anexo I.12.- Elementos y Accesorios Prohibidos

Faros delanteros, luz trasera e intermitentes.

Retrovisores

Bocina

Soporte de placa matricula

Caja de herramientas

Ganchos para casco y equipaje

Estriberas para pasajero

Asideras para pasajero

Sistemas de adquisición de datos, sensores, ordenadores, telemetría etc. GPS o dispositivo infrarrojo para calculo de tiempos y vuelta.

Anexo I.13.- Seguridad y Obligada Instalación

Las modificaciones realizadas a la motocicleta no podrán comprometer la seguridad de su estructura.

Es obligatoria la disposición de interruptor de paro motor en el manillar y/o semi-manillares, al alcance de la mano estando ésta sobre su empuñadura.

Las motos no podrán presentar pérdidas de fluidos de ninguna clase.

Deberán precintarse con alambres los sistemas de vaciado y tapones de llenado de aceite.

Los carenados, escapes y demás elementos secundarios deberán estar debidamente fijados al cuadro.

Todas las motos están obligadas a pasar la verificación técnica.

Toda moto que sufriera una caída durante la prueba está obligada nuevamente a verificación técnica para comprobar la aptitud de la misma y continuar sin peligrar la seguridad del piloto y demás participantes.

La moto que no garantice la seguridad del piloto y demás participantes será excluida de la prueba.

Anexo I.14.- Seguridad del piloto: Los monos de cuero serán de una sola pieza. Se deberá utilizar siempre espaldera (recomendable) 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 y será modelo integral, homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico. Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados, podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.