



REGLAMENTO TÉCNICO MiniGP110

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

La negativa injustificada a someterse al control de potencia en dos ocasiones será causa para la inadmisión de inscripción en sucesivas pruebas.

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas a la VF Challenge Moto Race de la categoría MINIGP 110 4t se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en el RFME Copa de España de Minivelocidad.

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIGP 110 4t

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 organización para su posterior homologación.

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

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MINIGP 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 categoría. No se podrá participar con la misma moto en dos categorías diferentes.

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 máxima: MINIGP 110 4t : 113,36cc. (54x49,5). **10,5 CV (a revisar después de los entrenamientos libres de la primera carrera)**
- Caja de velocidades: MINIGP 110: 4v
- El motor y la caja de cambios deben ser los originales homologados por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

03.- PESOS.

- El peso mínimo admitido para la motocicleta será de 65kg con tolerancia de 0.5kg
- Una primera infracción será penalizada con una advertencia. Una segunda infracción comportará una sanción consistente en la suma de 1 segundo por cada kilo de menos si se produce en los entrenamientos cronometrados y en la suma de 8 segundos por cada kilo de menos si se produce en carrera.
- Para llegar a los pesos mínimos, puede utilizarse un lastre.
- El peso puede controlarse en cualquier momento. El peso de la motocicleta será medido en el modo en que la motocicleta participe, comprendido el aceite, agua y otros líquidos, además de cualquier elemento complementario fijado a la motocicleta, tales como el emisor de cronometraje, cámara, equipamiento electrónico telemétrico, etc.
- Durante las sesiones de entrenamientos, se podrá solicitar a cualquier piloto que presente su motocicleta a una verificación del peso en el pit lane (esto se hará de manera tal que el piloto o el equipo sean molestados lo menos posible pero, de todos modos, el piloto o el equipo debe someterse a estos controles).

04.- CHASIS / SUB-CHASIS.

- Debe ser el original de la moto homologada sin ningún tipo de modificación.
- La distancia entre ejes debe ser entre 100 y 115cm.
- Debe conservar número de chasis

05.- GEOMETRÍA.

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

06.- HORQUILLA DELANTERA.

- Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Las partes internas standard de origen de las horquillas no pueden modificarse; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles así como variar su precarga

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

- El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas, teflón o similar.
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

08.- 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.

09.- AMORTIGUADOR POSTERIOR.

- El/los amortiguador/es deben ser los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada; únicamente pueden sustituirse el aceite y los muelles.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

10.- FRENOS.

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, deben ser las originales homologadas por el fabricante.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera), será de 4 pistones o menos.

- Los discos de freno serán los homologados por el fabricante o los del fabricante del mercado auxiliar NG, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).
- Los discos de freno serán de 220mm o menos, pero siempre de material férreo.
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

11.- LLANTAS.

- Las llantas deben mantenerse igual a las originales del modelo producido por el fabricante en el momento de la venta por la red de concesionarios y agentes para la motocicleta homologada.
- Los ejes o pasadores delantero y trasero deben mantenerse igual que los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El diámetro y la anchura de la llanta deben mantenerse igual a las originalmente homologadas.
- La medida de las llantas será 10"
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja y la corona de la rueda trasera; el paso de cadena debe ser el homologado por el fabricante aunque sus medidas pueden alterarse para adaptarse al desarrollo elegido.

12.- NEUMÁTICOS.

- Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.
- En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.
- Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

13.- DEPÓSITO DE CARBURANTE.

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

14.- CAJA DE AIRE, CONDUCTOS DE ADMISION.

- La caja de aire, las toberas y la caja de filtro deben ser la originalmente producida por el fabricante para la motocicleta homologada, sin ningún tipo de manipulación.
- Las motocicletas homologadas con filtro de aire no podrán eliminarlo. Se autoriza su sustitución por otro similar al homologado.
- Los conductos de aire originales no pueden modificarse.

15.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE.

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador será el original homologado para dicho modelo: MINIGP 110 Mikuni 22mm. Ø o Mikuni VM24
- Los chiclés y sus reglajes serán libres. l=a2B&
- Las mariposas deben ser la originales sin ninguna modificación.
- TUBOS DE ASPIRACIÓN: Cualquier tubo de aspiración desde el motor o desde la caja de cambios deberá descargar en un depósito adecuado con una capacidad mínima de 250cc.
- TAPONES: Todos los tapones de orificios de llenado y vaciado de los fluidos del motor y caja de cambios deben de estar precintados con alambre.

16.- PUÑO GIRATORIO DE GAS.

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

17.- REPOSAPIÉS.

- 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.

18.- MANILLAR / MANETAS.

- El manillar debe ser el original.
- 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.

19.- ESCAPE.

- Solo se podrá utilizar el homologado por el fabricante.
- La medida se tomará según el método FIM 2 metros Max.
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

20.- CARENADO.

- Debe ser el original y mantendrá la imagen, sujeciones y medidas del homologado por el fabricante.
 - Se autorizan los tacos de protección, de nylon, redondeados, y no podrán sobresalir más de 15mm.
 - El uso del guardabarros, tanto delantero como trasero, es obligatorio.
 - El borde del parabrisas y los bordes del resto de las partes expuestas del carenado deben ser redondeadas.
 - Ninguna parte de la motocicleta puede encontrarse detrás de una línea trazada verticalmente al borde del neumático trasero.
 - Las medidas máximas serán aquellas producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.
- Excepcionalmente, y bajo autorización expresa y supervisión del organizador, se podrá rebajar la altura de la silleta con respecto al suelo.
- No se permiten orificios adicionales.
 - 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 y cuando el Director de Carrera declare la carrera de mojado.

21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA.

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

23.- RADIADOR Y RADIADORES DE ACEITE.

- No se autoriza ninguna modificación.

24.- ENCENDIDO.

- El encendido debe ser el original de la moto homologada

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.

- No está permitido el uso de telemetría.
- No se permite ningún sistema de adquisición de datos.
- Es caso de que el modelo homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe estar desconectado y nunca estar en 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 máquina (transponder).
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.
- Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

27.- NÚMEROS Y FONDOS.

- Los números de carrera deben fijarse en la parte delantera y en los dos lados de la motocicleta, con el fin de que sean claramente visibles para el cronometraje, los espectadores y los Oficiales.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

- Deberá dejarse un espacio libre de al menos 2mm. 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.
- En los carenados/colines de color claro, habrá un ribete en negro de una anchura mínima de 8mm. alrededor del fondo blanco.
- En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.
- Solo se adjudicarán numeraciones de hasta dos dígitos (de 1 al 99).

28.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS.

- Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza con protecciones en rodillas, codos, hombros etc. Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o material similar.
- Está prohibido el material sintético.
- Es obligatorio 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.
- 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 la VF Challenge Moto Race, bien sea en el mono o en la motocicleta.
- La ubicación concreta se hará pública en un anexo específico.

30.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS.



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

31.- HOMOLOGACIÓN.

- Todos los modelos de motocicleta (chasis/motor) deberán estar homologados por la RFME.

REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTARD 65cc

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

La negativa injustificada a someterse al control de potencia en dos ocasiones será causa para la inadmisión de inscripción en sucesivas pruebas.

1.-INTRODUCCIÓN

--Las motocicletas destinadas a la RFME Copa de España de MINIMOTARD se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en la RFME Copa de España de MINI-MOTARD.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINI-MOTARD

--Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada.

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

--La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MINI-MOTARD 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.

3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

--Las competiciones de MINI-MOTARD estarán abiertas a motocicletas:

MINI-MOTARD 65 -Superiores a 60cc. hasta 65cc. (Motores de 2 tiempos)

3.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 2 tiempos,

--Motor original homologado por el fabricante, se autoriza el pulido, aligerado y equilibrado de las piezas del mismo, siempre y cuando se efectúen sobre la base original, sin ningún cambio ni sustitución de piezas.

--La culata y el cilindro será de libre preparación sobre la base del original.

--El cigüeñal será de libre preparación sobre la base del original.



- La biela y el pistón serán libres
- La caja de cambios debe ser la original homologada por el fabricante sin ningún tipo de modificación.
- El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica o electrónica.
- Los cojinetes y retenes serán libres.

3.2.- CHASIS

- Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

3.3.- GEOMETRIA

- Debe ser la original, no se permite ninguna modificación

3.4.- HORQUILLA DELANTERA

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

3.5.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

- El brazo de suspensión posterior debe ser el original del fabricante.
- Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda
- Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.
- El tamaño de la bieleta del amortiguador se puede modificar.

3.6.- DIRECCIÓN

- Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.
- Se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.
- El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

3.7.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

- El/los amortiguador/es posteriores será/n libre/s.
- Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

3.8.- FRENOS

- Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, serán de libre preparación.
- Las pinzas de freno (delantera y trasera) son libres.
- Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férrico (los discos de carbono no están autorizados).
- Los latiguillos de freno son libres.
- Las pastillas de freno son libres.
- No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

3.9.- LLANTAS

- Libres de 12". Se podrán montar tanto de aleación como de radios.
- En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.
- Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

3.10.- NEUMÁTICOS

- Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.
- En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.
- Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

3.11.- DEPÓSITO DE CARBURANTE



- 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.
- En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

3.12.- ADMISIÓN

- El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante
- Se autoriza la sustitución del elemento filtrante por otro similar al homologado.
- La caja de láminas serán de libre elección.
- Las láminas son de libre elección.
- La toma de admisión será libre.

3.13.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

- El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.
- El carburador debe ser el original homologado por el fabricante.
- Los chiclés y sus reglajes serán de libre manipulación.

3.14.- EMBRAGUE

- El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben ser los originales de la motocicleta homologada.
- Los discos de embrague son de libre elección.
- Los muelles de embrague serán de libre elección.
- El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

3.15.- 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, regresando a su punto inicial.

3.16.- REPOSAPIÉS.

- Los reposapiés son libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.
- Los estribos deberán llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.
- Se autoriza el variado de la posición de los estribos.

3.17.- MANILLAR

- Será de tipo cross de una sola pieza.
- Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.
- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.
- Las manetas con sus cableados correspondientes son libres.
- Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

3.18.- MANETAS

- Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).
- Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.)
- Estas extremidades deben estar fijadas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.
- Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

--Se autoriza el uso de protectores de manetas, siempre que sean de tipo MX o Enduro; en ninguna ocasión los metálicos derivados de velocidad.

3.19.- GUARDABARROS

--Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán construidos en materiales plásticos flexibles.
--No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

3.20.- TUBO DE ESCAPE

--Será de libre preparación, conservando las características estéticas del original.
--Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.
--El nivel máximo de ruido es el siguiente:

- Verificación técnica inicial:
115 dB/A
- Verificación después de la manga:
115 dB/A

--Procedimiento: (Ver Art. 2.16)

--Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.
--Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.

3.21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

--La instalación eléctrica será de libre configuración.

3.22.- RADIADOR

--El sistema de refrigeración será el original.
--Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.
--Solo está permitido el uso de agua o agua mezclada con alcohol etílico.

3.23.- ENCENDIDO

--El encendido será libre.
--La bujía será libre.

3.24.- PUESTA EN MARCHA

--Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

3.25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

--La utilización del titanio está prohibida.

3.26.- TELEMETRÍA.

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

3.27.- PLACAS PORTANÚMEROS

--Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas portanúmeros, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.
--Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos.
--La publicidad en la placa portanúmeros se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

--En caso de que la VF Challenge Moto Race disponga de un patrocinador oficial, el organizador se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

--En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

3.28.- CARBURANTE

--Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

3.29.- ESTÉTICA

--Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

3.30.- SEGURIDAD

--Los tapones de vaciado, llenado y niveles de aceite, deberán estar precintados con alambre.

--Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.

--Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

--El sistema de refrigeración irá provisto exclusivamente de agua, los anticongelantes y demás aditivos quedan totalmente prohibidos.

--Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.

--El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.

--La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

--Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matricula, etc. Se autoriza (y aconseja) montar luz trasera de lluvia.

--En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.

--No están autorizadas las cámaras "on board" en las motocicletas. Las motocicletas sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

--Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

4.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

--Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar. Está prohibido el material sintético

--Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras.

--Es recomendable la utilización de protector de espalda

--La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.



--No están autorizadas las cámaras "on board" en los pilotos, casco, etc.... Los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.

--Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que superpuesta al mono quede ceñida a éste, y previa autorización del Jurado de la prueba.

5.- MEDIO AMBIENTE

--Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.

--Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

--Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

--Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

--El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

6.- CONSIDERACIONES GENERALES

--El piloto o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM y RFME.

--Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para la verificación final durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

--Toda motocicleta que haya tomado parte en una competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

--Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica final, deberán poner a los mecánicos y al equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Por norma general, las máquinas depositadas, una vez finalizada la carrera, en la zona de verificación técnica, podrán pasar verificación de oficio.

--Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

--A criterio del Jurado, podrán pasar a parque cerrado para la verificación final, las motocicletas que éstos estimen oportuno.

--Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico o del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación antes, durante o después de la carrera.

REGLAMENTO TÉCNICO MINIMOTARD 85cc

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

1.-INTRODUCCIÓN

--Las motocicletas destinadas a la RFME Copa de España de MINIMOTARD se basan en motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales del fabricante y homologadas por éste para su participación en la RFME Copa de España de MINI-MOTARD.

2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINI-MOTARD

--Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada.

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

--La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas MINI-MOTARD 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.

3.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS

--Las competiciones de MINI-MOTARD estarán abiertas a motocicletas:

MINI-MOTARD 85 -Superiores a 80cc. hasta 85cc. (Motores de 2 tiempos)

3.1.- MOTOR / CAJA DE VELOCIDADES

--Motor monocilíndrico de 2 tiempos,

--Motor original homologado por el fabricante, se autoriza el pulido, aligerado y equilibrado de las piezas del mismo, siempre y cuando se efectúen sobre la base original, sin ningún cambio ni sustitución de piezas.

--La culata y el cilindro será de libre preparación sobre la base del original.

--El cigüeñal será de libre preparación sobre la base del original.

--La biela y el pistón serán libres

--La caja de cambios debe ser la original homologada por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

--El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica o electrónica.

--Los cojinetes y retenes serán libres.

3.2.- CHASIS

--Debe ser el original sin ningún tipo de modificación.

3.3.- GEOMETRIA

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

3.4.- HORQUILLA DELANTERA

--Las horquillas deben ser las originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada.

--Las partes internas de las horquillas pueden modificarse.

3.5.- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR (BRAZO OSCILANTE)

--El brazo de suspensión posterior debe ser el original del fabricante.

--Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda

--Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

--El tamaño de la bieleta del amortiguador se puede modificar.

3.6.- DIRECCIÓN

--Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

--Se autoriza el montaje de un amortiguador de dirección.

--El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limita el ángulo de giro.

3.7.- AMORTIGUADOR POSTERIOR

--El/los amortiguador/es posteriores será/n libre/s.

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

3.8.- FRENOS

--Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera, serán de libre preparación.

--Las pinzas de freno (delantera y trasera) son libres.

--Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férreo (los discos de carbono no están autorizados).

--Los latiguillos de freno son libres.

--Las pastillas de freno son libres.

--No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

3.9.- LLANTAS

--Libres. Se podrán montar tanto de aleación como de radios.

--En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

--Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

3.10.- NEUMÁTICOS

--Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.

--En todo neumático que sea manipulado no debe aparecer nunca la carcasa del mismo en el fondo del dibujo de la banda de rodadura.

--Quedan terminantemente prohibidos los de tipo cross, enduro o trial.

3.11.- DEPÓSITO DE CARBURANTE

--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.

--En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito esté relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

3.12.- ADMISIÓN

--El tipo de admisión debe ser la original homologada por el fabricante

--Se autoriza la sustitución del elemento filtrante por otro similar al homologado.

--La caja de láminas serán de libre elección.

--Las láminas son de libre elección.

--La toma de admisión será libre.

3.13.- ALIMENTACIÓN DE CARBURANTE

--El sistema de alimentación debe ser el original homologado por el fabricante.

--El carburador debe ser el original homologado por el fabricante.

--Los chiclés y sus reglajes serán de libre manipulación.

3.14.- EMBRAGUE

--El tipo de embrague (en baño de aceite o en seco) y su mando (por cable o hidráulico) deben ser los originales de la motocicleta homologada.

--Los discos de embrague son de libre elección.

--Los muelles de embrague serán de libre elección.

--El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibido.

3.15.- 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, regresando a su punto inicial.

3.16.- REPOSAPIÉS.

--Los reposapiés son libres. El montaje será de manera abatible y deberán incluir un dispositivo que los devuelva automáticamente a la posición normal.

--Los estribos deberán llevar una deslizadera de nylon o similar, con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.

--Se autoriza el variado de la posición de los estribos.

3.17.- MANILLAR

--Será de tipo cross de una sola pieza.

--Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal. Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.

--Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.

--Las manetas con sus cableados correspondientes son libres.

--Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

3.18.- MANETAS

--Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera (diámetro de esta esfera 19 mm. mínimo).

--Esta esfera puede igualmente ser allanada, pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados (espesor mínimo de esta parte allanada 14 mm.)

--Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

--Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento.

--Se autoriza el uso de protectores de manetas, siempre que sean de tipo MX o Enduro; en ninguna ocasión los metálicos derivados de velocidad.

3.19.- GUARDABARROS

--Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, que irán contruidos en materiales plásticos flexibles.

--No deberán tener aristas cortantes o puntiagudas.

3.20.- TUBO DE ESCAPE

--Será de libre preparación, conservando las características estéticas del original.

--Las motocicletas se medirán con el sistema 2 Metros Max.

--El nivel máximo de ruido es el siguiente:

- Verificación técnica inicial:

115 dB/A

- Verificación después de la manga:

115 dB/A

--Procedimiento: (Ver Art. 2.16)

--Para el test de ruido inicial en la inspección técnica, el piloto (o su mecánico) deben presentar un único escape de recambio por motocicleta.

--Otros escapes de recambio pueden ser presentados después que todos los participantes hayan presentado sus motocicletas, o durante los días posteriores del evento.

3.21.- INSTALACIÓN ELÉCTRICA

--La instalación eléctrica será de libre configuración.

3.22.- RADIADOR

--El sistema de refrigeración será el original.

--Los manguitos se podrán sustituir por otros no originales.

--Solo está permitido el uso de agua o agua mezclada con alcohol etílico.

3.23.- ENCENDIDO

--El encendido será libre.

--La bujía será libre.

3.24.- PUESTA EN MARCHA

--Es obligatorio contar con un dispositivo de arranque, ya sea de pedal o por motor de arranque, en perfecto estado de uso.

3.25.- TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA.

--La utilización del titanio está prohibida.

3.26.- TELEMETRÍA.

--No está permitido el uso de telemetría.

--Un dispositivo oficial de señalización podrá ser exigido en la máquina, (transponder).

--Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no se consideran como telemetría.

--Los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta) no deberán perjudicar a ningún método o equipamiento oficial de cronometraje.

3.27.- PLACAS PORTANÚMEROS

--Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas portanúmeros, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

--Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos.

--La publicidad en la placa portanúmeros se colocará como mínimo a 5 cm alrededor del número, siempre dejando éste libre y bien visible.

--En caso de que la VF Challenge Moto Race disponga de un patrocinador oficial, el organizador se reserva el derecho de su utilización publicitaria en los dorsales.

--En el caso de discusión referente a la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será final.

3.28.- CARBURANTE

--Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90, que se comercialice libremente y que cumpla con el Reglamento de Carburantes de la RFME (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

3.29.- ESTÉTICA

--Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

3.30.- SEGURIDAD

- Los tapones de vaciado, llenado y niveles de aceite, deberán estar precintados con alambre.
- Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado.
- Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.
- El sistema de refrigeración irá provisto exclusivamente de agua, los anticongelantes y demás aditivos quedan totalmente prohibidos.
- Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor.
- El piñón de ataque de las motocicletas deberá estar provisto de un protector para impedir que el piloto introduzca los dedos en el interior.
- La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.
- Se eliminarán de las motocicletas que lo lleven de serie: claxon, luces, caballetes, espejos, intermitentes, reposapiés pasajero, matricula, etc. Se autoriza (y aconseja) montar luz trasera de lluvia.

- En caso de niebla, lluvia ó escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (led luminoso alimentado a pilas, fijo ó intermitente,) en la parte trasera de la motocicleta.
- No están autorizadas las cámaras "on board" en las motocicletas. Las motocicletas sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.
- Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

4.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero ó material similar. Está prohibido el material sintético
- Los participantes deberán llevar casco integral (cross o velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. En casos de cascos sin pantalla protectora (cross...) será obligatorio el uso de gafas protectoras.
- Es recomendable la utilización de protector de espalda
- La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.
- No están autorizadas las cámaras "on board" en los pilotos, casco, etc.... Los pilotos sólo podrán llevar equipos de grabación, tanto de vídeo como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la organización.
- Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que superpuesta al mono quede ceñida a éste, y previa autorización del Jurado de la prueba.

5.- MEDIO AMBIENTE

- Será obligatorio el uso de una alfombrilla absorbente en la zona de trabajo de las motocicletas, con el fin de impedir que aceites o combustibles se esparzan por el suelo.
- Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba.

--Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador.

--Los residuos, aceite, basura, etc., serán depositados en contenedores ó depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador.

--El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica ó incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

6.- CONSIDERACIONES GENERALES

--El piloto o su mecánico, además de su equipo, debe presentar su propia motocicleta, conforme a la reglamentación vigente, para ser efectuada una inspección general de la motocicleta conforme a los reglamentos FIM y RFME.

--Inmediatamente después del final de la última manga, las tres primeras motocicletas de cada manga, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para la verificación final durante los 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

--Toda motocicleta que haya tomado parte en una competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas.

--Los pilotos cuyas motocicletas deban pasar la verificación técnica final, deberán poner a los mecánicos y al equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Por norma general, las máquinas depositadas, una vez finalizada la carrera, en la zona de verificación técnica, podrán pasar verificación de oficio.

--Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

--A criterio del Jurado, podrán pasar a parque cerrado para la verificación final, las motocicletas que éstos estimen oportuno.

--Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico o del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación antes, durante o después de la carrera.

REGLAMENTO TECNICO

JUNIOR GP

La detección por parte de los comisarios técnicos o deportivos de la presencia de botones de doble mapa o sistemas que modifiquen la lectura de potencia y que no hayan sido comunicados por el piloto, será causa de EXPULSION del campeonato, independientemente de la prueba de su uso o no en competición.

Motos tipo "GP" derivadas de competición o calle, con llanta 17, semimanillares, carenados completos y quilla. Con un peso mínimo de 93 kg (pudiendo colocar lastre para conseguirlo)

- **80cc 2T**
 - Cubicaje 80 cc (sin tolerancia)
 - Motor libre preparación
 - Carburador max. 28mm
 - Escape libre elección. Max. 109 dB/A
 - Obligatorio montar filtro de aire de libre elección
- **180 4T**
 - Motos derivadas de serie o copas de promoción de 125 cc con un kit cilindro de marca libre de hasta 183 cc.(Sin tolerancia)
 - Culata original de serie
 - Centralita libre elección
 - Escape libre elección. Max. 109 dB/A
 - NO es obligatorio montar filtro de aire

No se permiten prototipos, ni reconversiones de cross/motard a gp, ni tampoco motos de competición tipo moto4/premoto4, etc.

- **MOTO 5**
 - Motos homologadas por la RFME para la categoría MOTO5.
 - Modelo anterior al año 2018 con motor Zhongsen 220cc y carburador Mikuni 28mm o PWK 36mm y **potencia máxima de 22,5CV**
 - Modelo 2018 y posterior con motor Zhongsen CPS 250cc y **potencia máxima 22,5CV**

Todos los elementos de motor, admisión, encendido y caja de cambios serán los originalmente homologados por el fabricante.

- Como refrigerante se utilizara solamente agua, sin ningún tipo de aditivo,
- Será obligatorio, recuperador de líquidos
- Tanto los tapones de llenado y vaciado de aceite, deberán estar precintados con alambre, y en su defecto con sellante
- Llantas 17"
- Se prohíben carenados y componentes estructurales de carbono. Se admiten protecciones, tapas y elementos decorativos. Se prohíbe magnesio y titanio
- Suspensión delantera, libre preparación
- Amortiguador de dirección libre
- Amortiguador trasero, libre preparación

- Sistema de frenos libre
 - La dirección irá provista de topes al final del recorrido
 - Parada de motor, será mediante botón de paro, en perfecto estado de uso
 - El piñón de salida, deberá estar provisto de un protector
 - Las motos deberán ir equipadas con porta números y dorsal, en la parte frontal y laterales (izq., y dcha.)
 - Los dorsales y los fondos serán libres, siempre y cuando el contraste a consideración del técnico sea legible. Los dorsales llevaran la publicidad del patrocinador del campeonato
 - Se permite la utilización de telemetría
 - Manetas de freno y embrague deberán rematar en una esfera con un diámetro mínimo de 19mm
 - **Las estriberas deben ser retráctiles. Los estribos deberán llevar una deslizadera de nylon o similar con la finalidad que la parte metálica de los estribos no dañen el asfalto.**
 - Se permitirá la utilización de desarrollos (piñones y coronas)
 - El escape será de libre preparación, debiendo cumplir las normas RFME y FIM con un nivel sonoro máximo de 109 dB/A.
- La fórmula que se aplicara para definir la cilindrada será : diámetro al cuadrado, x 3,1416x carrera, partido por 4.

NORMAS TÉCNICAS OBLIGATORIAS

- Será obligatorio el pasar la verificación técnica antes de las pruebas.
- Solo está permitida la verificación de una motocicleta por piloto y clase. No podrá verificarse la misma moto para participar en dos categorías

NORMAS TÉCNICAS GENERALES

La comisión organizadora se reserva el derecho a prohibir la salida a la pista, después de un examen técnico, a las máquinas que no respeten el presente reglamento, o que, por alguna razón, reparaciones improvisadas, montaje provisional, etc., pudieran comprometer la seguridad de los pilotos.