

REGLAMENTO
GENERAL
minimotard

COPA imr RACING 2017

- 1 – Título y generalidades
- 2 – Motocicletas y categorías
- 3 – Circuito
- 4 – Cargos
- 5 – Pilotos
 - 5.1 – Inscripciones
 - 5.2 – Listas de inscritos y horarios
- 6 – Calendario
- 7 – Entrenamientos
 - 7.1 – Entrenamientos libres
 - 7.2 – Briefing
 - 7.3 – Entrenamientos cronometrados
 - 7.4 – Resultado de los entrenamientos
 - 7.5 – Velocidad de circulación en Boxes
- 8 – Competiciones
 - 8.1 – Salida
 - 8.2 – Manga
- 9 – Premios y puntuación
 - 9.1 – Baremo puntos
 - 9.2 – Clasificación General Pilotos
 - 9.3 – Empate clasificación
 - 9.4 – Premios
- 10 – Transponders
 - 10.1 – Colocación y devolución

11 – Seguridad

12 – Señales Oficiales

13 – Reclamaciones

14 – Paddock

15 Personal de Pista

1 TITULO Y GENERALIDADES

Impormotor es el promotor de la copa IMR Racing Minimotard 2017, y convoca para el presente año la Copa, que será disputada en las pruebas y fechas que se señalan en el Calendario.

2 MOTOCICLETAS Y CATEGORIAS

El campeonato está abierto a las siguientes categorías:

Minimotard.

90 Alevín de 5 a 12 años

140 Stock Series/ Master

Series 160 / Open

3 CIRCUITOS

Los circuitos serán permanentes y en su totalidad será de asfalto.

4 CARGOS

El promotor nombrará cargos que actuarán como órgano colegiado, siendo el responsable de todas las comunicaciones oficiales de la Copa, incluidas las Clasificaciones y resolución de Reclamaciones.

Así mismo el Jurado actuará como Comité Organizador y Comité de Disciplina de la Copa.

Queda totalmente prohibido comercializar con cualquier tipo derecho derivado de las pruebas sin el consentimiento expreso.

5 PILOTOS

Podrán puntuar en este Campeonato los pilotos que estén en posesión del Carnet Socio A.N.P.A. y los que se saquen el socio por un día así como pilotos en posesión de licencia federativa nacional o territorial murciana.

El mínimo de inscritos para realizar una categoría será de 6 pilotos y el mínimo para que esta prueba sea puntuable será de 8 pilotos.

La organización podrá en el caso de no llegar al número mínimo de inscritos unir varias categorías si fueran menos de 6 para poder realizar la prueba, habría pódium pero no sería puntuable para la copa.

5.1 INSCRIPCIONES

*Condiciones Generales

1) El piloto debe tener Socio ANPA en el año en vigor

2) Las inscripciones ANTICIPADAS se cerrarán el miércoles antes de la prueba, para que sea aceptada como tal el pago tendrá que hacerse efectivo como límite ese mismo miércoles. Siendo este mismo el último día.

Toda inscripción que al cierre de la misma no llegue con su correspondiente abono será considerada

NO anticipada.

3) La inscripción será ON-LINE (Tramitada por Internet).

4) La NO ASISTENCIA a una prueba debe ser comunicada al organizador antes del jueves de la semana a la celebración de la prueba. En caso contrario, perderá cualquier derecho a devolución o aplicación a otra prueba de la Copa.

* Inscripciones ON-LINE

1) Deberá rellenar todos y cada uno de los campos solicitados.

2) Los derechos de inscripción de las Copas será de:

	Anticipada	Circuito
Todas CATEGORÍAS		
Fortuna/Fuente Álamo / Jumilla	80€	100€
Cartagena	100€	120€
Fortuna nocturna	50€	60€

5.2 Listas de Inscritos y Horarios

La lista de inscritos estará publicada ON-LINE según se confirmen la inscripción y los horarios se publicarán en la web www.anpa.com.es

6 CALENDARIO

Se publicara en la página Facebook IMR-Impormotor

La organización se reserva el cambio de fechas y lugares de celebración.

7 ENTRENAMIENTOS

7.1 Entrenamientos libres

El sábado el día de la prueba habrá entrenamientos libres y cronometrados y una manga, el domingo habrá 1 Warmup /crono con una duración mínima de 15 minutos.

7.2 Briefing

El briefing obligatorio será organizado para todos los pilotos participantes de la Copa y tendrá lugar antes del comienzo de los entrenamientos oficiales y a la hora que se especificara en el horario oficial de carrera.

Los pilotos que no asistan al Briefing de forma completa no podrán participar en la prueba.

7.3 Entrenamientos cronometrados

El sábado por la tarde se realizan por lo menos una tanda y el domingo se efectuará una tanda. Para estar clasificado cada piloto deberá haber efectuado un mínimo de tres vueltas, por circunstancias especiales el Jurado de la prueba podrá admitir a pilotos que no hubiesen completado el nº de vueltas antes descrito.

El orden de los pilotos en la parrilla de salida para la manga, será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados. Siendo el primero en colocarse el piloto con el mejor tiempo en los entrenamientos cronometrados, en segundo lugar el que tenga el segundo mejor tiempo, y así sucesivamente independientemente del grupo (si existiera) donde hubiese realizado los éntrenos cronometrados.

Si solamente hay una tanda, los pilotos se colocarán uno después de otro comenzando por el piloto más rápido, a continuación el segundo más rápido y así sucesivamente.

El Reglamento Particular debe indicar el número de pilotos admitidos en cada categoría. El tiempo máximo de calificación es el mejor tiempo de la categoría, aumentado en un 15%. Este porcentaje, en circunstancias especiales puede ser variado por el Jurado de la competición.

7.4 Resultado de los entrenamientos

El organizador resumirá los tiempos de las sesiones de entrenamientos de cada clase, indicando también el mejor tiempo de cada tanda para cada piloto.

7.5 Velocidad de circulación en boxes

Se limita la velocidad en la zona de boxes tendrá que ser prudencial quedando a nuestro criterio el incumplimiento de esta limitación durante los entrenamientos se sancionara económicamente y durante la carrera se procederá a un penalización de 30 segundos.

8 PRUEBAS

8.1 Salida

Preparrilla.

Una vez llamados a parrilla, los pilotos partirán desde los boxes hasta su posición en la parrilla (Preparrilla), el pit line premanecerá 5 minutos abierto tras los cuales se cerrará y los pilotos que no hayan accedido al circuito deberán esperar en la salida de boxes y sólo podrá acceder después de dar la salida. No habrá vuelta de calentamiento, solamente vuelta de reconocimiento/ formación de parrilla. Los corredores que tengan problemas durante la vuelta de reconocimiento pueden entrar en boxes para efectuar reglajes, reparaciones o cambiar de máquina. En este caso el corredor podrá tomar parte en la carrera haciéndolo desde la salida de boxes y después de pasar por el punto donde se encuentre la salida de boxes el grupo de la parrilla.

La organización podrá decidir según las circunstancias y avisándolo previamente en el briefing, realizar una vuelta de calentamiento, tras la formación de parrilla.

El piloto y máximo 2 asistentes debidamente autorizados podrán esperar en la posición de salida al piloto tras la vuelta de reconocimiento, una vez formada la parrilla se dará el aviso de 30 segundos para que todos los asistentes abandonen la parrilla, se dará paso entonces al procedimiento de salida directo.

En la parrilla estará marcado el número de la posición en el asfalto de forma que cada piloto tendrá que buscar la posición obtenida en los entrenos clasificatorios, y así no demorar el procedimiento de formación.

Vuelta de calentamiento.

En el caso de que la organización decida realizarla, una vez que reciban el correspondiente aviso iniciaran la vuelta de calentamiento.

La vuelta de calentamiento no es obligatoria. Los corredores iniciarán una vuelta, por líneas para evitar alcances, sin restricción de velocidad, seguidos si es posible de un vehículo de seguridad. Una vez todos los corredores hayan sobrepasado el final de boxes, los que se encuentren situados en la salida de dichos boxes serán autorizados a tomar la salida. Una vez finalizada la vuelta de calentamiento los pilotos se colocarán en sus respectivas posiciones en la parrilla de salida con la rueda delantera de su motocicleta situada antes de línea de fondo y entre las líneas de los costados que definen su situación en la parrilla y con el motor en marcha. Un oficial estará situado en la línea de salida, en el centro de la pista, con una bandera roja. Todos los pilotos que lleguen a la parrilla y lo hayan después de salir desde el pitline tomarán la salida a continuación del último clasificado en la parrilla para realizar la salida y tomarán la salida desde esa posición siguiendo las indicaciones de un Oficial que con una bandera roja allí se encontrará.

Todos los corredores que tengan problemas con su motocicleta durante la vuelta de calentamiento pueden dirigirse a boxes para su reparación.

Todo piloto que una vez situado en la parrilla de salida se le pare el motor o tenga problemas con su motocicleta, debe seguir sobre ella y levantar el brazo.

Está prohibido retrasar el procedimiento de salida por otras causas que por las mencionadas.

La salida se dará con las banderas oficiales o con semáforo (dependiendo del tipo de circuito) y con el motor en marcha, siguiendo las normas del reglamento de velocidad. Si a un piloto se le parase la moto en el momento de la salida, éste deberá ponerla en marcha por su propio medio, sin recibir ayuda externa.

Todo corredor que se anticipe a la señal de salida será sancionado con una Penalización de 30 seg. Se entiende que hay anticipación a la señal de salida cuando hay desplazamiento hacia adelante de la motocicleta en el momento en que las luces rojas están encendidas, o la bandera totalmente levantada en posición vertical.

Si tras la salida de la carrera, a un piloto se le para el motor de su motocicleta recibirá la ayuda de los Oficiales de parrilla mediante empuje a lo largo de la pista para intentar arrancar el motor. Tras un tiempo razonable y si el motor no se pone en marcha, los Oficiales empujarán

la motocicleta hasta los boxes, donde los mecánicos pueden ayudarle a ponerla en marcha o puede el corredor optar por cambiar de motocicleta.

Tras la salida y una vez los pilotos hayan superado el final de boxes, iniciaran la carrera los que se encuentren preparados para tomar la salida diferida desde los boxes.

Si existe algún problema en la parrilla que afecte a la seguridad de la salida, un comisario agitará una bandera amarilla en la línea de salida. En este caso, los corredores deben parar sus motores y se autoriza la ayuda de un mecánico por corredor en la parrilla de salida. El procedimiento de salida se reiniciará.

Todo corredor o equipo que, por su comportamiento en la parrilla de salida sea responsable de retrasar los procedimientos de salida o de provocar de una salida retrasada, puede ser sancionado, descalificado o expulsado.

8.2 Manga

Las competiciones deberán disputarse a 2 o 3 mangas y con una duración dependiendo DEL CIRCUITO. Todas las motocicletas después de cada manga entraran obligatoriamente a parque cerrado.

El piloto que por avería, caída etc. ocasione una bandera roja con la consecuente parada de la manga, no podrá tomar parte de la posible reanudación de la misma.

9 PUNTUACION Y PREMIOS

9.1 Baremo de puntos por carrera

Cada piloto obtendrá en base a su clasificación en cada prueba un número de puntos será:

1º = 25 Pts.	6º = 10 Pts.	11º = 5 Pts.
2º = 20 Pts.	7º = 9 Pts.	12º y posteriors = 4 Pts.
3º = 16 Pts.	8º = 8 Pts.	
4º = 13 Pts.	9º = 7 Pts.	
5º = 11 Pts.	10º = 6 Pts.	

Para poder coger los puntos de la tabla anterior en cada manga el piloto tendrá que haber completado el 50% de la prueba y siempre recibir bandera a cuadros.

En el caso de avería mecánica puede volver a boxes, reparar la moto y volver a salir, se deberá empujar el vehículo sin poner en peligro a los demás participantes.

En el caso de no completar el 50% o no recibir bandera, todos los participantes que hayan tomado parte de la salida de esa manga recibirán 1 punto.

En caso de empate a puntos se tomara el resultado de la parrilla de salida para desempatar.

9.2 Clasificación General Pilotos

Para obtener la clasificación General de pilotos de cada Copa, se tomará la suma de las puntuaciones obtenidas por cada piloto en cada Prueba (ejemplo: Una prueba=2 mangas=2 resultados).

9.3 Empate

En caso de empate a puntos se tomara el resultado de la parrilla de salida para desempatar.

En caso, de empate al final del campeonato se desempataras por el mayor número de primeros puestos, en caso de empate de segundos y así sucesivamente, en el caso de persistir se desempatará por la posición en la última prueba disputada

9.4 Premios

Los premios serán los siguientes:

- Trofeo a los tres primeros clasificados de cada categoría en cada prueba.

10 TRANSPONDERS

10.1 Colocación y devolución

Corresponde a los cronometradores indicar la forma y situación de la colocación de los Transponders en las motocicletas.

Los pilotos serán los responsables de su buen uso y están obligados a su devolución una vez finalizados los entrenamientos o la carrera según corresponda. La no devolución del Transponders acarrear una sanción económica consistente en el importe del material no devuelto 300€ (trescientos euros). La devolución con retraso del transponder acarreará sanción de 10€

Habrá que dejar de fianza el DNI o licencia.

11 SEGURIDAD

En todas las pruebas será obligatorio la presencia de al menos una ambulancia con su correspondiente personal sanitario.

12 SEÑALES OFICIALES

Se utilizarán banderas de señalización o paneles de LED tanto para las sesiones de entrenamientos como durante la propia competición, las cuales tendrán siempre el mismo significado. Las dimensiones de las banderas de señalización deben ser de 100 cm horizontal x 80 cm Vertical.

El significado de cada señalización será el siguiente:

- Bandera Nacional: Se agitará como señal de salida de la carrera.

- Bandera verde o luz verde: La pista está libre de peligro. Esta bandera debe ser presentada durante la primera vuelta de cada sesión de entrenamientos y durante las vueltas de reconocimiento y calentamiento. Debe presentarse "inmóvil". En caso de accidente, después de la última bandera amarilla, la bandera verde debe presentarse "inmóvil" en el puesto de control siguiente. En el momento de la apertura de la salida de boxes se "agitara" esta bandera en dicho punto. La luz verde situada en la salida de boxes se encenderá al inicio de las sesiones de entrenamientos, warm-up, salida a la vuelta de reconocimiento y salida a la vuelta de calentamiento.

- Bandera azul o luces azules intermitentes: Esta bandera indica que va a ser adelantado por uno o varios pilotos más rápidos. Debe presentarse "agitada". Los corredores deben seguir su trayectoria y permitir el paso de los corredores que le van a adelantar. También debe mostrarse en la salida de boxes a los corredores que vayan a salir, si otros corredores se aproximan en ese momento por la pista.

- Bandera a cuadros blancos y negros: Fin de la carrera o entrenamientos. Debe presentarse "agitada" en la línea de llegada a nivel de la pista.

- Bandera a cuadros b/n y bandera azul: Estas banderas serán presentadas conjuntamente cuando uno (o varios) corredor(es) preceden al corredor cabeza de carrera, antes de la línea de llegada en la última vuelta. La bandera azul debe presentarse "inmóvil".

- Banderas que transmiten informaciones e instrucciones:

- Bandera amarilla o luces amarillas intermitentes: Esta bandera indica que existe un peligro en la pista. Debe presentarse "agitada". Los corredores deben ralentizar la marcha y estar preparados para parar.

Está prohibido adelantar desde el punto donde se muestra la bandera hasta llegar a la altura de la bandera verde. En la vuelta de inspección final, la bandera amarilla deberá presentarse "agitada" en el lugar exacto donde será mostrada por los comisarios durante los entrenamientos y la carrera.

- Bandera blanca: Presencia en la pista de un vehículo de intervención.

Presentada "agitada" esta bandera indica que el corredor va a encontrar el vehículo en ese sector de la pista. El adelantamiento entre corredores está prohibido mientras dure la presencia de la bandera blanca. El vehículo de intervención puede ser adelantado. El responsable del envío del vehículo a la pista debe estar seguro de que el puesto de control por

donde éste efectúe su entrada en la misma está advertido de la situación. En el momento en que el vehículo se detiene en la pista, las banderas blancas deben ser mantenidas y a la vez deben mostrarse las banderas amarillas.

- Bandera roja o luz roja: Los entrenamientos o la carrera están interrumpidos.

Se deberán encender las luces rojas situadas a lo largo del circuito. Los corredores deben regresar a boxes lentamente. La bandera debe presentarse “agitada”. Cuando la salida de boxes este cerrada, se debe presentar la bandera roja “inmóvil” y debe estar encendido el semáforo rojo. La bandera roja se debe mostrar “inmóvil” en la parrilla de salida al final de las vueltas de reconocimiento y de calentamiento. La bandera roja también puede ser utilizada para cerrar el circuito.

- Bandera negra: Esta bandera está destinada a transmitir instrucciones a un solo corredor y se presenta conjuntamente con el número del corredor. Debe presentarse “inmóvil”. El corredor deberá pararse en boxes al finalizar la vuelta en curso y no podrá reemprender la marcha

13 RECLAMACIONES

Media hora, como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una el nombre del reclamante, el número de Socio, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 300 €. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 200 € será destinada al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado. En caso contrario, el total de la fianza depositada será devuelta al reclamante.

Cada reclamación habrá de referirse a un solo caso y deberá ser formulada con carácter individual por el interesado. Las reclamaciones deberán efectuarse en español.

14 PADDOCK

El paddock será distribuido por la organización, todos los pilotos deberán dirigirse a ella para saber dónde deben colocarse, aquellos pilotos que no acaten las normas y distribución de la organización podrán ser expulsados y excluidos de la carrera.

Los servicios de luz y agua dependerán de las instalaciones de cada circuito, debiendo hablar con el gerente del mismo para su contratación, siendo responsable el mismo.

Todos los asistentes deberán seguir unas normas de conductas respetables y cívicas con una actitud constructiva, no problemática ni exaltada. TODOS colaboraremos con la limpieza del paddock manteniendo nuestro lugar limpio y ordenado durante el fin de semana y al recoger nuestros “boxes carpa”.

15 PERSONAL DE PISTA

No podrán acceder al interior de la pista ninguna personal que no tenga el Socio de Pister anual o por un día.

Información en el apartado ANPA de seguros descripción de Socio de Pister.

Se asignara un máximo de 2 monitores por escuela y serán las únicas personas que podrán acceder a la pista.

Tendrán que llevar un chaleco de color amarillo reflectante.

Los padres no podrán acceder a la pista.

REGLAMENTO TÉCNICO 2017

TERRITORIAL RFRM

Minimotos 4.2 / MiniGP-110 / MiniGP-12" / Moto5/ Premoto4 / Pre3

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al **Campeonato de Mini-Velocidad de la Región de Murcia/Copa Levante** de las categorías de Minimotos, MiniGP-110, MiniGP-12", Moto5, Premoto4 / Pre3 se basan en motocicletas de producción recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales de fabricantes y homologadas por éste para su participación en el **Campeonato de Mini-Velocidad de la Región de Murcia/Copa IMR-Racing**.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE Minimotos 4,2, MiniGP-110, MiniGP-12", Moto5/ Premoto4 / Pre3

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

Se entiende por original, todas aquellas piezas que la moto homologada llevaba en el momento de su comercialización y venta por el fabricante. Aquellos cambios por actualizaciones o cambios de proveedor deberán ser comunicados a la FMRM., para su posterior autorización.

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas de **MiniGP-110, MiniGP-12", Moto5/ Premoto4 / Pre3** deben (salvo indicación contraria) 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.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES. Configuración del motor y cilindrada:

Minimotos 4.2: 2t hasta 5cv con embrague centrifugo.

MINIGP-110: 4t hasta 10cv con un máximo de 4 velocidades.

MINIGP-12": 4t habrá chalengue de 10, 16, y 20 cv con un máximo de 5 velocidades. Y un máximo de 223cc de cilindrada.

MOTO 5: 4t hasta 19 cv con un máximo de 5 velocidades.

PREMOTO4 4t hasta 28cv con un máximo de 6 velocidades.

MOTO3 4T de hasta 300cc y 2t de 125cc

Se autoriza la sustitución de la relación de cambio y transmisión. Se autoriza el cambio del mando de embrague mecánico por uno hidráulico. Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

03.- CHASIS / SUB-CHASIS. Debe ser el original sin ningún tipo de modificación. La distancia entre ejes debe ser:

MINIMOTOS 4.2	POLINI 4,2 910 ORIGINAL
MINIGP110	1200+/-15MM
MINIGP12"	1200+/-150mm
Moto5	1300+/-15mm
Premoto4	1400+/-15mm

05.- HORQUILLA DELANTERA.

Las partes internas standard de origen de las horquillas pueden modificarse.

06.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE).

Es obligatorio el uso de un protector de cadena (aleta de tiburón) de modo que impida que cualquier parte del piloto pueda introducirse entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera rígida (tornillos o soldadura) no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.

07.- DIRECCIÓN.

Deberán fijarse unos topes para asegurar un espacio de un mínimo de 30mm 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 limite el ángulo de giro. **Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. (VER IMAGEN ANEXO 01)**

08.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.

El/los amortiguador/es son de libre elección..

Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

09.- FRENOS.

Las bombas de freno y pinzas, tanto la delantera como la trasera, son de libre elección.

Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férrico (los discos de carbono no están autorizados). Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada una de las ruedas. Los latiguillos de freno son libres. Las pastillas de freno son libres. No se autoriza ningún conducto adicional de aire

10.- LLANTAS

MiniGP-110	10" 2.15/2.50
MiniGP-12"	12"
Moto5	17" 2.50/3.50
Premoto 4/ moto3	17" 2.50/3.50

11.- NEUMÁTICOS.

MiniGP-110	10" Maxxis, PMT "M" o Continental
MiniGP-12"	12" Maxxis o Bridgestone
Moto5	17" Libre
Premoto 4/ moto3	17" Libre

12.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.

Será el original y el interior es obligatorio que esté forrado de mousse (solo metálicos), preferentemente Explosafe o similar.

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 125cc.

13.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISIÓN.

Las motocicletas homologadas con filtro de aire podrán eliminarlo.

Las láminas son libres.

14.- LIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

El carburador dispondrá de un tamaño máximo de diámetro de:

Minimoto 4.2	Original
MiniGP-110	Mikuni original 22mm. Ø
MiniGP-12"	Diámetro libre
Moto5	28mm. Ø
Premoto 4/	34mm. Ø
moto3	Libre

15.- PESOS MÍNIMOS

Los pesos mínimos moto +piloto se establecen según las categorías de la siguiente forma:

Minimotos 4.2	50 KG
MiniGP-110	103,5 KG
MiniGP-140	116 KG
PromoGP-16	135 KG
PromoGP-16XL	135 KG

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. 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. Los reposapiés se podrán adaptar a la medida del piloto. **El extremo de cada reposapiés debe acabar en un radio esférico pleno y del mismo diámetro que el reposapiés. Los reposapiés metálicos deben acabar con un tapón de plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente.**

18.- MANILLAR / MANETAS.

La anchura máxima del manillar será de 550mm. Las manetas y sus cableados correspondientes son libres. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200mm., medidos desde el pivote, y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18mm. En caso de ser su terminación aplanada, tendrán un mínimo de 14mm.

Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de paro montado sobre el manillar siempre en una posición visible, se recomienda sobre el semimanillar izquierdo. Los manillares dispondrán de sus correspondientes topes con un mínimo de longitud de 20mm medido desde el final del manillar.

19.- ESCAPE.

De libre elección o preparación. El límite sonoro será de 105 db/A (con una tolerancia de 2 db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera). La medida se tomará según el método FIM 2 metros Max.

Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben ser redondeados para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

Debe mantener la estética y medidas de la moto original homologado por el fabricante.

Se autorizan los tacos de protección para caídas. Estos serán de material plástico, redondeados, y no podrán sobresalir más de 15mm del carenado en el punto de su instalación.

El uso del guardabarros delantero es obligatorio.

La motocicleta no puede presentar en ninguna de sus partes expuestas del carenado bordes o aristas cortantes. Estas deben de estar protegidas.

Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático delantero y trasero. La parte inferior del carenado debe estar construida para contener, en caso de rotura del motor, al menos la mitad del total del aceite y el líquido refrigerante del motor. El borde inferior de cualquier abertura en el carenado debe estar por lo menos a 50mm del fondo del carenado.

La parte inferior del carenado debe incorporar un agujero de 25mm en el fondo de la parte inferior delantera. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser abierto sólo en condiciones de lluvia.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.

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.

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.

Solo se autoriza el uso de un radiador tanto para motores refrigerados por agua como por aceite. Solo está permitido el uso de agua o aceite para el sistema de refrigeración según la configuración del motor.

El tubo de sobrante de radiador debe de ir a la botella de recogida de fluidos.

24.- ENCENDIDO. El encendido será el equipado de serie.

25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

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

26.- TELEMETRÍA.

Está permitido el uso de sistemas de adquisición de datos. Es caso de poseer sistema de adquisición de datos no está permitida la comunicación con el sistema de encendido. Los sistemas de encendido y adquisición de datos deben ser en todo momento independientes.

Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la motocicleta (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 Oficiales y espectadores. Los números deben ser conformes a los colores y medidas que se indican seguidamente:

Los números y fondos serán:

Categoría	Fondo	Dorsal
MiniGP-110	NARANJA	AMARILLO
MiniGP-12" 10cv	BLANCO	NEGRO
MiniGP-12" 16cv	AMARILLO	NEGRO
MiniGP-12" 20cv	ROJO	NEGRO
PromoGP-16	NARANJA	BLANCO
PromoGP-16 XL	NARANJA	BLANCO

los fondos de las placas porta números no deben tener una inclinación de más del 30 % con respecto a la vertical. Deberá dejarse un espacio libre de al menos 20mm alrededor de los números. En cada motocicleta se colocarán tres placas porta números. La placa frontal debe estar colocada en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado hacia el lado en el que está situado 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. Este dorsal no exime de la instalación de los dos dorsales laterales.

En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm. Delimitando la placa porta números. 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 piel de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de piel o material anti-abrasión. Está prohibido el material sintético. Es recomendable llevar un protector de espalda. Los corredores deben llevar un casco integral, homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. La decisión final en relación la seguridad del equipamiento que verifique el piloto la tendrá el Comisario Técnico. En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta. Las motocicletas o los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

29.- PUBLICIDAD. Todo participante deberá reservar obligatoriamente, un espacio para la publicidad oficial, de promotores o de patrocinadores de IMR-Racing y FMRM, bien sea en el mono o en la motocicleta.

ANEXO 01 Ejemplo de protector de maneta autorizado.





COPA IMR-RACING MINIMOTARD



REGLAMENTO TECNICO COPA IMR RACING 2017

Todas las normas técnicas relativas a la seguridad de las motocicletas y sus pilotos quedan sujetas a la decisión de los cargos oficiales, cualquier incumplimiento de lo anterior dará lugar a una sanción del piloto.

Se deberán llevar 3 dorsales bien visibles (uno frontal y dos laterales por detrás del piloto).

La asignación de dorsales se hará en el momento de formalizar la 1ª inscripción, por petición del piloto, que elegirá entre los dorsales disponibles, asignándosele un dorsal único para la Copa.

Solo se adjudicarán numeraciones de hasta TRES dígitos. (1 al 999)

Montar tres placas porta números de plástico con unas medidas de 20 x 20 cm. Y los números con una altura mínima 10 cm. y de 5 de ancho, colocados con una separación entre cifras de 4 cm.

Los colores de fondo según la categorías está definido en el anexo dorsales adjunto en este documento.

Una placa estará en el frontal y dos en los laterales por detrás de la posición del piloto.

La asignación de dorsales se hará en el momento de formalizar la 1ª inscripción, por petición del piloto, que elegirá entre los dorsales disponibles, asignándosele un dorsal único para la Copa en la categoría de Alevín-Junior y Sénior no se podrán repetir dorsales en las diferentes categorías.

*El color del fondo y del número a elegir que sean visibles para la organización y han de ser de los colores publicados en el anexo de los dorsales.



- NORMAS TÉCNICAS OBLIGATORIAS

Para garantizar la seguridad es de obligado cumplimiento para todas las categorías lo siguiente:

PILOTOS

La indumentaria mínima obligatoria será de casco tipo velocidad, que cumpla las normas de homologación y el cuerpo de los pilotos debe estar protegido por un traje completo de cuero u otro material anti abrasión, con protecciones adecuadas en articulaciones, guantes y calzado tipo velocidad homologados. Se recomienda además el uso de protecciones para la espalda, homologadas por la Unión Europea (Etiqueta CE).

El número mínimo para que una categoría sea puntuable será de 8 inscritos, el mínimo para realizar la prueba sea puntuable o no será de 6 por categoría y con una parrilla conjunta de 10 pilotos.

VEHICULOS

- Obligatorio llevar protegidas estriberas y partes que puedan tener contacto con el suelo en caso de caída. (Protegido con teflón, goma, etc.)
- Llevar agua en lugar de anti-congelante
- Llevar precintados los tapones de vaciado y llenado de cárter.
- Llevar precintados racores de radiador y todo lo que intervenga con el tema del aceite. Vehículos 4T (Minimotard)
- Lastres y pesos adicionales que se tengan que poner en los vehículos deberán ir sujetos con tornillos obligatoriamente (no podrán ponerse bridas cables cinta ni nada que no sea atornillado)
- Llevar topes de dirección
- Retirar caballetes, pedales, etc.
- Las manetas deberán finalizar en su extremo en bola.
- Retirar faro e intermitentes delantero y traseros. Debidamente protegido.
- Los plásticos deberán ser originales o similares, guardando la estética de las motocicletas de serie.



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



- Se instalara de forma visible en la parte posterior una luz o led luminoso de color ROJO para las carreras nocturnas o de escasa visibilidad.
- Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.
- Será obligatorio el pasar la verificación técnica antes de las pruebas.
- Cada participante deberá y estará obligado a verificar los vehículos con los que se disponga a participar en la prueba (máximo 2)
- Los Motocicletas clasificadas en las tres primeras posiciones de cada categoría, podrán ser verificadas de oficio al final de cada prueba. Además, podrán ser verificados más vehículos bien sea por reclamación de otro equipo o por decisión del director o responsables de la prueba.



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



- REGLAMENTO TECNICO MINIMOTARD

Se distinguirán en dos Grupos Alevín, y Sénior:

Alevín
Minimotard 90CC 4T Semiautomática, llanta 10" o 12"
Senior
140 STOCK
160 SERIES
OPEN
MASTER 35

Podrán participar en la Copa en MINIMOTARD ALEVIN

Las motocicletas del tipo "Pit Bike" son los modelos comerciales:

IMR COPA ALEVIN 90CC 4T/ IMR CORSE 90R /IMR SUPERCORSE 90R

Esta categoría se considera Monomarca y estricta serie, no pudiendo modificar ningún componente fundamental de las mismas.

Los motores, no podrá manipularse ninguno de sus componentes.

Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente selladas para poder pasar las verificaciones.

Toda moto deberá tener un bote de recogida de líquidos conectados a los desahogos de aceite y gasolina del motor y carburador, con mínimo de capacidad de 125cl.

El apartado de neumáticos está definido en el apartado 03.

Cualquier apartado referente a las características del vehículo que no se especifique en este reglamento, se someterá a la decisión del jurado de la competición.

Podrán participar en la Copa IMR stock 140 y Master:

Las motocicletas de venta comercial, que cumplan con las siguientes características:



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



Cualquier motocicleta IMR-Racing de venta comercial en cualquiera de sus modelos y con componentes de serie o provenientes de algún modelo comercializado por la marca.

- 1) Chasis abierto con motores de cuatro tiempos mono cilíndricos con 2 válvulas
- 2) Motor horizontal Zongshen 140cc.(para los pilotos master con pesos conjunto de más de 175kg sin lastre, se permitirá el uso de otros motores con una potencia máxima de 16 cv).
- 3) Los escapes serán de libre elección teniendo un máximo de decibelios que no podrá superar los 100 decibelios.
- 4) Presentar, unas medidas mínimas y máximas de:

Distancia entre ejes: Mínimo 100 cm, Máximo 130 cm

Altura del asiento: Mínimo 65 cm, Máximo 80 cm.
- 5) Llantas delantera y trasera serán de 12" con medidas originales 3.00 delantera y 3.50 trasera.
- 6) Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas. No estará permitido tener montados carenados adicionales.
- 7) El apartado de neumáticos está descrito en el anexo 03.
- 8) Horquilla delantera de recorrido variable y amortiguación trasera de recorrido variable. No pudiendo montar otro material que no sea proveniente de algún modelo de serie de la marca.
- 9) Los encendidos deberán ser obligatoriamente de serie.
- 10) Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente selladas para poder pasar las verificaciones.
- 11) Toda moto deberá tener un bote de recogida de líquidos conectados a los desahogos de aceite y gasolina del motor y carburador.
- 13) Todas las motos deberán de guardar la estética general de serie, pudiendo realizar modificaciones siempre previo aviso al promotor para su previa autorización.
- 14) Esta categoría tendrá un peso mínimo de 135kg entre moto y piloto, en orden de marcha (piloto con mono, casco, guantes, botas, etc.) en el caso de Stock y 150 kg en el caso de la categoría Master, después de la primera carrera para los 5 primeros clasificados, en la categoría Master se permitirá el uso de motores de hasta 16cv a aquellos pilotos que el conjunto peso moto+ piloto supere los 175 Kg.

Cualquier apartado referente a las características del vehículo que no se especifique en este reglamento, se someterá a la decisión del jurado de la competición.



COPA IMR RACING 155 SERIES

Podrán participar cualquier modelo IMR Racing u otra marca homologada por el promotor, que cumpla las siguiente características :

1) Cilindrada de hasta 155,51CC (Diámetro x Carrera 60mm x 55mm) sin ningún tipo de tolerancia.

Chasis abierto con motores de cuatro tiempos mono cilíndricos con 2 válvulas

2) Motor horizontal. Teniendo que llevar todo el motor de serie sin poder modificar nada. Tendrá que tener culata original árbol de levas original, diámetro de válvulas original, etc. (se permitirá eliminar el descompresor el los motores Zongshen).

Se podrán montar a libre elección muelles de válvula y sombreretes, el resto de los componentes del motor serán de estricta serie. Los motores aceptados serán Zongshen.

3) Carburador libre, con libre elección de toma y mecanizado de la misma.

4) Los escapes serán de libre elección no pudiendo superar los 100 decibelios

5) La relación de desmultiplicación de la caja de cambios será la original de los motores de serie no pudiendo modificar estos. Se permitirá modificar el ajuste de las cajas de cambios con arandelas sin poder modificar, ni mecanizar ninguna pieza del mismo.

6) Se permitirá la eliminación de la palanca de arranque y su eje.

7) Presentar, unas medidas mínimas y máximas de:

a. Distancia entre ejes: Mínimo 100 cm, Máximo 150 cm

b. Altura del asiento: Mínimo 65 cm, Máximo 100 cm.

8) Llanta delantera 3.00 -12" y trasera 3.50 -12.

9) Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas. No estará permitido tener montados carenados adicionales.

10) El apartado de neumáticos está definido en el Anexo 03.

11) Horquilla delantera de recorrido variable y amortiguación trasera de recorrido Variable de libre elección.

12) Los encendidos y sus componentes deberán ser los originales de la marca y modelo del motor, No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos (intermitentes, luces de freno, etc.)

13) Montar estriberas retráctiles o con algún tipo de protección en los extremos.



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



14) Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente selladas para poder pasar las verificaciones.

15) Toda moto deberá tener un bote de recogido de líquidos conectados a los desahogos de aceite y gasolina del motor y carburador con mínimo de capacidad de 125 cl.

16) Esta categoría tendrá un peso mínimo de 143kg entre moto y piloto, en orden de marcha (piloto con mono, casco, guantes, botas, etc.).

En el anexo 04 se detalla la información sobre las categorías y pesos así como el hándicap en master y Series.

El resto de componentes será de libre modificación.



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



COPA IMR MINIMOTARD OPEN: Podrán participar cualquier modelo IMR Racing u otra marca homologada por el promotor, que cumpla las siguiente características:

1) Cilindrada hasta 250cc.

Chasis libre con motores de cuatro tiempos mono cilíndricos con NÚMERO de válvulas LIBRE.

2) LIBRE PREPARACION.

3) La relación de desmultiplicación de la caja de cambios será LIBRE

4) Presentar, unas medidas mínimas y máximas de:

a. Distancia entre ejes: Mínimo 100 cm, Máximo 190 cm

b. Altura del asiento: Mínimo 65 cm, Máximo 130 cm.

5) Llanta delantera y trasera MAXIMO DE 12".

6) Todas las partes plásticas que compongan la motocicleta deberán estar libres de roturas. No estará permitido tener montados carenados adicionales.

7) El apartado de neumáticos se REALIZARA UN ANEXO ESPECIFICO PARA ELLO

8) Horquilla delantera de recorrido variable y amortiguación trasera de recorrido variable, de libre elección.

9) No se admitirán motocicletas que dispongan ópticas o elementos luminosos (intermitentes, luces de freno, etc.)

10) Montar estriberas con algún tipo de protección en los extremos.

11) Todos los tapones de vaciado de líquidos y racores de filtros, radiadores y enfriadores (todo lo que tenga que ver con el tema de la refrigeración por aceite) deberán estar correctamente selladas para poder pasar las verificaciones.

12) Toda moto deberá tener un bote de recogida de líquidos conectados a los desahogos de aceite y gasolina del motor y carburador.

13) Esta categoría tendrá un peso mínimo de 135kg entre moto y piloto, en orden de marcha (piloto con mono, casco, guantes, botas, etc.)

TODOS LOS COMPONENTES DE LA MOTO SERAN LIBRES UNICO REQUISITO MOTOR base será una base de motor de uso comercial con un coste máximo 1200€.

MASTER 35

La categoría MASTER 35 puntuará dentro de la categoría Stock 140 y será una chalengue dentro de esta categoría. Se le asignarán los puntos asignados en la clasificación general.



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



Siguiendo las especificaciones de la misma. SOLO se podrá variar la toma y el carburador por otro de cualquier marca deseada con un máximo de 30mm de diámetro.

Existen dos posibilidades de árboles de levas para montar. Modelo Z40 y el de tres tornillos de serie, se podrá participar con cualquiera de estos dos.

La potencia máxima en la categoría stock será de 13cv, y se verificará después de los entrenamientos cronometrados y las mangas.

Las categorías MASTER y 140 STOCK participaran juntas y puntuarán conjuntamente, el mínimo de participantes para realizar pódium de la categoría Stock o Master es de 10 participantes, y el mínimo para que la prueba sea puntuable 6.

OPEN.

En todo caso el nivel sonoro máximo será de 100 db. a 5000 r.p.m.

El apartado de neumáticos se REALIZARA UN ANEXO ESPECIFICO PARA ELLO.

CUALQUIER APARTADO REFERENTE A LAS CARACTERISTICAS DEL VEHICULO QUE NO SE ESPECIFIQUE EN ESTE REGLAMENTO, SE SOMETERÁ A LA DECISIÓN DEL JURADO DE LA COMPETICION.



ANEXO 01 DORSALES REGLAMENTO 2017 Copa IMR-Racing

90 ALEVÍN	NUMERO NEGRO FONDO AMARILLO	42
140 JUNIOR	NUMERO BLANCO FONDO VERDE	18
140 STOCK	NUMERO BLANCO FONDO ROJO	16
MASTER 35	NUMERO NEGRO FONDO AMARILLO	41
160 SERIES	NUMERO NEGRO FONDO BLANCO	43
OPEN	NUMERO BLANCO FONDO NEGRO	34
SCOOTER	NUMERO NEGRO FONDO BLANCO	22
SUPERMOTARD	NUMERO NEGRO FONDO AMARILLO	16



ANEXO 02 BANCO DE POTENCIA REGLAMENTO 2017 Copa IMR-Racing

Una vez finalizados los entrenamientos o la carrera, todas las motocicletas deberán estar en disposición de pasar por el banco de potencia. De no ser así, en entrenamiento perderá el tiempo del mismo y en carrera será excluido. Quedará a criterio del Comisario Técnico y del Jurado de la prueba la opción de la reparación o no de unos posibles desperfectos de la motocicleta para su posterior verificación.

Categorías

MINIMOTO OPEN Carena 4,2 CV	5CV
MINIGP 110	10CV
MINIGP 12" 10CV (110/140)	10CV
MINIGP 12" 13CV (140/155)	13CV
MINIGP 12" 20CV (190/223)	19CV
MOTARD 140 Y MASTER HASTA 150KG	13CV
MOTARD MASTER > 175KG	16CV
SERIES 160	16CV
MOTO 5	17CV REGLAMENTO RFME EN VIGOR
PREMOTO 4 / R3	27CV MIR RACING/ 29cv

El límite de potencia en cada una de las categorías se fija en la tabla anterior, el superar dichos límites tendrá como consecuencia la penalización o desclasificación dependiendo del margen de potencia que se exceda, quedando las sanciones de la siguiente forma:

	Exceso de potencia	Entrenamientos cronometrados	carrera
Penalización	De 0,01 cv a 0,29 cv	+ 1 sg. su mejor tiempo	+ 1g por vuelta
Penalización	De 0,3 cv o más	Perdida del tiempo	Desclasificación



COPA IMR-RACING MINIMOTARD



ANEXO 03 NEUMATICOS REGLAMENTO 2017 Copa IMR-Racing

CATEGORÍA	NEUMÁTICOS
90 ALEVÍN	MAXXIS – PMT- BRIGESTONE
140 JUNIOR	MAXXIS O BRIGESTONE
140 STOCK	MAXXIS O BRIGESTONE
MASTER 35	MAXXIS O BRIGESTONE
160 SERIES	MAXXIS O BRIGESTONE
OPEN	MAXXIS O BRIGESTONE
SCOOTER	MAXXIS O BRIGESTONE



ANEXO 04 PESOS REGLAMENTO 2017 Copa IMR-Racing

CATEGORÍA	PESO MÍNIMO	CV MÁX
140 JUNIOR	135 KG	13
140 STOCK	135 KG	13
MASTER 35	150 KG	13
	175 KG	16
160 SERIES	143KG + HANDICAP	16
OPEN	135 KG	NO
SCOOTER	135 KG	NO



ANEXO REGLAMENTO 2017 Copa IMR-Racing

DORSALES

90 ALEVÍN	NUMERO NEGRO FONDO AMARILLO	42
140 JUNIOR	NUMERO BLANCO FONDO VERDE	18
140 STOCK	NUMERO BLANCO FONDO ROJO	16
MASTER 35	NUMERO NEGRO FONDO AMARILLO	41
160 SERIES	NUMERO NEGRO FONDO BLANCO	43
OPEN	NUMERO BLANCO FONDO NEGRO	34
SCOOTER	NUMERO NEGRO FONDO BLANCO	22
SUPERMOTARD	NUMERO NEGRO FONDO AMARILLO	16

PESOS MINIMOS Y POTENCIA MÁXIMA

CATEGORÍA	PESO MÍNIMO	CV MÁX
140 JUNIOR	135 KG	13
140 STOCK	135 KG	13
MASTER 35	150 KG	13
	175 KG	16
160 SERIES	143KG + HANDICAP	16
OPEN	135 KG	NO
SCOOTER	135 KG	NO

NEÚMATICOS

CATEGORÍA	NEUMÁTICOS
90 ALEVÍN	MAXXIS – PMT- BRIGESTONE
140 JUNIOR	MAXXIS O BRIGESTONE
140 STOCK	MAXXIS O BRIGESTONE
MASTER 35	MAXXIS O BRIGESTONE
160 SERIES	MAXXIS O BRIGESTONE
OPEN	MAXXIS O BRIGESTONE
SCOOTER	MAXXIS O BRIGESTONE

