



## REGLAMENTO TÉCNICO TROFEO 2T 2016

### 00.-INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la Copa de Velocidad FCMM de la categoría Motos de 2Tiempos se basan en las motocicletas de producciones de los años 1980/1990 de las marcas de la época y homologadas por los fabricantes para competición o sport producción.

Queda abierto este reglamento a modo de prueba para el año 2016, a motos de 125 cc gran premio hasta el año 2007, con las preparaciones y características técnicas de esa época, en cuanto a materiales y preparaciones, siempre teniendo en cuenta los criterios de seguridad. No obstante siempre prevalecerá el criterio de los técnicos de la FCMM, para admitir las motos de esta categoría de tal manera que prevalezcan los criterios de equilibrio dentro de la compartición. Siempre que haya más 5 motos de cada clase inscritas y que acaben 3, se harán los pódium por categorías, esta nueva categoría si cumple con las expectativas deportivas de la temporada 2016, los tres primeros tendrán un trofeo final.

El resto del reglamento sigue como estaba y dado que la clase 2T debe consolidarse, se podrá admitir durante la temporada los cambios necesarios para adecuar el reglamento a la realidad de las motos y pilotos participantes

### 01.- ESPECIFICACIONES

Motocicletas de libre comercialización de la época indicada y de las siguientes cilindradas:

- 125 cc 2T Criterium y Gran Premio
- 250 cc 2T Criterium y Gran Premio
- 350 cc y 500 cc Sport Producción

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas deben ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.

En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

### 02.- OBLIGACIONES

- Se tendrá que eliminar en las **motos de calle**, es decir desmontar los siguientes elementos de la moto para poder participar:
  - Retrovisores
  - Faros, pilotos traseros, intermitentes y claxon
  - Caballete y pata de cabra
  - Matricula y soporte
  - Bolsa de herramientas y parrilla de transporte
  - Estribos y soportes de estribo del pasajero
  - Todos los accesorios no necesarios para la competición

### 03.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

- Motores de 2 tiempos, con un cubicaje máximo en función de la categoría
- Caja de cambios con un máximo de 6 velocidades.
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

#### **04.- PESOS**

- El homologado por cada marca.

#### **05.- CHASIS / SUB-CHASIS**

- Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

#### **06.- GEOMETRÍA**

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación.

#### **07.- HORQUILLA DELANTERA**

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

#### **08.- DIRECCIÓN**

- Deberá haber un mínimo de 15° de movimiento de la dirección a cada lado del eje. Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30 mm. Entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo.
- El amortiguador de dirección es libre, puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como tope que limita el ángulo de giro.

#### **09.- AMORTIGUADOR/ES**

- Los amortiguador/es deben ser los originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas Standard de origen de los amortiguadores pueden modificarse.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

#### **10.- FRENOS**

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante..
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Los discos de freno serán libres, pero preferiblemente de material férreo(los discos de carbono se admiten en los modelos que lo montasen en la época, los demás no están autorizados).
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

#### **11.- LLANTAS**

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a los originalmente homologados.
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

#### **12.- NEUMÁTICOS**

## LIBRE ELECCION DE NEUMATICOS

### 13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

- Será el original, el interior es obligatorio que esté forrado de mousse, preferentemente Exposafe o similar.
- El tapón debe ser el original sin ninguna modificación.
- Los tapones de carburante deben ser estancos y tener un sistema eficaz de cierre.
- Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención. La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 250cc.

### 14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISION

- La caja de aire, toberas y caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- El elemento filtrante puede eliminarse.
- Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.
- Las láminas son libres.

### 15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo (los chiclés y sus reglajes serán libres).
- La bomba de gasolina debe ser la original sin ninguna modificación.
- Las mariposas deben ser las originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cm<sup>3</sup>.
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

### 16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS

- El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre.
- El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte.

### 17.- REPOSAPIÉS

- El punto de fijación de los apoyos de los estribos ha de ser el original.
- Los reposapiés son libres. Pueden montarse fijos o de manera abatible pero en este caso deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

### 18.- MANILLAR / MANETAS

- El manillar debe ser el original.
- Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm., medidos desde el pivote y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare.
- Los Manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar.

### 19.- ESCAPE

- De libre preparación. El límite sonoro será de los db/A estipulados por la FIM (con una tolerancia de 2 db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera).



- Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

## **20.- CARENADO**

- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
- El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.
- El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas.
- Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
- No se permiten orificios adicionales.

## **21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA**

- Los haces de cables deben de ser los originales.
- La instalación eléctrica debe ser exactamente igual que la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.
- Los cables deben ser continuos entre sus extremos de conexión.
- No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.
- No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

## **22.- BATERÍA**

- La batería puede ser sustituida siempre y cuando conserve las características de la original en lo que concierne a medidas, peso, capacidad, etc.

## **23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE**

- No se autoriza ninguna modificación.
- Solo está permitido el uso de agua ó agua mezclada con alcohol etílico.

## **24.- ENCENDIDO**

- Libre elección, recomendado utilizar el original.

## **25.- UTILIZACION DE ALEACIÓN LIGERA**

- La utilización del titanio ó carbono está prohibida.
- Para los ejes de las ruedas está igualmente prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

## **26.- TELEMETRÍA**

- No está permitido el uso de telemetría.
- Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

## **27.- NÚMEROS Y FONDOS**

- Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y en los dos lados de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.
- Los números deben ser conformes a las formas que se indican en el diagrama 4 y de los colores y medidas que se indican seguidamente:
- Los números y fondos serán:

CATEGORIA	125 GP	125 CTR	250 CC	350 y RD	500 CC
FONDO	BLANCO	BLANCO	VERDE	NEGRO	AMARILLO
NUMERO	ROJO	ROJO	BLANCO	BLANCO	NEGRO

- Las medidas mínimas de los números serán:

- Altura números 140 mm.
- Anchura del trazo número 20 mm.

- Los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más de 30 % con respecto a la vertical.
- Deberá dejarse un espacio libre de al menos 2 mm. alrededor de los números.
- En cada motocicleta se colocarán o pintarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado para ser visto por el cronometraje oficial.
- Las placas laterales deben estar colocadas en la parte posterior derecha e izquierda del colín o del carenado.
- Alternativamente, se puede colocar un dorsal en la parte central del colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En los carenados/colines la placa porta números pintada, un ribete tendrá un ribete separador. Por ejemplo en negro de una anchura mínima de 8mm alrededor del fondo blanco.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.
- Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos. (de 1 al 99)

## 28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es recomendable llevar un protector de espalda.
- Los corredores deben llevar un casco integral, homologado tipo "P" y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente con correa y anillas, no está permitido otro tipo de cierre.
- La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico.

## 29.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

Si durante los entrenos o la carrera, un Comisario Técnico constata un defecto a una motocicleta y que este defecto podría constituir un peligro para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es de su propia responsabilidad excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

## 30.- HOMOLOGACIÓN

Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados.

Un documento técnico con pesos, esquemas, diagramas, lista de piezas, referencias y precios de las mismas, dimensiones y fotos de las mismas deberán ser presentadas por el representante a la Comisión Organizadora.