



CAMPEONATO CASTILLA LA MANCHA 2019

REGLAMENTO TECNICO MAXICLASICAS





CAMPEONATO DE VELOCIDAD CLÁSICAS 2019 REGLAMENTO PARA LAS CATEGORIAS MAXICLASICAS

Artículo 1.- INTRODUCCIÓN

Reglamento Técnico para las Motocicletas de Competición ó Sport que denominamos **MAXICLASICAS SBK750 y SSP600** categorías participantes en el Campeonato 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 SBK750: Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1989
Motocicletas de competición-sport hasta 999 cc (2c) hasta 1989
Ver anexos al reglamento 1/2019

Categoría SSP600: Motocicletas de competición-sport hasta 600 cc (4c) hasta 1995
Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (2c) hasta 1995
Ver anexos al reglamento 1/2019

Categoría F1-EVO: Motocicletas de competición-sport hasta 750 cc (4c) hasta 1995
Motocicletas de competición-sport hasta 999 cc (2c) hasta 1995
Ver anexos al reglamento 1/2019

Artículo 3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS EN COMPETICIÓN

Las motocicletas admitidas para el Campeonato de Velocidad Maxiclasicas, 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 SSP600 el sistema de frenos será la del modelo original.** Hasta 1995

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 solo están permitidos los modelos de origen, accesorios y material hasta el año 1995, máxima anchura 4,5" (pulgadas)

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**, excepto en los modelos de la categoría EVO que lo montasen de origen. 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 aconsejable si la normativa medioambiental lo requiere el uso de silenciosos en todas las motos de 4T. Si hubiese alguna moto de 2T, el silencioso es obligatorio.

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 para SBK y 1995 para SSP





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 de neumático el que permita el ancho de la llanta permitida. Para 2019 la marca de neumáticos a utilizar será **Bridgestone** para SSP600 - SBK750 y SBK-EVO.

El ancho de los neumáticos será el que permita montar la llanta de 5,5" de ancho para las SBK750 y SBK-EVO y 4,5" 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 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.- 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 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 9.- 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.

ANEXOS AL REGLAMENTO CLASICAS FORMULA (Modificaciones 2019 numeradas):

- 1. Marcas y modelos categoría F1/750-SBK con participación en los actuales campeonatos**
 - YAMAHA hasta modelo FZR, incluido el modelo FZR750R (OW01) No se admiten los modelos YZF). El modelo FZ-750, tiene autorizado montar rueda trasera de 17" x 4,5"
 - KAWASAKI modelos ZXR (H1 y H2)
 - HONDA hasta el modelo VRF750 FL/N (incluido el modelo RC30)
 - DUCATI hasta el modelo 851 (851cc-2cilindros) año1989
 - BIMOTA hasta el modelo YB4EI-R
 - SUZUKI hasta modelo GSXR (se admite basculantes cuadrados modelos '90; se admiten motores refrigeración aire/aceite mismo modelo GSXR)
- 2. Categoría F1/EVO (convocatoria de nueva categoría)**
 - Se determina configurar para el Campeonato CIVa 2018 la categoría F1/EVO, Motocicletas de Competición-Sport hasta 750 cc (4c) y 996 cc (2c) hasta 1995
 - La Ducati, 851 modelo 1991 entrara en la categoría F1_EVO, asi como los modelos 996 cc (2c) hasta 1995.
- 3. Actualizaciones**
 - Todos los modelos y marcas admitidos en este reglamento están sujetos a variaciones, bien de seguridad ó técnicas si así lo requiere la Dirección Técnica del Campeonato de Clasicas Fórmula.



4. Neumaticos

ANEXO NEUMATICOS CAMPEONATOS CIV y FCMM CLASICAS FORMULA SSP-SBK-EVO VELOCIDAD Y RESISTENCIA

Bridgestone es la marca oficial exclusiva de neumáticos para las categorías de Clásicas Formula (Maxiclasicas) F1/SSP600, F1/SBK750, Evo y Campeonato de Resistencia en los campeonatos CIV y Castilla La Mancha siendo los modelos, dimensiones y compuestos autorizados los siguientes.

BRIDGESTONE R-11

Delantero 120/70R17 R-11F Soft
Trasero SSP600 160/60R17 R-11R Medium
Trasero SBK750 y EVO 180/55R17 R-11R Medium
Trasero SBK750 y EVO 190/55R17 R-11R Medium

Solo se podrán utilizar los neumáticos procedentes de Bridgestone Motorsport España. Cada neumático llevara un sticker identificativos para que sea admitido en las verificaciones técnicas que acreditara ser el modelo homologado tal como muestra la fotografía adjunta. No se admitirá ningún neumático que no lleve este sticker. La falta de esta identificación en el neumático cancelara los tiempos o resultados obtenidos por el piloto. El servicio de Bridgestone Motorsport España es Neumoto y los teléfonos de contacto son 96 3740430 y 661 222221 (Toni Castillo) bridgestonemotorsport@neumoto.com

IDENTIFICACION DE LA MARCA

Las motocicletas participantes en los campeonatos deberán lucir los logotipos de la marca en los lugares que figuran en las fotografías (guardabarros delantero y basculante). El servicio facilitará los adhesivos a los participantes. Los pilotos deberán lucir la gorra oficial de podium que se les entregara en dicho acto de entrega de trofeos al finalizar la carrera.