



## **Anexo 3: REGLAMENTO TÉCNICO EUROTWINS**

### **Artículo 1.- INTRODUCCIÓN**

Reglamento Técnico adecuado para las Motocicletas Clásicas de Competición en la categoría EuroTwins participantes en el GP Ciudad de La Bañeza.

### **Artículo 2.- MOTOCICLETAS ADMITIDAS**

- Motocicletas **bicilíndricas Europeas** derivadas de modelos de calle de fabricación anterior al 1984 (Ducati, Morini, Laverda, Benelli, BMW, Moto Guzzi, etc...).
- **NO SERÁN ADMITIDAS con motores de origen japonés.**
- **NO SERÁN ADMITIDAS motocicletas de carreras ni prototipos.**

#### **2.1.- Motores:**

- Cilindrada hasta 650 c.c. de 4 tiempos (habrá 2 categorías: Hasta 500.c. y Hasta 650c.c.)
- Bicilíndricos (2 Cilindros).
- Motores refrigerados por aire y aceite. **No se permiten refrigerados por agua.**
- Los carburadores serán libres atmosféricos, pero **solo de campana redonda.**

#### **2.2.- Dorsales:**

- Los dorsales serán: Categoría 500c.c. fondo **AMARILLO** y número de dorsal **NEGRO**. Categoría 650c.c. fondo **BLANCO** y número de dorsal **NEGRO**.

**Las motocicletas de la categoría EuroTwins, deben ajustarse al reglamento técnico para mantener la pureza de esta categoría.**





### **Artículo 3.- FABRICACIÓN**

**Las motocicletas contempladas en este reglamento serán derivadas de motocicletas de la calle de SERIE de la época.**

Este reglamento se acoge a los modelos y años de fabricación, teniendo en cuenta que los equipos y deportistas (pilotos) de la época (hasta el año 1984), realizaron cambios con materiales y medios de la época, lo cual también tiene en cuenta este reglamento, de acuerdo con los siguientes criterios:

- No se pueden intercambiar chasis, basculantes, motores, depósitos y fibras entre las marcas.

- Así mismo se permite utilizar todo el material de serie que se fabricaba en la época para estos modelos de motos, y que se hacía de forma genérica (moto standar/de serie) o para una marca en particular, tales como, barras de suspensión, tijas, manetas, fibras, semimanillares, llantas, frenos, amortiguadores, piñones, coronas.

- Deben respetarse los logotipos de cada marca, así como la decoración y los diseños de pintura, se pueden variar el orden de los colores.

### **Artículo 4.- CARACTERÍSTICAS**

**4.1.-** Las motocicletas deben presentarse lo más parecido a su época. Respetando los modelos de cada fabricante y marca; y deben usarse colines, silletas, frenos, discos, depósitos y carenados de época, o caso de que sean de fabricación posterior, deberán tener aspecto similar que si fueran del periodo original. Se utilizarán siempre aleta (guardabarros) delantera, excepto cuando sea moto carenada y que esta lleve la forma de la rueda, como eran en la época.

**4.2.- Suspensiones;** Horquillas con diámetro máximo permitido de 38mm.





- 4.2.1.- Se admiten regulaciones, pero no han de quedar a la vista.
- 4.2.2 Las barras de horquilla en ningún caso han de sobrepasar más de 50mm la tija superior.
- 4.2.3.- Solo se permitirán suspensiones traseras con sistema de doble amortiguador.
- 4.2.4.- **Permitidos** amortiguadores con depósito de gas, pero **NO con botella separada.**
- 4.3.- Frenos; Discos rígidos de diámetro máximo de 280mm.
- 4.3.1.- **No están permitidos discos flotantes ni semiflotantes.**
- 4.3.2.- Solo se permiten bombas de freno **delanteras axiales** con **depósito de líquido de frenos integrado. NO permitidas** bombas radiales.
- 4.4.- Protector de freno; Se recomienda por seguridad. NO obligatorio.
- 4.5.- Llantas; Permitidas llantas de 18 y 19 Ø pulgadas. Ancho máximo 3,5 pulgadas. La anchura máxima de neumático será de 130mm.
- 4.6.- Chasis; Se permiten refuerzos en chasis y basculante, siempre que no rompan la estética.
- 4.7.- Todas las motos tendrán que montar semimanillares con terminación redondeada. Han de estar colocados por debajo de la tija superior, no pudiendo superar en ningún momento dicha tija.
- 4.8.- Las motocicletas deben estar equipadas de un interruptor corta-contacto, tipo ON/OFF (**no pulsador**) en estado de funcionamiento situado a un lado u otro del semimanillar cerca de la mano, teniendo en cuenta que, en las motos, por la propia configuración del motor, el pulsador es poco efectivo, dado que por encima de un régimen de vueltas no afecta el corte eléctrico.
- 4.9.- Los topes de dirección son obligatorios y deberán estar colocados adecuada y firmemente de forma que permita dejar libre el espacio suficiente y seguro entre la mano cerrada sobre cualquiera de los puños y el depósito de la moto, al girar el tren delantero.





4.10.- **Es obligatorio el precintado de los tapones y tornillos que accedan a espacios físicos ocupados o bañados por aceite.**

4.11.- Será obligatoria la instalación de una bandeja recoge aceite (correctamente sujeta) cuya capacidad sea al menos la mitad del aceite del cárter.

4.12.- Todos los respiraderos del motor y/o desvaporizadores deberán terminar en un recipiente de cantidad mínima de 250c.c.

4.13.- Los escapes terminarán en bordes redondeados, no cortantes. Es **aconsejable** el **uso de silenciosos** en todas las motos. **No se permiten** silenciosos de **carbono o Kevlar** (tipo Akrapovic, Leo Vince, etc...)

4.14.- Las motocicletas deberán instalar un protector en el piñón de la cadena.

4.15.- Las motocicletas deberán instalar un protector cadena/corona y es **obligatorio la aleta de tiburón** que cubra suficientemente la corona.

#### **Artículo 5.- NEUMÁTICOS Y RUEDAS**

Los neumáticos deben ser de turismo o deportivos. **No se permiten SLIKS ni SLIKS RAYADOS.** Se recomienda utilizar calentadores, aunque en la época no existían. Por seguridad es permitido.

#### **Artículo 6.- DISPOSICIONES GENERALES Y DE SEGURIDAD**

Todas las motocicletas deben llevar, en el depósito material ignífugo. La boca de carga de combustible de los depósitos se cerrará con tapones homologados por las marcas preferiblemente los de rosca. Quedando prohibidos los de presión con junta tórica. **Obligatorio explosafe (mousse) dentro del depósito.**

**No se permitirán** manillares “PLANOS” o enduro, ya que estos están prohibidos por la normativa de seguridad en competiciones de velocidad y además no son recomendables ni estéticos en competiciones de velocidad.





Para dar cumplimiento a la normativa internacional, sobre seguridad en motos, pilotos y pistas, es obligatoria nuestra aportación, para tener adecuadas nuestras motos en esta materia, y así mismo los componentes de protección del piloto. Por lo cual se detallan a continuación las medidas básicas, si bien todo lo que se avance en materia de seguridad representa un beneficio general.

- Los depósitos de combustible tendrán dentro el material ignifugo homologado.
- Se montará un protector de cadena y aleta de tiburón efectivo y situado correctamente.
- **Todos los tapones de aceite deberán ir precintados.**
- **Los gases, vapores de motor irán a un recipiente externo de 250cc.**
- El respiradero del depósito, llevara una válvula que permita tener el depósito sin presión pero que evite la salida de combustible.
- Solamente se utilizarán semimanillares de uso en competición.
- Se montarán topes de dirección y/o amortiguador de dirección.
- Las estriberas y semimanillares acabaran en puntas **redondeadas/teflón.**

En todo lo demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos de seguridad del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba. Cualquier cuestión que se suscitase, se resolverá basándose en el presente Reglamento por la Comisión Deportiva.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos indicados podrán ser resuelto por la Comisión Deportiva Federativa.

En los demás, todas las motocicletas deberán estar preparadas de acuerdo con los requerimientos del código FIM y/o del reglamento particular de la prueba.

**El no cumplimiento de cualquiera de las indicaciones conllevará a la no participación en el evento.**





## Artículo 7.- RECOMENDACIONES E INTERPRETACION DEL REGLAMENTO

Decoración de las motocicletas: La decoración de las motocicletas se realizará respetando en lo posible los colores originales que cada marca utilizaba en la época, así como los diseños y fileteados, no estando permitido los colores excesivamente vivos, que puedan desvirtuar el espíritu clásico de estas motos de época y competición.

No se admitirán motocicletas cuyo aspecto exterior de conservación y/o de restauración, no se adapte a los mínimos exigibles por el presente Reglamento Técnico, a todas las pruebas se desplazará un Comisario Técnico, el cual tendrá la potestad de DENEGAR LA SALIDA A PISTA (previo informe al Director de Competición) a las motocicletas que no reúnan las mínimas condiciones exigidas en el Reglamento Técnico.

Cualquier cuestión y disposición no prevista en los reglamentos ya indicados podrán ser resueltas por la Comisión Deportiva.

Uso de carburantes: Estarán permitidos todos los combustibles comerciales hasta 115 octanos.

La vestimenta de los pilotos: Monos de cuero de **una sola pieza, a ser posible que simulen los monos de la época de la categoría.**

Seguridad del piloto: Se recomienda utilizar siempre espaldera y protecciones en el mono, tanto las botas, guantes y mono deberán estar en perfecto estado. El casco estará debidamente homologado con la identificación del fabricante para uso deportivo, **la correa de fijación será con el sistema de doble anilla y será modelo integral.** Todos los pilotos están obligados a presentar el equipo personal en la verificación técnica.

