

## CATEGORÍA CLÁSICAS 250

Fabricación: Hasta 31/12/1970 (se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original).

Cilindrada 2T: Mono y bicilíndricas hasta 250 cc.

Cilindrada 4T: Mono y bicilíndricas hasta 350 cc.

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

Llantas: Solo llantas de radios

Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19".

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor

Eje trasero: tambor

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador

No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm – convencional.

Carburador: Solo campana redonda.

Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikun, Bing, Amal e IRZ de la época.

Dorsal: Fondo verde para 250 y fondo azul para 350, número en blanco ambas.

Chasis: Solo se admiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente 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 de prensa etc.) como existente en el modelo de la época.

Se admiten todas las marcas de motocicletas, siempre y cuando se trate de motos originales de carreras, prototipos, carreras-cliente o sport.

Se toleraran cilindros rizados, cuadrados y de cuatro aletas así como tapas de carteres "originales" (no cuadradas) de modelos posteriores.

## CATEGORÍA CLÁSICAS 500

Fabricación: Hasta 31/12/1970

Se admiten réplicas si cumplen las especificaciones del modelo original.

Cilindrada 2T: Bicilíndricas 350 cc refrigeración por aire  
Monocilíndricas hasta 350 cc refrigeración por aire  
Bicilíndricas hasta 250 cc refrigeración por agua

Cilindrada 4T: Mono/Bi/Tri y Tetracilíndricas hasta 500 cc refrigeración por aire.

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada.

Llantas: Solo llantas de radios

Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19".

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor o disco simple (solo se permite 1 disco)

Eje trasero: tambor

Diámetro máximo discos 260 mm

Solo pinzas de simple pistón

Bomba de freno delantera con depósito redondo incorporado

Manetas de freno y embrague sin regulación

Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador

Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevasen en origen. No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores.

Horquillas: Diámetro máximo 35mm – convencional.

Diámetro mayor solo en caso que el modelo lo llevase en origen.

No se permiten regulación exterior en frenos en exterior y compresión sean estos manuales o por aire.

Carburador: Solo campana redonda.

Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada y Mikun, Bing, Amal e IRZ de la época.

Dorsal: Fondo amarillo con número negro 500 4T

Fondo azul con número blanco 350 2T

Chasis: Solo se admiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.

## NORMAS Y DISPOSICIONES GENERALES PARA TODAS LAS CATEGORÍAS

### 1. Motor y cambio

1.1. No se permiten motores sobrealimentados

1.2. Se permiten cambiar libremente las piezas internas del motor y caja de cambios, siempre que se respeten los límites de cilindrada establecidos para cada categoría.

1.3. El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo.

1.4. No se permiten el uso de Airbox o cualquier tipo de caja de admisión presurizada.

### 2. Sistema Escape 2T

2.1. La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.

2.2. En caso de montar un sistema de escape "Racing", es obligatorio el uso de silenciosos. El material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

### 3. Sistema Escape 4T

3.1. La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.

3.2. En caso de montar un sistema de escape "Racing", es obligatorio el uso de silenciosos. El material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

### 4. Chasis y basculante

4.1. En las categorías Clásicas 250, Clásicas 500 no se permiten basculantes de sección rectangular. Será permitido solamente en los casos que el modelo de origen los montase.

4.2. No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono o kevlar en los chasis o basculantes. El aluminio será permitido si se demuestra que el modelo en origen montaba componentes de este material.

### 5. Fibras y accesorios

5.1. Obligatorio el desmontaje de FARO, PILOTO TRASERO, INTERMITENTES, ESPEJOS, MATRICULA, CUBRECADENAS, CABALLETE CENTRAL Y CABALLETE LATERAL para todas las categorías.

5.2. Esta permitida la utilización de fibra de carbono solamente en componentes de carrocería (guardabarros, depósito, carenado, colín y porta números), siempre y cuando se encuentren debidamente pintados.

5.3. No se permite el uso de manillares planos de una sola pieza. Es obligatorio el montaje de semimanillares.

## 6. Sistema de frenos

6.1. En ningún caso los discos de freno podrán ser flotantes o semiflotantes, solo se permite la utilización de discos de freno fijos.

6.2. En ningún caso se admiten bombas de freno con depósito separado ni manetas de freno y embrague que tengan regulación manual. Los depósitos separados podrán utilizarse en las bombas traseras.

## 7. Neumáticos

7.1. Los neumáticos pueden ser de turismo, deportivos o racing. No se permite el uso de slicks, slicks rayados o neumáticos especiales de lluvia. Los neumáticos habrán de ser revisados y estarán en perfecto estado de funcionamiento.

## 8. Carburación

8.1. La elección del carburador es libre, siempre que sea un modelo de la época a la que corresponde el modelo de motocicleta o una replica de estos.

8.2. En las categorías de Clásicas 250, Clásicas 500 no se permite el uso de carburadores de guillotina o compuerta plana ni con power jet (se admiten los carburadores DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada). En estas mismas categorías no se permiten sistemas de admisión con láminas.

## 9. Llantas de aleación

9.1. Las llantas de aleación están permitidas cuando el modelo las haya llevado en origen o el mismo modelo haya montado en competición. Las medidas para cada categoría serán respetadas.

## 10. Dorsales

10.1. Los números y los dorsales tendrán que respetar las siguientes medidas mínimas: Dorsal: altura mínima 200mm y anchura mínima 250mm. Números: altura mínima 140mm y anchura mínima 80mm, espacio entre números 15mm...

10.2. La organización se reserva el derecho de asignar los números de los dorsales cada equipo o piloto participante.

## 11. Seguridad

11.1. Es obligatorio el precintado con alambre de los tapones y tornillos que accedan a espacios ocupados o bañados por aceite y líquidos de refrigeración.

11.2. Es obligatorio el precintado con alambre de los puntos de fijación de los tirantes de los tambores de freno así como de los tirantes de las pinzas de freno posteriores.

11.3. Para las motos de 4 tiempos es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite como establecido por normativa FIM. Su capacidad mínima será la de la mitad de la cantidad de aceite contenida en el cárter (o en el depósito separado en caso de cárter seco).

11.4. Todos los manguitos o tubos de aceite y gasolina tendrán que estar en excelente estado y encontrarse debidamente acoplados y cerrados con abrazaderas de metal (no se permite el cierre con alambre o abrazaderas de plásticos).

11.5. Todos los tubos de respiradero o desvaporizadores (Cárter motor, Caja de cambios, Depósito gasolina, Batería, Depósito de agua) tendrán que terminar en uno o más recipientes de capacidad mínima de 250cc, montado en posición vertical (inclinación máxima permitida 30%). Solo se permite agua destilada en los circuitos de refrigeración.

11.6. Todas las manetas tendrán que tener su terminación en bola redondeada.

11.7. El mando de gas tendrá que volver automáticamente en posición de cierre.

11.8. El guardabarros delantera tendrá que estar montado de manera fija y segura. Los bordes del guardabarros metálicos tendrán que estar redondeados.

11.9. Las palancas de freno y cambio así como las estriberas tendrán que tener sus bordes redondeados, sin cantos vivos.

11.10. Pipa de dirección, basculante y rodamientos de rueda sin holguras.

11.11. Todas las motocicletas equipadas con cadenas de transmisión tendrán que montar un cubre-cadenas de seguridad en la parte inferior del basculante a la altura de la corona posterior como predispuesto por normativa FIM.

11.12. Todas las motocicletas tendrán que montar un cortacorriente de seguridad de fácil accesibilidad una vez en marcha.

11.13. Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, 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. Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica, a petición del Comisario Técnico.

## 12. Carburantes

12.1. Solamente estarán permitidos los combustibles que se puedan adquirir en cualquier surtidor, para uso comercial y las gasolinas de hasta cien octanos, ricas en plomo, acorde con los materiales de las motos. No se permiten gasolinas de competición, ni con aditivos especiales.

### 13. Estética

13.1. La vestimenta de los piloto se compondrá de mono de cuero de una sola pieza. Se aconseja que el color de los monos sea negro, de un solo color tradicional o bicolor (preferiblemente pantalón negro).

13.2. No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o restauración no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico. El Comité Técnico tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición), a las motocicletas que reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico. En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o el reglamento particular de esta prueba. Cualquier cuestión que se suscitase se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva de la Federación Catalana de Motociclismo.

### 14. Salida, señales oficiales y parque cerrado

14.1. 30 minutos antes des del inicio de cada carrera, las motocicletas deberán situarse en premarque de salida. La salida se efectuará con motor en marcha, todas las motocicletas se situarán en la zona de Pit Line, junto a la señal o semáforo de acceso a pista, una vez dada la señal o abierto el semáforo todas las motocicletas se dirigirán hacia la parilla según clasificación de entrenamientos, inmediatamente se dará la salida a la vuelta de calentamiento y posteriormente se dará la salida de carrera.

Las motocicletas que por cualquier circunstancia no estuvieran en la zona de Pit Line en el momento de dar acceso a la pista, NO PODRÁN tomar la salida desde la parilla, debiendo permanecer con el motor en marcha en esa zona hasta que se efectúe la salida de carrera y se incorporarán a la misma inmediatamente después de que haya partido el último piloto de parilla.

14.2. Las señales oficiales serán las adjuntas al presente Reglamento Técnico.

14.3. Al término de la carrera las motocicletas habrán de dirigirse al parque cerrado, para su verificación final.

### 15. Motos de exhibición.

15.1. Para las motocicletas y pilotos de exhibición serán aplicables las normas generales de este Reglamento Técnico, exceptuando las que hacen referencia a normativas específicas de competición. Se recuerda que serán de especial aplicación las referentes al aspecto exterior, estado de conservación y/o restauración y sobre todo las relativas a todos los puntos que pudieran afectar a la seguridad de los pilotos.