

## REGLAMENT TÈCNIC

### Copa Catalana Resistència Clàssiques 2017

#### Índex:

Art. 1.- CATEGORIES.	1
Art. 2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.	1
Art. 3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.	3
Art. 4.- ELEMENTS D'OBLIGADA INSTAL·LACIÓ.	4
Art. 5.- ELEMENTS D'INSTAL·LACIÓ RECOMANADA.	6
Art. 6.- DORSALS.	6
Art. 7.- RECANVIS I ACCESSORIS PROHIBITS.	6
Art. 8.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.	7
Art. 9.- RODES I LLANDES.	7
Art. 10.- MOTOCICLETES RÈPLIQUES I COMPONENTS ORIGINALS	7
Art. 11.- NORMES DE SOROLL.	8
Art. 12.- VERIFICACIÓ FINAL.	8
Art. 13.- LITIGI.	9
Annexos Tècnics.	10/11
Annexos Informatius.	12/13

#### Art.1.- CATEGORIES.

1.1- Les motocicletes que participen en la "Copa Catalana Resistència Clàssiques 2017" s'hauran de presentar en la seva configuració original com a:

<i>Categories i Característiques</i>	<i>Motocicletes fabricades fins a o entre els anys</i>
<b>Clàssic 500</b> Sup. 340cc 2T i 390cc 4T Max. 380cc 2T i 500cc 4T	any 1986
<b>Clàssic 1000</b> Sup. 381cc 2T i 501cc fins a 1200cc 4T	any 1979
<b>Clàssic 24H</b> Sup. 381cc 2T i 501cc fins a 1200cc 4T	anys 1980 - 1986
<b>Maxi Clàssic</b> Max. 750cc 4 cilindres/999cc 2 cilindres	anys 1987 - 1989

1.2- No s'admetran motocicletes derivades de models desenvolupats originalment per a especialitats de muntanya.

#### Art.2.- VERIFICACIONS PRELIMINARS.

2.1.1- Les verificacions tècniques preliminars, tindran lloc el mateix dia de la prova i l'anterior, si així es disposa.

2.1.2- Tota motocicleta inscrita haurà d'estar preparada per a passar verificació tècnica, havent d'estar desmuntats tots els elements de carrosseria o precintes que impedeixin l'accés a verificar: els precintes dels cargols i taps de drenatge, l'accés al filtre d'oli, tap d'omplir el radiador o qualsevol altre element a verificar.

**2.2-** Es verificarà el compliment d'aquest Reglament Tècnic de la Copa Catalana, del Reglament Particular de la prova corresponent i també el del Reglament Esportiu d'aquesta Copa Catalana:

**2.2.1- Les mides de seguretat de les motocicletes:**

Es revisarà el correcte funcionament dels sistemes de posada en marxa i parada, els precintes, respiradors, safata, els extrems de la cúpula, manillars, manetes, estreps, protector de cadena, pneumàtics, dorsals, etc.

**2.2.2- La conformitat històrica de les motocicletes:**

En cas de dubte, serà l'equip qui haurà de demostrar documentalment la conformitat de la motocicleta o les modificacions efectuades. El Comitè Tècnic-MCC resta a disposició dels participants per a resoldre qualsevol consulta o dubte al respecte. Les seves resolucions seran definitives i inapel·lables.

**2.2.3- Equipament dels pilots:**

**2.2.3.1-** Tant la **granota de cuir, que serà d'una sola peça amb proteccions**, com les botes i els guants hauran d'estar en perfecte estat.

**2.2.3.2-** Només s'admetran **cascos integrals degudament homologats** amb la **identificació del fabricant perfectament legible** (veure Annex informatiu 1.1 pàg. 12), la fixació del casc especialment recomanada és mitjançant **sistema de doble anella**.

**2.2.3.3-** Es recomana sempre l'ús d'**espatllera**.

**2.2.3.4-** Tots els pilots estan obligats a presentar el seu equipament personal en la verificació tècnica, a petició dels Comissaris Tècnics.

**2.3-** Cada equip verificarà un màxim de dues motocicletes, sempre de la mateixa categoria, que poden ser de diferent marca, cilindrada, número de cilindres o cicle. La segona moto ha de portar la lletra "**T**" en els espais porta-números.

**2.4-** S'establirà una marca (adhesiu, precinte o pintura) per a identificar les motocicletes que han passat la verificació tècnica. Cap motocicleta podrà sortir a pista sense aquest distintiu.

**2.5.1- Repostatge de carburant:** Les operacions de repostatge de benzina s'hauran de realitzar en la zona indicada per l'Organització.

El motor sempre estarà aturat i la moto a sobre del cavallet o suport. El pilot ha d'estar fora de la moto.

**2.5.2-** La motocicleta ha de disposar d'un únic dipòsit de combustible i una sola boca per omplir-lo amb tap o vàlvula de càrrega. La capacitat màxima no serà superior a 24 litres.

**2.5.3-** És obligatori l'ús d'un tanc per a emplenar benzina (Jerrycan tipus Acerbis), comercial o de fabricació pròpia.

Aquest tanc per a emplenar carburant ha de ser un dipòsit en material plàstic o metàl·lic, tancat, amb nanses laterals per a la seva manipulació, un tap per reomplir amb respirador en la part superior, amb forma cònica en la seva part inferior i una vàlvula de buidat amb tancament hermètic que entri en l'orifici d'emplenament del dipòsit de benzina. Aquesta vàlvula ha de tenir un sistema

d'obertura/tancament que s'accióni mitjançant un tirador manual o per sistema de pressió/depressió automàtic.

Aquest tanc ha d'estar dissenyat per a ser utilitzat per una sola persona.

L'equip ha de disposar d'un suport d'emmagatzematge que mantingui vertical i estable el tanc un cop utilitzat.

**2.5.4-** Cada equip participant haurà de tenir en la seva zona de repostatge un extintor propi, de pols de classe B i C com a mínim, i d'entre 4 - 6 kg, homologat, amb el seu certificat de revisió actualitzat i en plena càrrega.

Un membre de l'equip es farà càrrec de l'extintor cada cop que es manipulin carburants (transvassament de benzina al tanc per a emplenar (Jerrycan), operacions de repostatge, etc.).

**2.5.5-** Únicament pot intervenir una persona i està obligada a l'ús de roba ignífuga i antiestàtica o l'equipament de pilot, sotocasc ignífug, ulleres d'ajustament complet, i amb guants i calçat tancat ignífug o de pell.

**2.5.6-** En cap cas es pot realitzar cap altre treball de manteniment o reparació simultàniament a l'operació de reposar benzina, sota pena d'exclusió. Només poden realitzar-se operacions de neteja, en el cas de vessament de benzina.

**2.5.7-** Mitja hora abans de l'inici dels entrenaments cronometrats fins a mitja hora abans de l'inici de la cursa, els comissaris tècnics verificaran la correcció de tots els elements i materials utilitzats en las operacions de reposar benzina.

**2.6-** Durant el transcurs de la competició es podran establir, d'ofici, totes les verificacions que l'Organització consideri. Si fossin detectades infraccions en alguna motocicleta verificada, el jurat podrà sancionar l'equip. Si es trobessin anomalies o deficiències no fonamentals, s'obligarà l'equip a solucionar-ho abans de tornar a la cursa.

**2.7-** Tota motocicleta no presentada a qualsevol verificació tècnica, prevista o designada d'ofici, serà considerada **exclusa** de la competició.

### **Art.3.- ELEMENTS REEMPLAÇATS.**

**3.1-** Tots los elements reemplaçats han de ser d'aspecte i característiques similars als elements originals, tant en funcionalitat, com en el seu material de construcció, mides, característiques tècniques i el seu aspecte exterior, prioritzant la imatge clàssica i original de tots els components de la motocicleta.

**3.2-** Si es fan canvis en la configuració original de la moto, com ara aquests, cal tenir en compte:

**a/** El motor pot substituir-se per altre que correspongui a la mateixa categoria, marca, característiques tècniques, cilindrada original, materials, etc.

Els motors hauran de conservar la identificació original externa de cilindrada, que sol estar en el bloc de cilindres.

**b/** Les forquilles han de ser convencionals i correspondre a l'època com a originals o rèplica. Les barres no podran superar els 43 mm de diàmetre.

La forquilla no pot dur regulacions externes no originals. En les categories Clàssic 24H i Maxi Clàssic està autoritzat l'ús de cartutxos de gas interns, en aquest cas les regulacions hauran d'estar tapades.

**c/** En les categories Clàssic 24H i Maxi Clàssic està autoritzat el canvi d'amortidors posteriors amb dipòsits de gas separats. Aquests dipòsits hauran d'estar ocults, excepte que el model ja ho equipés d'origen, i en aquest cas hauran de ser emplaçats en el mateix lloc.

**d/** El basculant: Pot ser modificat o reforçat, mai reemplaçat per altre que alteri el material de construcció, la seva secció, la ubicació del/s anclatge/s de l'amortiguació, la seva longitud total, la mida entre eixos (atenent al marge de tensat de cadena) o les mides internes corresponents al pas de roda. Podran reforçar-se, mitjançant cordó de soldadura, petits cartel·les de reforç o estructures de triangulacions superiors o inferiors.

**e/** Els sistemes de frens i els seus components: Seran de característiques, mides i aspecte similars als originals. (Art. 7.1.3)

**f/** Les pinces de fre han de correspondre a l'època de la motocicleta. No s'admet per a les categories Clàssic 500 i 1000 la modificació del número de pistons ni el sistema d'anclatge original. (Art. 7.1.4)

**g/** Les bombes de fre podran ser substituïdes per bombes radials que disposin de número de referència en el catàleg comercial del fabricant. No s'admetran bombes radials dedicades a l'alta competició de campionats vigents.

**h/** Els tubs d'escapament seran originals o d'aspecte semblant a l'original. La zona final serà arrodonida o d'acabament rodó, amb la finalitat d'evitar talls en cas d'incident. (Art. 7.1.1)

**3.3-** Tots els elements substituïts han de ser obligatòriament d'ídèntiques característiques o similars a l'element original, tant en la seva funcionalitat, material de construcció, mides i el seu aspecte exterior.

En tots els casos s'ha de salvaguardar l'aspecte original i clàssic de la moto.

**3.4-** Tota proposta de modificació en una motocicleta no prevista en aquest Reglament Tècnic, haurà de ser presentada i documentada al Comitè Tècnic-MCC (Veure en Annex informatiu 1.6 pàg. 13), en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera cursa on tingui previst participar. El Comitè Tècnic-MCC té la potestat definitiva d'autoritzar o desestimar aquesta modificació.

**3.5-** Tota modificació tècnica considerada essencial pel Comitè Tècnic-MCC, podrà comportar la no inclusió de la motocicleta en la competició o el canvi de categoria.

#### **Art.4.- ELEMENTS D'OBLIGADA INSTAL·LACIÓ.**

**4.1-** Tots els respiradors del motor i/o desvaporitzadors hauran de tenir el seu acabament en un recipient amb capacitat mínima de 250cc. per a les motos de 2T i de 500cc. per a les 4T.

**4.2-** El respirador del dipòsit tindrà una vàlvula que elimini la sobrepressió en l'interior del dipòsit, impedit la sortida de combustible.

**4.3-** Les motocicletes de 4 temps han d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, amb prou capacitat per a retenir tots els líquids que tinguin el seu origen en possibles fuites del motor i els seus components. Aquesta capacitat serà com a mínim la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor. La safata ha de tenir un tap de drenatge per la seva comprovació i buidatge, que se extraurà en cas de pluja, per indicació expressa de l'Organització. Si el pas dels col·lectors d'escapament impedis el tancament posterior de la safata, s'habilitarà en l'interior un tabic de contenció. (Veure fotos en Annex Informatiu 1.2 pàg. 12)

**4.4-** Tots els cargols i taps de drenatge, filtres d'oli, canonades, les tapes, els nivells d'oli del motor i caixa de canvis, els cargols d'anclatge de les pinces de fre, seran precintats mitjançant brides metàl·liques i/o per un filferro que subjecti la peça a contra rosca.

**4.5- No es permetrà l'ús de líquid anticongelant.** Totes les motocicletes hauran de substituir el líquid refrigerant per aigua corrent, aigua destil·lada, aigua amb alcohol etílic o productes especialment homologats per al seu ús en competició (aporteu documentació de la seva homologació).

**4.6-** És obligatòria la disposició d'un interruptor d'aturada del motor en el manillar i/o semimanillars, a l'abast del pilot tenint la ma a sobre de la seva empuñadura.

**4.7-** Els topalls de direcció són obligatoris, havent d'estar fermament col·locats i permetent el gir màxim de la direcció, sense que les mans del pilot quedin atrapades contra el dipòsit o contra el carenat de la moto.

**4.8-** Totes les palanques de fre i embragatge han de tenir una bola en el seu extrem (mínim 16 mm de diàmetre).

**4.9-** Els estreps i semimanillars acabaran en puntes arrodonides.

**4.10-** Els extrems del manillar han d'estar taponats.

**4.11-** L'accelerador ha de retornar a la seva posició original quan el pilot el deixi anar.

**4.12-** Els elements que sobresurtin cap a l'exterior (vareta de fre posterior, tensors de cadena) han d'estar protegits mitjançant un tros de tub de goma que sobrepassi lleugerament l'extrem.

**4.13-** Les motos que tinguin cadena o corretja de transmissió primària exterior, hauran de disposar d'una carcassa metàl·lica que cobreixi completament aquesta cadena o corretja.

**4.14-** El pinyó d'atac que engrana amb la corresponent cadena de transmissió secundària ha d'estar cobert amb la seva tapa original o en el seu defecte, s'instal·larà un protector de 3 mm d'espessor, que impedeixi l'accés directe.

**4.15-** Només es proporcionarà un "Transponder" per equip inscrit. Es verificarà la correcta col·locació del "Transponder" de manera que no pugui moure's, ni limiti el radi de gir de la forquilla o pugui bloquejar una roda durant la marxa. (Veure en Annex Informatiu 1.5 pàg. 13)

**4.16-** És obligatori instal·lar en el interior del dipòsit de benzina escuma (mousse) "Explosafe" material ignífug homologat, (Veure foto en Annex Informatiu 1.3 pàg. 13). Es recomana col·locar un mínim de 2 unitats.

**4.17-** És obligatòria la col·locació d'estreps rígids, no plegables (Veure fotos en Annex Informatiu 1.4 pàg. 13).

#### **Art.5.- ELEMENTS D'INSTAL·LACIÓ RECOMANADA.**

**5.1-** Es recomana l'ús de bateries de gel hermètiques, amb la finalitat d'evitar fuites d'àcid i evitar corrosions i cremades.

**5.2-** Es recomana la no substitució de peces indiscriminadament, amb l'objectiu de preservar el caràcter històric de les motocicletes participants.

#### **Art.6.- DORSALS.**

**6.1-** Les motocicletes han de disposar de 3 espais porta-dorsals clarament visibles, un frontal i els altres dos, un a cada costat de la motocicleta (carenat o colí).

**6.2-** L'alçada dels números ha de ser almenys de 140 mm i un traç mínim de 20 mm (a ser possible de color blanc o negre, contrastant amb el fons que haurà de ser d'un sol color, preferentment negre o blanc, quedant un espai lliure al voltant dels números com a mínim de 25 mm.). No s'admeten números de color reverberant.

**6.3-** No utilitzar números de 3 xifres, ni números que pel seu disseny siguin de difícil identificació.

#### **Art.7.- RECANVI I ACCESORIS PROHIBITS.**

**7.1.1-** Components de carrosseria, motor, xassís, basculant, suspensions, silenciadors, etc. en material de fibra de carboni o Kevlar.

**7.1.2-** Les forquilles invertides o convencionals superiors a 43mm.

**7.1.3-** Discos de fre flotants o semi-flotants (si no ho disposa el model d'origen), de tall floreat.

**7.1.4-** Pines de fre de 4 pistons que no corresponen a l'època.

No s'admeten pines de més de 4 pistons, ni mecanitzades monobloc.

**7.1.5-** Manetes plegables o de profunditat variable.

**7.1.6-** Embragatge lliscant ("Antirebote").

**7.1.7-** Sistemes d'adquisició de dades.

**7.1.8-** Sistemes d'injecció (Veure excepcions en Annex Tècnic 1.10/11 pàgs. 10/11).

**7.1.9-** Sistema de sobrealimentació.

**7.1.10-** Canvis automàtics o semiautomàtics.

**7.2-** Està totalment prohibit portar càmeres de filmació i fotografia instal·lades en qualsevol part de l'equipament del pilot (casc inclòs). Serà verificada la col·locació de les càmeres en la motocicleta pel Comitè Tècnic-MCC, amb la finalitat de garantir la seguretat del pilot.

**7.3-** En el cas que alguna motocicleta equipés en origen qualsevol dels elements específicament prohibits, serà l'equip qui haurà de demostrar documentalment al Comitè Tècnic-MCC la seva procedència i originalitat.

#### **Art.8.- ELEMENTS A RETIRAR OBLIGATÒRIAMENT.**

Les següents peces han de ser retirades: tot tipus de cavallets, llums intermitents no integrats, retrovisors, plaques de matrícula, estreps del passatger i qualsevol altre element perillós per a la cursa.

En el cas de tenir far, haurà de ser cobert per un material plàstic (vinil) de manera que en cas de trencament s'impedeixi la dispersió de vidres a la pista.

#### **Art.9.- RODES I LLANDES.**

**9.1-** Els pneumàtics han de ser de turisme o esportius, ratllats d'ús comercial.

Els pneumàtics slicks, slicks ratllats i de pluja no estan permesos.

**9.2.1-** El diàmetre o l'amplada de la llanda no podrà ser inferior o superior en una polsada total a la mida que equipava el model d'origen. No es permetrà aplicar l'augment o la disminució de mida a l'ample i al diàmetre de manera simultània. Aquesta modificació podrà aplicar-se tant en la llanda davantera com en la llanda posterior (veure diverses excepcions en l'Annex 1 pàgs. 10/11)

**9.2.2-** Les llandes no poden ser de magnesi, a no ser que la motocicleta hi estigués equipada en origen (justificar documentalment). En aquest cas s'haurà de justificar el seu any de fabricació, no podent superar els 5 anys.

**9.3-** Només es permetrà l'ús de escalfadors de rodes en el Box i Pit-lane.

**9.4-** L'amplada màxima de pneumàtics permesa serà: per al davanter 130 mm i per al posterior 180 mm. En el cas de les llandes posteriors de 18" polzades s'estableix una amplada màxima de 160 mm.

#### **Art.10.- MOTOCICLETES RÈPLIQUES I COMPONENTS ORIGINALS.**

**10.1.1-** Per a poder ser considerada motocicleta Rèplica, el participant (equip o pilot) haurà de sol·licitar al Comitè Tècnic-MCC (Veure en Annex Informatiu 1.6 pàg. 13), una proposta d'homologació de una o varies (sèrie) motocicletes completes. Aquesta proposta haurà de ser plenament documentada.

Una cop admesa la proposta, el concursant presentarà la motocicleta acabada, en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera cursa on tingui previst participar. El Comitè Tècnic-MCC un cop revisada i autenticada la documentació i la motocicleta, té la potestat definitiva d'homologar o no aquesta Rèplica i d'ubicar-la en la categoria que li correspongui.

**10.1.2-** La unitat a replicar deu estar basada en una motocicleta d'esport o competició, construïda entre els anys 1945 a 1989. No s'admetran models desenvolupats originalment per a especialitats de muntanya.

El nivell de rèplica ha d'ajustar-se en un alt percentatge al model de referència, conservant les mides morfològiques, la cilindrada màxima permesa en la seva categoria, la tipologia i les característiques del motor, el sistema de tracció, el

sistema de fre, mides i tipus de llandes, sistema d'amortiguació del darrere, forquilla davantera, manillars, instrumentació, dipòsit, colí, carenat, etc.

S'haurà de construir si és possible amb els mateixos materials, així com mantenir la imatge i acabats de l'original.

Es reproduirà l'aplicació dels colors, plaques, dorsals i publicitat que en el seu dia portava la unitat a replicar.

**10.2.1-** Un concursant podrà proposar al Comitè Tècnic-MCC l'ús d'una motocicleta original que va competir en la seva època, amb component/s original/s no modificat/s (bastidor, basculant, llanda, forquilla, fre, amortidors, carrosseria, etc.) de característiques no contemplades en aquest reglament o que modifiqui qualsevol proposta del mateix.

**10.2.2-** Aquesta proposta haurà de ser presentada en un termini no inferior a 30 dies abans de la primera cursa en la que tingui previst participar. El Comitè Tècnic-MCC, un cop revisada i autenticada la documentació aportada, la motocicleta i el/s component/s excepcional/s, té la potestat definitiva e inapel·lable d'admetre o no aquesta motocicleta i el/s seu/s component/s excepcional/es, i d'ubicar la motocicleta en la categoria que li correspongui.

**10.3-** La llista de les motocicletes homologades com a Rèpliques i de component/s excepcional/s original/s admès/os, estan publicades en el corresponent Annex 2 d'aquest Reglament Tècnic pàg. 11.

**10.4-** L'admissió d'un component original, només serà efectiva per al concursant que la proposa i per a la motocicleta en la qual ha estat realitzada la instal·lació.

#### **Art.11.- NORMES DE SOROLL.**

El màxim nivell sonor permès no podrà superar els 110 db/a, amb una tolerància de 3 db/a.

#### **Art.12.- VERIFICACIÓ FINAL.**

**12.1-** Un cop finalitzada la cursa, totes les motocicletes han d'entrar directament al parc tancat, estant-hi un mínim de 30 minuts o més si el Jurat així ho indiqués.

**12.2-** No dipositar la motocicleta en el parc tancat, podrà implicar la **desclassificació** de l'equip.

**12.3-** Es verificaran d'ofici les tres primeres classificades, a més de les que decideixi el Jurat de la prova.

**12.4.1-** En el cas de verificació d'ofici o reclamació, la motocicleta objecte de la mateixa podrà ser traslladada al local previst a tal efecte per l'Organització per a la seva comprovació.

**12.4.2-** L'equip objecte d'una reclamació o d'una verificació d'ofici haurà de posar a disposició dels Comissaris Tècnics els mecànics (màxim dos), no més tard de 30 minuts després de finalitzada la cursa, i els mitjans oportuns per a procedir a un eventual desmuntatge de la motocicleta.



**12.4.3-** La negativa a desmuntar portarà a la **desclassificació** de l'equip.

**12.5-** Les irregularitats comprovades en la verificació final podran implicar la **desclassificació** de l'equip.

**Art.13.- LITIGI.**

**13.1-** En cas de dubte, serà l'equip qui haurà de demostrar la conformitat de la seva motocicleta.

**13.2-** Els Comissaris Tècnics, conjuntament amb el Jurat, són els únics jutges per a corroborar la conformitat de la motocicleta.

**13.3-** Totes les motocicletes hauran d'estar preparades d'acord amb els requeriments de seguretat del codi FIM i/o del Reglament Particular de la prova.

**13.4-** Qualsevol qüestió que pogués sorgir, es resoldrà basant-se en el present Reglament pel Jurat de la prova.

**13.5-** Qualsevol qüestió i disposició no prevista en els reglaments indicats, pot ser resolta per la Comissió Esportiva Federativa-FCM.

**13.6-** Tot allò que no està autoritzat i precisat en aquest reglament, està totalment prohibit.

**LA FCM ES RESERVARÀ EL DRET DE MODIFICAR AQUEST REGLAMENT I HO NOTIFICARÀ MITJANÇANT ANNEXOS NUMERATS.**

**LA VERSIÓ EN CATALÀ D'AQUEST REGLAMENT, SERÀ CONSIDERADA A TOTS ELS EFECTES COM "LA VERSIÓ OFICIAL".**

-----

## Annexos Tècnics

### Annex 1.- Excepcions i puntualitzacions:

**A.1.1.1-** Les **Yamaha RD350** fabricades fins l'any 1989 ("Japoneses" i "Brasileres") seran admeses en Clàssic 500. No s'admeten les denominacions de xassís 1WT i motor 2UA, corresponents als anys 90.

**A.1.1.2-** Les **Suzuki GSXR 750** i **1100** amb xassís 1a. sèrie (secció quadrada d'alumini) seran considerades Clàssic 24H, havent d'equipar llanda davantera de 18" polzades de diàmetre i màxim 3,5" polzades d'amplada. La llanda posterior igualment conservarà les 18" polzades de diàmetre, podent ampliar a un màxim 4,5" polzades d'amplada. La mida màxima admesa de pneumàtic posterior serà 160 mm.

**A.1.1.3-** Les **Yamaha FZ 750** (xassís de ferro, secció quadrada) seran considerades Clàssic 24H, podent equipar llanda davantera de 17" polzades, d'ample màxim 3,5" polzades. La llanda posterior mantindrà les 18" polzades de diàmetre, podent ampliar l'amplada fins 4,5" polzades. La mida màxima admesa de pneumàtic posterior, serà 160 mm. S'autoritza en aquest model el canvi de basculant pel de la Yamaha FZR 1000 (2LM), amb la finalitat de poder instal·lar llanda de 18"x4,5" polzades.

**A.1.1.4-** Les **Yamaha FZR 750** xassís Deltabox (2LM) seran considerades Maxi Clàssic.

**A.1.1.5-** Les **Honda CBR 600 F** només seran admeses les denominacions de fàbrica PC 19 (1987) i PC23 (1988-1989). S'autoritza l'ús del colí corresponent (original o rèplica) a la versió PC25. El conjunt forquilla, llanda i sistema de frens (disc rígid) de la PC25 està autoritzat.

**A.1.1.6-** La **Yamaha FZR 600**, només la primera versió d'aquest model (basculant recte, llanda posterior 18"x3,50" polzades i carenat amb 2 fars incrustats), corresponent a 1989, està autoritzada la seva participació. La llanda posterior de 18"/4" polzades i les pinces de fre de quatre pistons corresponent a la segona versió 1990 estan autoritzades.

**A.1.1.7-** En la primera versió de la **Kawasaki ZXR 750 H1** corresponent a 1989, està autoritzat el canvi del motor pel de la versió H2 de 1990 i el canvi del radiador original per un de major tamany.

**A.1.1.8-** Les **Moto Guzzi V65 I/II** corresponents a 1982 seran considerades Clàssic 1000.

**A.1.1.9-** Les **Ducati Pantah 600SL** i **650SL** corresponents a principis dels anys 80 seran considerades Clàssic 1000.

**A.1.1.10-** Les **BMW K75/K75C/K75S/K75SA** amb injecció electrònica seran considerades Clàssic 24H. El fre de disc posterior i la llanda posterior de 17" polzades amb pals en "Y", estan autoritzades. Les llandes de tres pals i el sistema paralever no estan autoritzats.

**A.1.1.11-** Les **BMW K100/K100RS** amb injecció electrònica seran considerades Clàssic 24H. Les versions K100RT (en general), les llandes de tres pals, el sistema paralever i les versions K100RS amb ABS o 16V, no estan autoritzades.

**A.1.1.12-** Només les **Honda VFR 400R** de 1986 amb basculant de doble braç, poden participar en Clàssic 500. La resta de versions d'aquest model amb basculant monobraç i fins a 1989 seran considerades Maxi Clàssic.

**A.1.1.13-** La **Kawasaki ZXR 400** de 1989 no podrà participar amb la forquilla original invertida, havent de ser substituïda per una convencional de l'època. Aquesta versió de Kawasaki és considerada Maxi Clàssic.

**A.1.1.14-** Les **Yamaha FR 400N** o **FR 400R** (xassís de ferro, secció quadrada) seran considerades Clàssic 500. Les **Yamaha FZR 400 Genesis**, **FZR 400R** i la **FZR 400R-SP** (xassís alumini Deltabox), fins a 1989 seran considerades Maxi Clàssic.

## **Annex 2.- Rèplica i components excepcionals:**

**A.2.1-** Llista de motocicletes homologades:

**A.2.1.1- Suzuki GSXR 750 RK de 1989.**

**A.2.1.2- AJR 350**, basada en la Bultaco TSS 350 i participant en la categoria Clàssic 500.

**A.2.1.3- Moto Guzzi VSR 1100**, basada en les diferents versions de la Moto Guzzi Le Mans, participant en la categoria Clàssic 24H.

**A.2.1.4- Suzuki Harris**, basada en les diferents versions amb motor Suzuki, fabricades per Harris Performance i construïdes en la primera meitat dels anys 80, participant en la categoria Clàssic 24H.

**A.2.1.5- Ducati TT1/2 Harris**, basada en les diferents versions de Ducati en la primera meitat dels anys 80 i amb base de motor Ducati 750, participant en la categoria Clàssic 24H.

**A.2.1.6- Yamaha FZR 600 1989** dorsal 52 (en velocitat 2016), motocicleta participant en el Campionat de Catalunya de Resistència i el Campionat d'Espanya de Supersport de 1989, pilotada per José Manuel Rosa i que equipava una llanda posterior PVM modelo MT556 de 17" polzades, modificació realitzada en 1989 per Moto Racing Endurance Folch.

## Annexos Informatius

**Annex Informatiu 1.1/2.2.3.2-** La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2017**. Marques d'Aprovació Internacional reconegudes. Normativa FIM.

[https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2017/Cascos\\_Carburantes/Normativa\\_Cascos2017\\_RFME.pdf](https://fedemoto.info/ImgFCK/file/2017/Cascos_Carburantes/Normativa_Cascos2017_RFME.pdf)

**Annex Informatiu 1.2/4.3-** Les motocicletes de 4 temps hauran d'estar proveïdes d'una safata (banyera) de degoteig sota el motor, amb capacitat suficient per a retenir tots els líquids que tinguin el seu origen en possibles fuites del motor i els seus components. Aquesta capacitat serà com a mínim la capacitat total dels líquids de lubricació i refrigeració del motor. La safata ha d'estar prevista d'un tap de drenatge per a la seva comprovació i buidatge, que s'extraurà en cas de pluja, per indicació expressa de l'Organització.



Si el pas dels col·lectors d'escapament impedisís el tancament posterior de la safata, s'habilitarà en l'interior un tabic de contenció. (foto 5)

**Annex Informatiu 1.3/4.16-** És obligatori instal·lar en el interior del dipòsit de benzina, escuma (mousse) "Explosafe" (material ignífug homologat).



**Annex Informatiu 1.4/4.17-** És obligatori l'ús d'estreps rígids (no plegables).



**Annex Informatiu 1.5/4.15-** Col·locació correcta del transponder per a la medició de temps.

[http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos\\_2016/Normas\\_Transponder.pdf](http://www.pmbarcelona.com/AMACS/Reglamentos_2016/Normas_Transponder.pdf)

**Annex Informatiu 1.6/3.4 i 10.1.1:** El contacte amb el **Comitè Tècnic-MCC** és:

[classiques@fcm.cat](mailto:classiques@fcm.cat)

Javier Gil  
639 351 351