

REGLAMENTO TÉCNICO

Campionat Catalunya de Velocitat Clàssiques 2026

Índice:

Art. 1.- CATEGORÍAS.	1
Art. 2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.	2
Art. 3.- DORSALES.	3
Art. 4.- ELEMENTOS REEMPLAZADOS.	3
Art. 5.- ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN.	5
Art. 6.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.	6
Art. 7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.	6
Art. 8.- ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE.	7
Art. 9.- RUEDAS Y LLANTAS.	7
Art. 10.- MOTOCICLETAS RÉPLICAS	7
Art. 11.- NORMAS DE RUIDO.	8
Art. 12.- VERIFICACIÓN FINAL.	8
Art. 13.- LITIGIO.	8
Anexos Informativos.	9
Anexos Técnicos Velocidad: 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 6.	10/11/12/13
Anexo Técnico 7- Etiquetas homologación.	14
FCM Normativa Seguridad Velocidad 2026	15 -16

Art.1.- CATEGORÍAS.

1.1- Las motocicletas que participan en el Campionat de Catalunya de Velocitat Clàssiques (en lo sucesivo CCVC) 2026 deberán presentarse en su configuración original como:

<i>Categorías</i>	<i>Características</i>	<i>Motocicletas fabricadas entre los años</i>
Clàssic 70	Motos de competición o sport Sup. 421 cc 2T Motos de competición o sport Sup. 501 cc hasta 1200 cc 4T	1945 y 1983
Clàssic 80	Motos de competición o sport Sup. 421cc 2T Motos de competición o sport Sup. 501cc hasta 1100 cc (1000 cc para motores en origen de 750 cc) 4T	1980 y 1986
Clàssic SSP	Motos de competición o sport Max. 550cc 2T Motos de competición o sport Max. 600 cc 4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 748 cc 2 cilindros 4T	1987 y 1989
Clàssic SBK	Motos de competición o sport Max. 750 cc 3/4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 998 cc 2 cilindros 4T	1987 y 1989
Clàssic SSP Open	Motos de competición o sport Max. 600 cc 4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 748 cc 2 cilindros 4T	1990 y 1995
Clàssic SBK Open	Motos de competición o sport Max. 750 cc 3/4 cilindros 4T Motos de competición o sport Max. 998 cc 2 cilindros 4T	1990 y 1995

1.2- No se admitirán motocicletas derivadas de modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

1.3- Todo modelo de motocicleta o cualquier tipo de componente no habitual o no homologado para el CCVC, debe recibir la conformidad o la homologación del Comitè Tècnic Clàssiques Asfalt - FCM (en lo sucesivo CTCA), para realizar este trámite, el concursante deberá dirigirse por escrito al mail classiques@fcm.cat, como mínimo 30 días antes de la próxima carrera programada en el calendario del CCVC 2026.

Art.2.- VERIFICACIONES PRELIMINARES.

2.1.1- Las verificaciones técnicas preliminares, tendrán lugar en la mañana del día de la carrera y el anterior por la tarde, si así se dispone.

Para poder pasar la verificación técnica, debe presentarse con la correspondiente ficha técnica que en principio se proporciona en las verificaciones administrativas.

2.1.2- Toda motocicleta inscrita deberá estar preparada para pasar verificación técnica, debiendo estar desmontados todos los elementos de carrocería (quilla, etc.) o precintos que impidan el acceso a verificar, los precintos de los tornillos y tapones de drenaje, el acceso al filtro de aceite, tapón de llenado del radiador, número de bastidor, número de motor o cualquier otro elemento a verificar.

2.2- Se verificará el cumplimiento de este Reglamento Técnico del CCVC y asimismo el del Reglamento Deportivo de este CCVC:

2.2.1- Las medidas de seguridad de las motocicletas.

Se revisará el correcto funcionamiento de los sistemas de puesta en marcha y parada, los precintos, respiradores, bandeja, los extremos de la cúpula, manillares, manetas, estribos, protector de cadena, neumáticos, dorsales, espuma (mousse) etc.

2.2.2- La conformidad histórica de las motocicletas.

En caso de duda, será el participante quien deba demostrar documentalmente la conformidad de la motocicleta o las modificaciones efectuadas. El CTCA está a disposición de los participantes en classiques@fcm.cat para resolver cualquier consulta o duda al respecto, sus resoluciones serán definitivas e inapelables.

2.2.3- El equipamiento de los pilotos:

2.2.3.1- Los pilotos deben llevar un mono de cuero o de material similar anti-abrasivo homologado de una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y cadera.

Los monos podrán estar equipados con sistemas de Airbag, estos dos elementos deben estar homologados conjuntamente. El uso de un protector de espalda y pecho homologados es obligatorio y deben estar claramente marcados con las siguientes normas:

a - El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, B o FB (respaldo completo) - CB (respaldo central) Anexo Técnico 7 pág. 14.

b - El protector de pecho debe cumplir con EN1621-3 Anexo Técnico 7 pág. 14.

Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar anti-abrasivo. Está prohibido el material sintético.

Todo el equipamiento personal, debe estar en perfecto estado.

2.2.3.2- Sólo se admitirán cascos integrales debidamente homologados en P05 ó P06, con la identificación del fabricante perfectamente legible (ver en Anexo informativo 1.3 pág. 9), la fijación del casco debe ser mediante sistema de doble anilla, en los cascos verificados se les colocará en el lateral derecho inferior un adhesivo de "Verificat Casc 2026 FCM", válido para toda la temporada.

2.2.3.3- Todos los pilotos están obligados a presentar toda su equipación personal en la verificación técnica, a petición de los Comisarios Técnicos.

2.3- Cada piloto verificará un máximo de dos motocicletas, siempre de la misma categoría, pudiendo ser de diferente marca, cilindrada, número de cilindros o ciclo.

La segunda moto deberá llevar la letra "T" en los espacios porta-números.

2.4- Se establecerán unas marcas (adhesivo, precinto o pintura) para identificar las motocicletas y sus elementos que han pasado la verificación técnica.

Ninguna motocicleta podrá salir a pista sin estos distintivos.

2.5- Durante el transcurso de la competición se podrán establecer de oficio todas las verificaciones que considere oportunas la Organización. Si se detectan infracciones en alguna motocicleta verificada, el jurado podrá sancionar al equipo. Si se encontraran anomalías o deficiencias no fundamentales, se obligará al equipo a solucionarlo antes de volver a la carrera.

2.6- Toda motocicleta no presentada a cualquier verificación técnica, prevista o designada de oficio, se considerará **excluida** de la competición.

Art. 3.- DORSALES.

3.1- Las motocicletas deben disponer de 3 espacios porta-dorsales claramente visibles, uno frontal y los otros dos, uno a cada lado de la motocicleta (carenado o colín).

3.2- La altura de los números debe ser de al menos 140 mm y un trazo mínimo de 20 mm (a ser posible, preferentemente de color blanco o negro, contrastando con el fondo que deberán ser de un solo color, preferentemente negro o blanco, quedando un espacio libre alrededor de los números como mínimo de 25 mm. No se admiten números de color reverberante, ni números que por su diseño sean de difícil identificación.

3.3- Solicitar un dorsal para un nuevo piloto o cambiar el actual, dirigirse por escrito al mail classiques@fcm.cat, como mínimo 30 días antes de la próxima carrera programada en el calendario 2026 de la CCVC.

El dorsal se adjudica para 2 temporadas, siempre que el equipo allá realizado una carrera durante la presente temporada.

Art.4.- ELEMENTOS REEMPLAZADOS.

4.1- Todos los elementos reemplazados en una motocicleta deberán ser de aspecto y características similares a los elementos originales, tanto en su funcionalidad, como en su material de construcción, medidas, características técnicas y en su aspecto exterior, **priorizando la imagen clásica y original** los componentes de la misma, hay algunas excepciones que se contemplan en el desarrollo de este Reglamento Técnico CCVC 2026.

4.2- Cambios en la configuración original de los componentes de una motocicleta:

a/ Motor: El motor puede sustituirse por otro que corresponda a la misma categoría, marca, características técnicas, cilindrada original (según categoría), materiales, etc.

- En las categorías Clàssic SSP - SBK y Open SSP - SBK, la cilindrada solo puede ser aumentada por el uso de pistón/es correspondientes a las medidas que la marca proporciona como sobre medida hasta un máximo de 1 milímetro, en el resto de categorías la cilindrada puede aumentarse hasta el límite de la categoría, los componentes estructurales deben ser los originales: Carter motor, bloque/s de cilindro/s y culata.

- En las categorías Clàssic 70 - 80, las motos de 4 cilindros con 750 cc / 850 cc en su versión original, no podrán sobrepasar en ningún caso los 1000 cc. de cilindrada total.

- Los motores deben conservar la identificación original externa de la cilindrada, que suele estar grabada o en relieve en el bloque de los cilindros.

- La elección de los carburadores es libre siempre que sean modelos de la época o réplicas de los mismos. Y se permite admisión por láminas, si lo llevaba de origen.

b/ Chasis: En el chasis original solo se permiten el refuerzo de la pipa de dirección (que no modifique el avance) u otros puntos de unión de sus diferentes componentes con soldaduras y cartelas de refuerzo.

- Las motocicletas con los chasis que figuran en la lista de constructores y preparadores del Anexo Técnico 6,5 pág. 14 están autorizados a participar en la CCVC 2026, el proyecto debe tener la aprobación del CTCA.

c/ Horquillas: Las horquillas y su tipología deben corresponder a la época de la motocicleta como originales o réplicas.

- Para la categoría Clàssic 70, las barras de horquilla deben ser de un diámetro máximo de 42 mm.
- Para las categorías Clàssic 80 - SSP - SBK - SSP Open - SBK Open las barras de horquilla deben ser de un diámetro máximo de 43 mm.
- Para las categorías Clàssic SSP Open y SBK Open la horquilla invertida solo se podrán utilizar en los modelos de motocicletas que la dispusieron en origen.
- Las horquillas no podrá llevar regulaciones externas no originales.
- En las categorías Clàssic 80 - SSP - SBK - SSP Open - SBK Open está autorizado el uso de cartuchos de gas internos, para Clàssic 80 - SSP - SBK las regulaciones deberán estar taponadas.

d/ Amortiguadores traseros: En las categorías Clàssic 80 - SSP - SBK - SSP Open - SBK Open se permiten los amortiguadores con depósito de gas separado, dichos depósitos deberán estar ocultos, salvo que el modelo lo equipará en origen, en cuyo caso deberán emplazar en el mismo sitio.

- Los amortiguadores tipo "Piggyback" de fabricación posterior a 1989, no están autorizados en las categorías Clàssic 70 - 80 - SSP - SBK.

e/ Basculantes: En el basculante, no se realizará ninguna modificación que altere el material de construcción, su sección, la ubicación del anclaje o anclajes de la amortiguación, la longitud total del mismo, la medida entre ejes (atendiendo al margen del tensado de cadena) o las medidas internas correspondientes al paso de rueda.

- El basculante original no se puede cortar, solo ser reforzado, mediante cordón de soldadura, pequeñas cartelas de refuerzo o estructuras de triangulaciones superiores o inferiores.

f/ Discos de freno: En el caso de sustituir los discos de freno originales: Estos deben conservar las características originales en los materiales férricos. Deben ser de corte recto, no floreado y de un diámetro no superior a 320 mm.

g/ Pinzas de freno: En la categoría Clàssic 70 las pinzas de freno delanteras serán de un máximo de 2 pistones, para las Clàssic 80 - SSP - SBK - SSP Open - SBK Open las pinzas de freno delanteras serán de un máximo de 4 pistones, pudiendo ser monobloc.

- Las motocicletas de la categoría Clàssic OPEN que de origen llevan pinzas de 6 pistones, estarán autorizadas a usar sus pinzas originales.
- En ningún caso se autorizan las pinzas radiales.

h/ Bombas de freno: La bomba de freno podrá ser sustituida por otra bomba de tipo radial que disponga de un número de referencia en el catálogo comercial del fabricante. No se admitirán bombas radiales destinadas a la alta competición de los campeonatos vigentes.

i/ Los colectores y los silenciosos de escape: Los colectores de escape serán originales o de aspecto similar. El o los silenciosos originales podrá ser sustituido en todas las categorías por "petacas" de las utilizadas en la época, el borde final será en canto romo.

j/ Radiadores: Los radiadores podrán ser sustituidos por otros similares a los originales, del mismo aspecto y forma, de un tamaño no superior al 20% del original, no están autorizados los radiadores de forma triangular.

4.3- En todas motocicletas, se pueden instalar Lap Timer vía GPS, solo con los sensores básicos a RPM y temperaturas, cualquiera otra obtención de datos está prohibida.

4.4- Toda la propuesta de modificación en una motocicleta, no prevista en este Reglamento Técnico o ante la duda en la legalidad de la incorporación de cualquier pieza o elemento en la preparación de moto, deberá ser presentada y documentada al Comité Tècnic Clàssiques Asphalt (Ver en Anexo informativo 1.1 pág. 9), en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar. El CTCA tiene la potestad definitiva de autorizar o desestimar dicha modificación.

4.5- Toda modificación considerada esencial por el CTCA, podrá comportar la no inclusión de la motocicleta en la competición o el cambio de categoría.

4.6- El CTCA estudiará cualquier propuesta de adaptación de una motocicleta a la discapacidad de un piloto.

Art.5.- ELEMENTOS DE OBLIGADA INSTALACIÓN.

5.1- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente con capacidad mínima de 250cc. para las motos de 2T y de 500cc. para las 4T.

5.2- El respiradero del depósito dispondrá de una válvula que elimina la sobrepresión en el interior del depósito, impidiendo la salida del combustible.

5.3- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, con capacidad suficiente para retener todos los líquidos que tengan su origen en posibles fugas del motor y sus componentes. Dicha capacidad tendrá como mínimo la mitad de la capacidad total de los líquidos de lubricación y refrigeración del motor. La bandeja deberá estar provista de un tapón de drenaje en su parte inferior para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización. Si el paso de los colectores de escape impidiera el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (Ver fotos en el Anexo Técnico 3 pág. 12).

5.4- Todos los tornillos y tapones de drenaje, filtros de aceite, tuberías, los niveles de aceite del motor y caja de cambios, los tornillos de anclaje de las pinzas de freno, serán precintados con bridas metálicas y/o por un alambre que sujete la pieza a contra rosca. Los cartuchos de filtro de aceite externos roscador, se precintarán con una abrazadera metálica de apriete en la rosca.

5.5- No se permitirá el uso de líquido anticongelante. Todas las motocicletas deberán sustituir el líquido refrigerante por agua corriente, agua destilada, agua mezclada con alcohol etílico o productos especialmente homologados para su uso en competición (aportar documentación de su homologación).

5.6- Es obligatoria la disposición de interruptor de paro motor en el manillar y/o semimanillares, al alcance de la mano estando ésta sobre su empuñadura.

5.7- Los topes de dirección son obligatorios, debiendo estar firmemente colocados y permitiendo el giro máximo de la dirección, sin que las manos del piloto queden aprisionadas contra el depósito o contra el carenado de la motocicleta.

5.8- Las palancas de freno y embrague deben tener una bola en su extremo de un mínimo de 16 mm de diámetro.

5.9- Los estribos y semimanillares acabarán en puntas redondeadas.

5.10- Los extremos del manillar deben estar tapados.

5.11- El acelerador debe retornar a su posición original cuando el piloto lo suelta.

5.12- Todo elemento que sobresalga hacia el exterior (varilla de freno trasero, tensores cadena, etc.) deben ser protegidos mediante un trozo de tubo o tapón de goma que sobrepase ligeramente el extremo.

5.13- Las motos que dispongan de cadena o correa de transmisión primaria exterior, deberán disponer de una carcasa metálica que cubra completamente la cadena o correa.

5.14- El piñón de ataque que engrana con la correspondiente cadena de transmisión secundaria deberá estar cubierto con su tapa original o en su defecto, se instalará un protector de 3 mm de espesor, que impida el acceso directo.

5.15- En la parte inferior del basculante a la altura de la corona de la rueda trasera, debe colocarse una pieza (habitualmente llamada aleta de tiburón) acoplada al basculante que impida completamente el acceso al espacio libre que queda entre la parte inferior del basculante, de la cadena y la corona.

5.16- Sólo se entregará un "Transponder" en depósito por piloto inscrito.

Se verificará la correcta colocación del "Transponder" que este firmemente sujeto, de manera que no pueda moverse, ni limite el radio de giro de la horquilla o pueda bloquear una rueda durante la marcha, se recomienda su instalación en la barra derecha de la horquilla, entre las dos tijas. (Ver en el Anexo Informativo 1.3 pág. 9)

5.17- Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina espuma (mousse) "Explostop" o "Explosafe" material ignífugo homologado, (Ver foto en Anexo Técnico 4 pág. 13). Se recomienda colocar un mínimo de 2 unidades.

5.18- Es obligatorio la colocación de estribos rígidos, no plegables, (Ver fotos en Anexo Técnico 5 pág. 13).

5.19- Para todas la categorías es obligatorio la instalación de un protector de maneta de freno.

5.20- Es obligatorio la instalación de un piloto de luz roja, en la parte trasera del colín, con interruptor de puesta en marcha instalado en el manillar, que pueda ser accionado con las manos, sin soltarlas de los puños. Este piloto será conectado por indicación de la Organización.

Art.6.- ELEMENTOS DE RECOMENDADA INSTALACIÓN.

6.1- Se recomienda el uso de baterías de gel herméticas, con el fin de evitar fugas de ácido y evitar corrosiones y quemaduras .

6.2- Se recomienda la no sustitución de piezas indiscriminadamente con el objetivo de **preservar el carácter clásico e histórico de las motocicletas participantes.**

6.3- Es **altamente recomendable** la instalación de protectores de cárter motor (deslizadores) en ambos lados, en 2027 serán de obligada instalación.

Art.7.- RECAMBIO Y ACCESORIOS PROHIBIDOS.

7.1.1- Componentes de carrocería, motor, chasis, basculante, suspensiones, silenciadores, protectores, etc. en material de fibra de carbono o kevlar a no ser que la motocicleta lo llevará de origen.

7.1.2- Las horquillas convencionales superiores a 43 mm en Clàssic 80 - SSP - SBK - SSP Open - SBK Open y las invertidas en esta última categoría, para Clàssic 70 no superiores a 42 mm.

7.1.3- Discos de freno de corte floreado.

7.1.4- Las pinzas de freno radiales.

7.1.5- Las pinzas de más de 4 pistones a no ser que la motocicleta las llevará de origen.

7.1.6- Manetas plegables o de profundidad variable.

7.1.7- Embrague deslizante (Anti rebote).

7.1.8- Cambio semi automático con sistema de desconexión electrónica "Shifter".

7.1.9- Toda comunicación electrónica entre el piloto o la motocicleta con el equipo en el Pit-lane y que disponga de una tarjeta SIM, sólo es válida la comunicación visual.

7.1.10- El Lap Timer vía GPS, con más sensores de los especificados el Art. 4.3 – Pág. 4.

7.1.11- Sistemas de inyección (Ver excepciones en el Anexo Técnico 1 págs. 10/11).

7.1.12- Sistema de sobrealimentación a no ser que lo equipara en origen.

7.1.13- Cambios automáticos o semiautomáticos.

7.1.14- Para las categorías Clàssic 80 - SSP - SBK amortiguadores traseros tipo "Piggyback" o similares posteriores a 1989.

7.1.15- Sistemas TPS en los carburadores, a excepción de las motocicletas de las categorías Clàssic SSP Open - SBK Open lo equiparan en origen.

7.2- Está totalmente prohibido llevar cámaras de filmación y fotografía, instaladas en cualquier parte del equipamiento del piloto (casco incluido), se verificará la colocación de las cámaras en la motocicleta por el CTCA, con el fin de garantizar la seguridad de los pilotos.

7.3- En el caso que alguna motocicleta equipare en origen cualquiera de los elementos específicamente prohibidos, será el equipo quien deberá demostrar documentalmente al CTCA su procedencia y originalidad.

Art.8.- ELEMENTOS A RETIRAR OBLIGATORIAMENTE.

8.1- Las siguientes piezas deben ser retiradas: todo tipo de caballetes, luces intermitentes no integrados, retrovisores, placas de matrícula, estribos del pasajero y cualquier otro elemento peligroso para el desarrollo de la carrera.

8.2- En el caso de llevar faro, deberá cubrirse por un material plástico (vinilo) de manera que su ruptura impida la dispersión de cristales en pista.

Art.9.- RUEDAS Y LLANTAS.

9.1- Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos, rayados, de uso comercial, los "peludos" para lluvia están autorizados. **Los neumáticos slicks o slicks rayados, no están permitidos.**

9.2.1- El diámetro de la llanta podrá ser inferior o superior en una pulgada a la medida equipada por el modelo en origen. Esta modificación podrá aplicarse tanto en la llanta delantera como en la llanta trasera. El ancho máximo autorizado para Clàssic 80 - SBK - SSP Open - SBK Open es de 5,5", para las Clàssic 70 y SSP es de 4,5" si el modelo lo equipará de serie, ver diversas excepciones en el Anexo Técnico 1 págs. 10/11.

9.2.2- Las llantas deben corresponder al diseño en la versión de origen, no está autorizado el uso tornillería en la unión de los brazos con el aro o el cuerpo de la llanta, las de fibra de carbono y las que no tengan una estructura e imagen clásica de la época.

9.2.3- Las llantas no pueden ser de magnesio, salvo que la motocicleta así estuviera equipada en origen (justificar documentalmente). En este caso se deberá justificar el año de fabricación de las mismas, no pudiendo superar los 5 años.

9.3- Se permitirá el uso de calentadores de neumáticos en el Boxes o en la zona de Trabajo del Pit-Lane que le corresponda.

9.4- La anchura máxima de neumáticos permitida será: para el delantero 130 mm y para el trasero 180 mm. En el caso de las llantas traseras de 18" pulgadas se establece el ancho máximo de 160 mm.

Art.10.- MOTOCICLETAS RÉPLICAS.

10.1.1- Para poder ser considerada como motocicleta Réplica, el participante (equipo o piloto) deberá solicitar al CTCA (Ver en Anexo Informativo 1.1 pág. 9), una propuesta de homologación de una o varias (serie) motocicletas completas, dicha propuesta deberá ser plenamente documentada.

Una vez admitida la propuesta, el concursante presentará la motocicleta acabada, en un plazo no inferior a 30 días antes de la primera carrera donde tenga previsto participar. El CTCA una vez revisada y autenticada la documentación y la motocicleta, tiene la potestad definitiva de homologar o no dicha Réplica y de ubicarla en la categoría que le corresponda.

10.1.2- La unidad a replicar deberá basarse en una motocicleta de sport o competición, construida entre los años 1960 a 31 de diciembre de 1995. No se admitirán modelos desarrollados originalmente para especialidades de montaña.

El nivel de réplica deberá ajustarse en un alto porcentaje al modelo de referencia, conservando las medidas morfológicas, la cilindrada máxima permitida en su categoría, la tipología y las características del motor, el sistema de tracción, el sistema de freno, medidas y tipo de llantas, sistema de amortiguación trasera, horquilla delantera, manillares, instrumentación, depósito, colín, carenado, etc.

Deberá construirse a ser posible con los mismos materiales y medidas, así como mantener la imagen y acabados de la original.

Se reproducirá la aplicación de los colores, placas, dorsales y publicidad que en su día llevó la unidad a replicar.

10.2- La lista de las motocicletas homologadas como Réplicas, se publican en el correspondiente: Anexo Técnicas 2 de este Reglamento Técnico pág. 12.

Art.11.- NORMAS DE RUIDO.

11.1- El nivel sonoro permitido no podrá superar los **102 db/a**, con una tolerancia a final de carrera de 3 db/a.

11.2- Control de sonometría:

- Motocicletas con motores de 1 ó 2 cilindros a 4000 rpm.
- Motores de 4 cilindros a 5000 rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, no llegue a 11000 rpm.
- Motores de 4 cilindros a 6000 rpm, para motocicletas cuyo régimen máximo, en la versión de serie, sea superior o igual a 11000 rpm.

Pudiendo ser denegada la salida a pista en caso de superarse el **límite de sonoridad**.

Art.12.- VERIFICACIÓN FINAL.

12.1- Una vez terminada la carrera, todas las motocicletas deberán entrar directamente al parque cerrado, permaneciendo un mínimo de 30' o superior si el Jurado así lo indicase.

12.2- No depositar la motocicleta en el parque cerrado, podrá implicar la **desclasificación** del piloto.

12.3- Si el Jurado de la prueba lo considera oportuno, se verificarán de oficio las tres primeras clasificadas por categoría, además de las que decida el Jurado.

12.4.1- En el caso de verificación de oficio o reclamación, la motocicleta objeto de la misma podrá ser trasladada al local previsto a tal efecto por la Organización para su comprobación.

12.4.2- El piloto objeto de una reclamación o de una verificación de oficio deberá poner a disposición de los Comisarios Técnicos los mecánicos (máximo dos), no más tarde de 30 minutos después de finalizada la carrera y los medios oportunos para proceder a un eventual desmontaje de la motocicleta.

12.4.3- La negativa a desmontar, conlleva la **desclasificación** del piloto.

12.5- Las irregularidades comprobadas en la verificación final podrá implicar la **desclasificación** del piloto.

Art.13.- LITIGIO.

13.1- En caso de duda, será el piloto quien tendrá que demostrar documentalmente la conformidad de su motocicleta.

13.2- Todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del Reglamento Particular de la prueba.

13.3- Los Comisarios Técnicos conjuntamente con el Jurado son los únicos jueces para corroborar la conformidad de la motocicleta, del equipo del piloto.

13.4- Cualquier cuestión que se suscite, se resolverá basándose en el presente Reglamento por el Jurado de la prueba.

13.5- Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados, podrá ser resuelta por la Comisión Deportiva Federativa-FCM.

13.6- Todo aquello que no está autorizado y precisado en este reglamento, está totalmente prohibido.

LA FCM SE RESERVARÁ EL DERECHO DE MODIFICAR ESTE REGLAMENTO Y LO NOTIFICARÁ MEDIANTE ANEXOS NUMERADOS.

LA INTERPRETACIÓN DE ESTÉ REGLAMENTO QUEDA A CRITERIO DE LA FEDERACIÓ CATALANA DE MOTOCICLISME.

Anexos Informativos

Anexo Informativo 1.1 -

10.1.1: El contacto con el **Comité Tècnic Clàssiques Asfalt** - CTCA es:
Javier Gil - classiques@fcm.cat - 639 351 351

Anexo Informativo 1.2-

- La **NORMATIVA DE CASCOS FIM-RFME-FCM 2026**. Marcas de Aprobación Internacional reconocidas. Normativa FIM.

RFME Normativa Cascos 2026 https://rfme.com/wp-content/uploads/2026/01/Normativa_Cascos2026_RFME_15ene.pdf

[APP – Sportity – FCMCCVC26 – Reglamentos](#)

Anexo Informativo 1.3-

5.16- Colocación correcta del transponder para la toma de tiempos.

[APP – Sportity – FCMCCVC26 – Cronometraje - Colocación correcta del transponder](#)

Anexos Técnicos Velocidad

Anexo Técnico 1- Excepciones y puntualizaciones:

AT.1.1- Lista de modelos de motocicletas con excepciones y puntualizaciones:

AT.1.1.1- Serán admitidas las **Yamaha RD350 YPVS** de cualquier denominación están admitidas a participar.

No está permitida la utilización de cigüeñales de mayor carrera (54 mm), ni cilindros de mayor diámetro que los originales (64 mm y el colín réplica de RC3m). Solo se permite el aumento de cilindrada correspondiente a las diferentes sobremedidas de pistón ofrecidas por el fabricante. Se permitirá la utilización de cilindros tipo Banshee (sin válvulas YPVS) con características similares a los originales.

Las pinzas de freno NISSIN N4P83RLS (Triumph) de cuatro pistones, están autorizadas

AT.1.1.2- Las **Suzuki GSXR 750** y **1100** con chasis 1ª serie (sección cuadrada de aluminio) se considerarán Clàssic 80, pudiendo equipar llanta delantera de 17" ó 18" pulgadas de diámetro y un ancho máximo 3,5" pulgadas. La llanta trasera igualmente conservará las 18" pulgadas de diámetro, pudiendo ampliar a un máximo 4,5" pulgadas de garganta. La medida máxima admitida de neumático trasera será 160 mm.

AT.1.1.3- Las **Yamaha FZ 750** (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 80, la primera serie con llanta delantera de 16", puede ser sustituida por una de 17" pulgadas de diámetro y con un ancho máximo 3,5" pulgadas y la trasera podrá equipar llanta de 17" pulgadas de diámetro, pudiendo ampliar a un máximo 4,5" pulgadas de garganta. La medida máxima admitida de neumático trasera será 160 mm.

Se autoriza en este modelo el cambio del basculante por el de la Yamaha FZR 1000 (2LM), con el fin de poder instalar llanta de 17" ó 18" x4,5" pulgadas, el cárter motor de FZ-FZR1000 está autorizado.

AT.1.1.4- Las **Yamaha FZR750 /RT/R'88/RU/R** chasis Deltabox se considerarán Clàssic SBK, el cárter motor de FZR1000'87/T/TC/UC/'88/U/'89 está autorizado.

AT.1.1.5- Las **Honda CBR 600 FI** con denominaciones de fábrica PC 19 (1987) y PC23 (1988-1989) son consideradas Clàssic SSP, el único colín en versión original o réplica, , a de corresponder al que equipaban en origen los modelos PC19 y PC23, deberán llevar estos colines desde su primera participación. El conjunto horquilla y llantas de la PC25 está autorizado para estos modelos, también se autoriza el cambio de las botellas originales por las de la VFR750 del mismo diámetro (41 mm), el acople con las pinzas de freno, no se realizará con pletinas.

AT.1.1.6- La **Yamaha FZR 600**, sólo la primera versión de este modelo (basculante recto, llanta trasera 18"x3,50" pulgadas y carenado con 2 faros incrustados), correspondiente a 1989, está autorizada su participación en Clàssic SSP con pinzas de freno de cuatro pistones y la llanta de 17", las 2ª y 3ª versiones de 1991 a 1995 participarán en Clàssic OPEN.

AT.1.1.7- En la primera versión de la **Kawasaki ZXR 750 H1** correspondiente a 1989, está autorizado el cambio del motor por el de la versión H2 de 1990 y el cambio del radiador original por uno de mayor tamaño y será considerada Clàssic SBK.

En la ZXR 750 en el caso de equipar el motor original H1, deberá ser instalado un protector en la parte inferior del cartucho del filtro de aceite.

AT.1.1.8- Las **Moto Guzzi V65 I/II** correspondientes al 82 serán consideradas Clàssic 70.

AT.1.1.9- La **Ducati Pantah 500, 600 y 650 - SL o TT** correspondientes a los primeros años de los 80 serán consideradas Clàssic 70.

AT.1.1.10- Las **BMW K75/K75C/K75S/K75SA** con inyección electrónica serán consideradas Clàssic 80. El freno de disco trasero y la llanta trasera de 17" pulgadas con palos en "Y".

AT.1.1.11- Las **BMW K100/K100RS** y la **BMW K100RS** (con ABS y 16V) con inyección electrónica serán consideradas Clàssic 80.

AT.1.1.12- Sólo las **Honda VFR 400R** de 1986 con basculante de doble brazo, pueden participar en Clàssic 80. El resto de versiones de este modelo con basculante monobrazo y hasta 1989 serán consideradas Clàssic SSP.

AT.1.1.13- La **Kawasaki ZXR 400** de 1989 no podrá participar con la horquilla original invertida, debiendo ser sustituida por una convencional de la época, esta versión de Kawasaki es considerada Clàssic SSP.

AT.1.1.14- Las **Yamaha FR 400N** o **FR 400R** (chasis de hierro, sección cuadrada) serán consideradas Clàssic 80, las **Yamaha FZR 400 Genesis**, **FZR 400R** y la **FZR 400R-SP** (chasis aluminio Deltabox), hasta 1989 serán consideradas Clàssic SSP.

AT.1.1.15- En la categoría **Clàssic 70**, se admiten motocicletas de competición o sport de 180cc hasta 420cc 2T y de 351cc hasta 500cc para las 4T, comprendidas entre los años 1973 a 1982, en todos los casos con refrigeración por aire.

Ejemplos de modelos: **Derbi 2002**, **Morini 350 – 500 Sport**, **Sanglas Yamaha 400**, **Yamaha XS 400**, **Laverda 500**, **MV Agusta 350**, **Benelli – MotoBi 250**, **Ducati Vento, 350, 500 Twin, 500 Desmo**, **Susuki GS 500**, **Kawasaki KZ 400**, **Honda CB 350 – 500**, etc.

AT.1.1.16- **Yamaha TZR 250** 1987 a 1989 participan en la categoría Clàssic SSP.

AT.1.1.17- Las **Honda VFR 750F-RC24-G/H/K/J** con basculante en "U", serán consideradas Clàssic SBK, las **Honda VFR 750F-RC36-L/M/N/P** con basculante monobrazo serán consideradas Clàssic SBK Open, el colín réplica de RC30 está autorizado en todas las versiones.

AT.1.1.18- Todos los motores Suzuki "SACS" (refrigeración por aceite) en 750cc, están autorizados a estar montados en las **Suzuki GSXR 750** de la categoría Clàssic SBK (chasis pulido), las motocicletas que utilicen la versión RK de estos motores, deberán acompañar las siglas al identificar la motocicleta en la inscripción (**Suzuki GSXR 750 RK**). Todas las **Suzuki GSXR 750** con horquilla invertida y/o basculantes de las versiones 90 a 95, serán consideradas Clàssic SBK Open.

AT.1.1.19- Las **Yamaha FJ 1100** serán consideradas Clàssic 80, podrán utilizar la llanta delantera de 17" pulgadas, las **Yamaha FJ 1200** serán consideradas Clàssic SBK.

AT.1.1.20- Todas las **Honda VFR 750R-RC30** y las **Yamaha FZR 750 OW01** con horquilla convencional están consideradas Clàssic SBK, las versiones con horquilla invertida serían Clàssic SBK Open.

AT.1.1.21- Las **Honda CBR 400 R - NC23** pueden equipar el motor 600cc correspondiente a los modelos CBR 600 F1 (PC19 y PC23), participarán en la categoría Clàssic SSP.

AT.1.1.22- Las **Honda CB 500** (sobredimensionada)/**750 Four / FI – FII** de los años 70, mono árbol (SOHC) y de 2 válvulas por cilindro, serán consideradas Clàssic 70.

AT.1.1.23- Las **Honda CB 350/500** de los años 70, mono árbol (SOHC) y de 2 válvulas por cilindro, serán consideradas Clàssic C.

AT.1.1.24- La **Ducati 851** de 1988/89 con horquilla convencional están consideradas Clàssic SBK, las versiones con horquilla invertida serán Clàssic OPEN, las **748 - 888 - 916** serán consideradas Clàssic SBK Open.

AT.1.1.25- Las **Honda CBR 600 FII** con denominación de fábrica **PC25** de 1990 a 1994 y la **FIII** con denominación **PC31** de 1995 y 1996 están consideradas Clàssic SSP Open.

AT.1.1.26- La **Honda VF750F** serán consideradas Clàssic 80.

AT.1.1.27- La **Honda VFR 750R-RC45** del 1994-1995 serán consideradas Clàssic SBK Open.

AT.1.1.28- Las **Kawasaki ZXR 750 H2-J1-J2-K1-K2-K2R-L1-L3** de 1990 a 1995 serán consideradas Clàssic SBK Open, las versiones **P1-P8** no entra en la CCRC 2026.

AT.1.1.29- Las **Suzuki GSX-R 750 WN-WP-WR-SP-WS** con refrigeración líquida de 1992 a 1995 serán consideradas Clàssic SBK Open, la versiones **Ram Air Direct-T** del 96 no entra en la CCRC 2026.

AT.1.1.30- Las **Yamaha FZR 1000** y las **Suzuki GSX-R 1100** (chasis pulido) serán consideradas Clàssic SBK Open.

AT.1.1.31- Las **Yamaha YZF 750-R/SP** del 1993 a 1995 serán consideradas Clàssic SBK Open.

Anexo Técnico 2- Réplicas y componentes excepcionales:

AT.2.1- Lista de motocicletas homologadas como réplicas:

AT.2.1.1- Suzuki GSXR 750 RK de 1989 en la categoría Clàssic SBK.

AT.2.1.3- Moto Guzzi VSR 1100, basada en la Moto Guzzi Le Mans 3, participante en la categoría Clàssic 80.

AT.2.1.4- Suzuki Harris, basada en las diferentes versiones con motor Suzuki, fabricadas por Harris Performance y construidas en la primera mitad de los años 80, participante en la categoría Clàssic 80.

AT.2.1.5- Ducati TT1 Harris, basada en las diferentes versiones de Ducati en la primera mitad de los años 80 y con base de motor Ducati 750, participante en la categoría Clàssic 80.

AT.2.1.6- Ducati TT2 Harris, basada en las diferentes versiones de Ducati en la segunda mitad de los años 80 y con base de motor Ducati 600, participante en la categoría Clàssic SSP.

AT.2.1.7- Moto Guzzi Daytona Dr. John, basada en las diferentes versiones de Moto Guzzi que Dr. John realizo con el visto bueno de la marca, ganando varios títulos AMA a finales de la década de los 80, participante en la categoría Clàssic SBK.

AT.2.1.8- Moriwaki Zero-VX7, Mamoru Moriwaki en 1988 presentó la Zero-VX, diseñada para recibir el motor de la Honda VFR 750 ó el RC30, en aquel momento se diseñó para utilizarla en carreras de resistencia y SBK, horquilla convencional se considera para participar en Clàssic SBK, con horquilla invertida se considerará válida para Clàssic SBK Open.

Anexo Técnico 3- Bandejas

AT.3.1- Las motocicletas de 4 tiempos deberán estar provistas de una bandeja (bañera) de goteo bajo el motor, con capacidad suficiente para retener todos los líquidos que tengan su origen en posibles fugas del motor y sus componentes. Dicha capacidad tendrá como mínimo, la mitad de la capacidad total los líquidos de lubricación y refrigeración del motor. La bandeja deberá estar provista de un tapón de drenaje para su comprobación y vaciado, que se extraerá en caso de lluvia, por indicación expresa de la Organización.



Si el paso de los colectores de escape impidiera el cierre trasero de la bandeja, se habilitará en el interior un tabique de contención. (foto 5)

Anexo Técnico 4- Espuma (mousse)

AT.4.1- Es obligatorio instalar en el interior del depósito de gasolina, espuma (mousse) "Explostop" o "Explosafe" (material ignífugo homologado).



Anexo Técnico 5- Estribos

AT.5.1- Es obligatorio el uso de estribos rígidos (no plegables).



Anexo Técnico 6- Motocicletas Admitidas en Clàssic 70

Con el único fin de salvaguardar y la continuidad de la categoría Clàssic 70 en la Campionat Catalunya Velocitat Clàssiques, categoría especialmente afectada por la falta de inscripciones y los costes actuales de estas motocicletas históricas, se adjunta el **Anexo Técnico 6** al Reglamento Técnico de esta CCVC 2026.

AT 6.1- En esta categoría serán admitidas las motocicletas con cilindrada superior a 421cc para motores con ciclo de 2 tiempos y de 501cc a 1200cc para motocicletas con ciclo de 4 tiempos.

AT 6.2- Se amplian los años de fabricación de las motocicletas hasta 1983, admitiéndose las marcas y modelos que figuran en la lista adjunta,

AT 6.3- Los motores deben estar refrigerados por aire (a excepción de la Suzuki GT 750 y 550), el sistema de amortiguación trasera debe ser de doble amortiguador.

AT 6.4- Listado de motocicletas marcas y modelos admitidos:

- **Bimota** HB1, HB2, HB3, KB1, KB2, KB3, SB2, SB3.
- **BMW** R75/5 , R75/6, R 75/7, R80/7, R90/6, R90S- R100/7, R100S, R100RS.
- **BSA** A65 Lighting 650, A75 Rocket III 750.
- **Ducati** 750, 750 GT, 750 S, 750 SS, 860 GT/GTS/GTE, 900 GTS, 900 SD, 900 SS, Pantah 600 SL/TL - 650 SL/TT, Darmah 900 SD/SS.
- **Honda** CB 500K +cc, CB 550K/F, CB 650, CB 750 K a K8, 750 FI/II, CBX 1000,
- CB 750F-Z Bol D'or, CB 750F-A, CB 750-F Integra, CB 900F/FI/FII-A/B/C Bol D'or,
- CB 1100R B/B-C-D, CB 1100F.

- **Kawasaki** H2 750 A/B/C Mach IV, W1/2/3 650, GPz 550, Z 550F, Z650, Z 750 Twin, Z 750 RS/F/Sport/FX-I-II-III/E/L/GP, Z1 900 A1/A2, Z 1000 A1/2, Z 1000 Z1-R/ST/H/J, Z 1000R Eddie Lawson Replica, GPz 750, GPz 1100B/A-1/2.
- **Laverda** 750 GT, 750 SF 1/2/3, 750 SFC, 1000 3C/3CL, 1000 Jota.
- **Moto Guzzi** V65 I/II/Lario, V7 Sport - 750 S3, Le Mans I, II, III, CX 100.
- **MV Agusta** 750 S, 750 América.
- **OSSA** Yankee 500.
- **Suzuki** GT 550, GT 750 J/K/L/M/A/B, GS 650E/GL/GT/GX, GS 650G Katana, GS 750 E/G/L, GS 850G/GL, GS 1000 E/G/S, GS 1100E, GSX 1100E, GSX 1000 SV/SX Katana.
- **Triumph** T120 600 Bonneville, T140 750 Bonneville, T150 750 Trident, T160 750 Trident.
- **Yamaha** TX 650, TX 750, XJ 550, XJ 650, XJ 750R, XJ 900, XS 650, XS 750, XS 850, XS 1100.

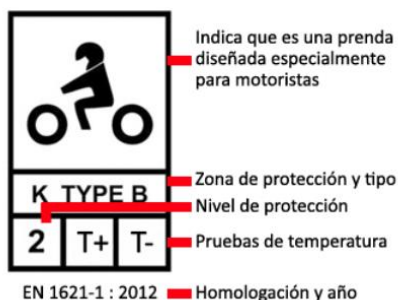
AT 6.5- Lista de preparadores o constructores de chasis autorizados siempre que utilicen como base los motores de los modelos de las motocicletas de la lista anterior: Cobas, Dresda, Dholda, Dunstall, Egli, Godier Genoud, Gus Kuhn, Harris, Japauto, Martin, Meyer, Michels, Nico Baker, Rickman, Roca, Samoto, Seeley, Segale, Segoni, Spondon, Tecfar, Verlicchi, Moriwaki, etc.

AT 6.6- Cualquier otra marca de motocicleta, modelo, preparador o constructor de chasis no incorporado en estas listas, podrá ser propuesto al Comité Tècnic Clàssiques para su estudio y posible incorporación en classiques@fcm.cat.

Anexo Técnico 7- Etiquetas homologación

AT 7.1- Etiquetas homologación protectores de pecho y espaldaderas

HOMOLOGACIÓN EN 1621 - ROPA DE PROTECCIÓN FRENTE A IMPACTOS
MECÁNICOS PARA MOTOCICLISTAS
<https://www.corver.es/blog/corver-tipos-de-homologacion-protecciones-de-moto>



NORMATIVA SEURETAT VELOCITAT 2026

PILOT

CASC



- Casc homologat segons la normativa ECE 22.05 (vàlida fins a finals del 2026) i ECE 22.06 (obligatori a partir del gener del 2027).
- Casc en bon estat i degudament cordat.
- No està permès dur càmeres o altres elements de comunicació enganxats al casc.
- És obligatori dur el casc posat sempre que el pilot es trobi a la pista o conduint la moto.

EQUIPAMENT PROTECCIONS



- Botes d'alta resistència especials per a Velocitat.
- Guants resistents, amb protecció als dits i palmell.
- Granota de cuir homologada amb protecció a l'esquena, colzes, genolls, espatlla i pit.
- Prohibit dur pírcings, arracades, collarets o altres elements fixats al cos que puguin provocar ferides en cas d'accident.
- El pilot haurà de dur posat tot l'equipament descrit sempre que estigui conduint la moto, ja sigui en entrenaments, warm up, voltes de reconeixement o mànegues de cursa.

NORMATIVA VELOCITAT 2026

NORMATIVA SEURETAT VELOCITAT 2026

MOTO

NORMATIVA VELOCITAT 2026



Serà obligatori l'ús de l'estora a l'hora d'estacionar, reparar o omplir el dipòsit de la moto. La part inferior de l'estora haurà de ser impermeable per evitar que qualsevol líquid pugui contaminar el sòl.