



## **REGLAMENTO TÉCNICO TROFEO FORMULA 350**

### **1.- Especificaciones Técnicas de la Clase.-**

Categoría:

FORMULA 350

#### **1.- MOTOR**

##### **1.1.- Cilindradas**

Se admite una cilindrada de hasta 350 c.c.

##### **1.2.- Carters motor**

Es obligatorio el uso de protectores para las tapas de carter de motor, que contengan aceite y puedan entrar en contacto con la pista en una caída. Estos protectores, deberán estar debidamente anclados y serán de un material lo más resistente posible a la abrasión del asfalto (recomendable material compuesto: carbono, kevlar, etc., con un espesor mínimo de 2mm.)

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor, caja de cambios y/o transmisión y filtro de aceite externo, se precintarán, para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

##### **1.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión**

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo “aleta de tiburón”, en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

#### **2.- CHASIS**

El chasis debe ser de origen. Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada.

Soportes adicionales para el asiento pueden ser añadidos pero no pueden ser eliminados los originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada. Los accesorios atornillados al sub-chasis pueden ser eliminados.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la “aleta de tiburón” en el basculante.

Para que no se dañe el chasis en las caídas, se puede instalar dos topes como máximo, uno a cada lado del chasis con las siguientes características:

Deberán terminar en un material resistente a la abrasión y que no desprenda chispas al contacto con el asfalto, como por ejemplo teflón o plástico.

La parte final tendrá que ser redondeada sin aristas y tener un diámetro mínimo de 30 mm. Y máximo de 76 mm.

No sobresalir más de 30 mm. del chasis.

No podrán instalarse estas protecciones en el área de los reposapiés.



### 3.- CARENADO

El conjunto frontal/cúpula/carenado puede ser sustituido, pero manteniendo el aspecto original de la motocicleta.

La combinación del soporte de los relojes puede ser sustituida.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena pueden ser modificados para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero.

Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

#### 3.1.- Dorsales

Cada motocicleta deberá estar dotada con tres placas porta números, con medidas mínimas de 285x235mm.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado ó en caso de interferir una toma de aire central, ligeramente desplazada pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje. Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

**Estas placas han de estar colocadas en el colín trasero.**

En el caso de motos con colín muy puntiagudo, se autoriza el montaje de una placa en la parte superior y los números del TAMAÑO DE LOS DELANTEROS colocados con la parte superior del número hacia el piloto.

Las dimensiones mínimas de los números son:

	PLACA DELANTERA	PLACA TRASERA
ALTURA	160mm	120mm
ANCHO	80 mm	80 mm
ANCHO DEL TRAZO	25 mm.	25 mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

Los colores de los dorsales para las categorías Formula 350 son:

CATEGORIA	FONDO	NÚMERO
FORMULA 350	Negro	Blanco

### 4.- SUSPENSIONES

#### 4.1.- Horquilla delantera

La estructura de la suspensión delantera (barras, tubos, punteras, puentes, etc.) debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.



Los componentes internos estándar originales de la suspensión delantera pueden ser modificados, pero no sustituidos.

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

La altura de las barras de suspensión respecto a los puentes es de libre elección.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

El amortiguador de dirección no debe actuar como limitador de recorrido de la dirección (tope de dirección).

#### **4.2.- Brazo de suspensión posterior**

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada (incluyendo el pivote del basculante).

Soportes para caballete trasero y tensor rápido del eje de rueda trasera pueden ser añadidos al basculante, siempre atornillados.

Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto.

El amortiguador trasero será de libre elección.

### **5.- RUEDAS**

Las ruedas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada, incluido el diámetro y la anchura.

El reenvío del velocímetro puede ser eliminado y sustituido por un casquillo espaciador.

Los separadores pueden ser modificados. Modificaciones en las ruedas para asegurar los espaciadores están permitidas.

#### **5.1.- Neumáticos**

De libre elección.

### **6.- FRENOS**

De libre preparación, **pero manteniendo el mismo tipo de freno de la motocicleta original de la época.**

Las bombas serán con el depósito incorporado.

Se prohíben las bombas radiales.

El diámetro del disco de freno será como el original.

### **7.- MANDOS**

#### **7.1.- Mandos de pie y estribas**

Los reposapiés y los pedales pueden ser sustituidos, pero deben respetar los anclajes originales al bastidor.

Los reposapiés pueden ser rígidos o articulados con sistema de retorno a su posición normal de uso. El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm



## **7.2.- Mandos manuales y manillar**

Los extremos del manillar tendrán que terminar siempre en un tope redondeado de un material resistente a las caídas. Está prohibido el uso de materiales duros, como el hierro o el acero, para evitar dañar el asfalto y que se produzcan chispas.

El puño del gas debe volver a su posición de descanso libremente.

Las manetas deben terminar siempre en una bola de 9 mm de diámetro como mínimo.

Es obligatorio tener instalado un botón de pare situado en el manillar.

## **8.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN**

### **8.1.- Depósito de combustible**

El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible deben llenarse completamente de una Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

### **8.2.- Carburador**

De libre elección y preparación.

### **8.3.- Caja de aire**

De libre elección y preparación.

### **8.4.- Carburante**

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M.

## **9.- SISTEMA ELÉCTRICO**

La instalación original puede ser modificada como se indica a continuación: Las partes de la instalación que no se utilizan por haber sido eliminados sus componentes como son, indicadores de dirección (intermitentes), claxon, electro ventilador de refrigeración, etc. Deben ser desconectados o desmontados.

### **9.1.- Encendido**

De libre elección y preparación.

### **9.2.- Batería**

El tipo y medidas de la batería deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

### **9.3.- Alternador**



De libre elección y preparación.

Las motocicletas equipadas con arranque eléctrico deben operar normalmente y estar en condiciones de arrancar el motor durante todo el evento (competición).

## **10.- RADIADORES**

De libre elección y preparación

Solo está permitido el uso de agua en la refrigeración líquida, estando prohibido todo tipo de aditivos o anticongelantes.

## **11.- SISTEMA DE ESCAPE**

De libre preparación y elección, debiendo cumplir con las normas R.F.M.E. y F.I.M. de seguridad.

## **12.- ELEMENTOS A ELIMINAR**

Se tendrá que eliminar o desmontar: retrovisores, faro, piloto trasero, intermitentes, caballete central y pata de cabra, matrícula y su soporte siempre que sea metálico y no esté situada en el guardabarros trasero, claxon, bolsa de herramientas, ganchos o parrilla de transporte, sujeción del casco, estribos y soportes de estribos del pasajero y anillas de sujeción del pasajero

. Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista. **El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista.** Está prohibido que dichos respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire.

## **13.- MATERIALES LIGEROS**

De forma general, está prohibido el uso de piezas especiales y tornillería de materiales ligeros como: carbono, titanio, etc., a excepción de lo permitido expresamente en alguno de los artículos del reglamento.