

# **DECCLA**

## **REGLAMENTO TÉCNICO**

Las motocicletas participantes en las carreras organizadas por DECCLA se agruparán en las siguientes categorías:

- Classic 250
- Classic 500
- Sport 250
- Sport 750
- Open

**Todas las cuestiones relativas a estas normativas y disposiciones técnicas y de seguridad son competencia exclusiva del Comité técnico DECCLA.**

**Este reglamento solo se aplica a los eventos organizados directamente por DECCLA y no es extensible a otros campeonatos y manifestaciones deportivas donde DECCLA no es competente.**

**Todas las motocicletas participantes tendrán que respetar las normas técnicas y de seguridad detalladas a continuación.**

**Un inspector técnico tendrá potestad sobre las decisiones técnicas y de seguridad. Cualquier motocicleta participante en un evento organizado por DECCLA tendrá que ser verificada previamente y declarada apta conforme al reglamento. En casos de no-conformidad la organización tendrá la potestad de denegar la salida a pista.**

**Toda duda o aclaración respecto al reglamento DECCLA puede dirigirse al Comité técnico a la dirección [info@deccla.com](mailto:info@deccla.com)**

## Categoría **CLASSIC 250**

Cilindrada 2T: Monocilíndricas hasta 250 cc

Cilindrada 4T: Monocilíndricas hasta 350 cc

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Solo llantas de radios  
Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor  
Eje trasero: tambor

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador  
No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevase en origen  
No se permite regulación exterior

Carburador: Solo campana redonda  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada

Dorsal: fondo negro o fondo verde, número en blanco

Chasis: Solo se permiten chasis originales o réplica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o réplica del original sin modificaciones.

Fabricación: hasta 31/12/1969  
se admiten réplicas si el modelo es de fabricación posterior

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

No se admiten motos ni propulsores de origen japonés

## Categoría **CLASSIC 500**

Cilindrada 2T: Monocilíndricas hasta 350 cc  
Bicilíndricas hasta 250 cc  
Cilindrada 4T: Todos hasta 500 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Solo llantas de radios  
Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: tambor  
Eje trasero: tambor

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador  
Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen  
No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevara en origen  
No se permite regulación exterior de frenos en extensión y compresión sean estos manuales o por aire  
Se permite regulación exterior de precarga de muelle

Carburador: Solo campana redonda  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada

Dorsal: fondo amarillo con número negro

Chasis: Solo se permiten chasis originales o réplica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o réplica del original sin modificaciones.

Fabricación: hasta 31/12/1972  
se admiten réplicas si el modelo es de fabricación posterior

Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

Se admiten todas las marcas de motocicletas

## Categoría **SPORT 250**

Cilindrada 2T: todos hasta 250 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

Cilindrada 4T: todos hasta 350 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Llantas de radios o aleación  
Máxima anchura llantas WM4 2.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 120

Frenos: Eje delantero: Tambor o Disco simple (solo se permite 1 disco)  
Eje trasero: Tambor o Disco  
Diámetro máximo discos 260mm  
Los discos de freno están permitidos solo con llantas de aleación  
Solo pinzas de simple pistón  
Bomba freno delantera con DEPOSITO REDONDO INCORPORADO  
Manetas freno y embrague sin regulación  
Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador  
Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen  
No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 35mm - convencional  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevara en origen  
No se permite regulación exterior de frenos en extensión y compresión sean estos manuales o por aire  
Se permite regulación exterior de precarga de muelle

Carburador: Solo campana redonda  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada

Dorsal: fondo verde con número blanco

Chasis: Solo se permite la utilización de chasis originales o réplica de los originales.  
Se permiten modificaciones en los chasis originales (recortar tubos, añadir refuerzos o variar cotas). Se permite cambiar o modificar el basculante original.

Fabricación: hasta 31/12/1979  
se admiten réplicas si el modelo es de fabricación posterior

**No se admiten motos ni propulsores de origen japonés**

## Categoría **SPORT 750**

- Cilindrada 2T: Todos hasta 500 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)  
Cilindrada 4T: Todos hasta 750 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro cilindros)  
La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada
- Llantas: Radios o Aleación  
Máxima anchura llanta delantera WM4 2.50", solo 18" o 19"  
Máxima anchura llanta trasera WM5 3.00", solo 18" o 19"
- Neumáticos: Máxima anchura 130
- Frenos: Tambores o Discos  
Diámetro máximo discos 300mm  
Solo pinzas de simple pistón  
Bomba freno delantera con DEPOSITO REDONDO INCORPORADO  
Manetas freno y embrague sin regulación  
Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones
- Amortiguad.: Obligatorio doble amortiguador  
Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevaran en origen  
No se permite regulación exterior por aire, ni depósitos exteriores
- Horquilla: Diámetro máximo 38mm - convencional  
Diámetros mayores solo en caso que el modelo lo llevara en origen  
No se permite regulación exterior de frenos en extensión y compresión sean estos manuales o por aire  
Se permite regulación exterior de precarga de muelle
- Carburador: Solo campana redonda  
Excepciones: DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada
- Dorsal: fondo blanco con número negro
- Chasis: Solo se permiten chasis originales o replica de los originales sin modificaciones de importancia. Se permite añadir refuerzos. Se permite la utilización de chasis especiales de competición de la época, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, etc.). Solo se permite el basculante original o replica del original sin modificaciones.
- Fabricación: hasta 31/12/1979  
se admiten replicas si el modelo es de fabricación posterior
- Importante: Las motocicletas participantes en esta categoría deberán respetar estrictamente la estética del modelo original. Cualquier modificación de importancia respecto al modelo original (ejemplo: basculantes especiales, cilindros, culatas, embragues diferentes etc.) tendrá que estar debidamente documentada (fotografías, artículos de prensa etc.) como existente en el modelo en la época.

Se admiten todas las marcas de motocicletas

## Categoría **OPEN**

Cilindrada 2T: todos hasta 750 cc. (Mono/Bi/Tri/Cuatro/Seis cilindros)  
Cilindrada 4T: todos hasta 1100 cc (Mono/Bi/Tri/Cuatro/Seis cilindros)

La preparación del motor es libre en su interior, respetando siempre el límite de cilindrada

Llantas: Llantas de radios o aleación  
Máxima anchura llanta delantera 2.75", solo 18" o 19"  
Máxima anchura llanta trasera 3.50", solo 18" o 19"

Neumáticos: Máxima anchura 150

Frenos: Tambores o Discos  
Diámetro máximo discos 300mm  
Solo pinzas de simple pistón  
Bomba freno delantera con DEPOSITO INCORPORADO, redondo o cuadrado  
Manetas freno y embrague sin regulación  
Cada pinza de freno podrá tener un máximo de DOS pistones

Amortiguadores: Obligatorio doble amortiguador  
Mono-amortiguador permitido solo para modelos que lo llevarsen en origen  
No se permiten depósitos exteriores

Horquilla: Diámetro máximo 42mm - convencional  
Se permite regulación exterior

Carburador: Libre

Dorsal: fondo blanco con número negro

Chasis: Solo se permite la utilización de chasis originales o replica de los originales.  
Se permiten modificaciones en los chasis originales (recortar tubos, añadir refuerzos y variar cotas). Se permite el uso de chasis de competición especiales, siempre que estos estén debidamente documentados (Rickman, Seeley, Motoplast etc.). Se permite cambiar o modificar el basculante original.

Fabricación: hasta 31/12/1982  
se admiten replicas si el modelo es de fabricación posterior

Las motocicletas de marca MOTO GUZZI no podrán utilizar el motor de cilindros cuadrados. Solo se admiten los motores de cilindros y culatas redondos. No se admiten cilindros y culatas que hayan sido redondeados mediante mecanizado.

Se admiten todas las marcas de motocicletas

## **Normas y disposiciones generales para todas las categorías**

### **1 - Motor y cambio**

- 1.1 No se permiten motores sobrealimentados.
- 1.2 Se permite cambiar libremente las piezas internas de motor y caja de cambios, siempre que se respeten los límites de cilindrada establecidos para cada categoría.
- 1.3 El aspecto exterior del propulsor deberá respetar estrictamente el del original del modelo.
- 1.4 No se permite el uso de Airbox o cualquier tipo de caja de admisión presurizada.

### **2 - Sistema Escape 2T**

- 2.1 La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.
- 2.2 En caso de montar un sistema de escape "racing", es obligatorio el uso de silenciosos. El material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

### **3 - Sistema Escape 4T**

- 3.1 La elección del sistema de escape es libre, respetando en la medida de lo posible la estética de la época de la motocicleta.
- 3.2 En caso de montar silenciosos, el material de éstos no podrá ser de fibra de carbono o kevlar.

### **4 - Chasis y basculante**

- 4.1 En las categorías Classic 250, Classic 500, Sport 250 y Sport 750 no se permiten basculantes de sección rectangular. Será permitido solamente en los casos que el modelo de origen lo montase.
- 4.2 No se permite la utilización de titanio, fibra de carbono o kevlar en los chasis o basculantes. El aluminio será permitido si se demuestra que el modelo en origen montaba componentes de este material.

## **5 - Fibras y accesorios**

- 5.1 Obligatorio el desmontaje de FARO, PILOTO TRASERO, INTERMITENTES, ESPEJOS, MATRICULA, CUBRECADENAS, CABALLETE CENTRAL Y CABALLETE LATERAL para todas las categorías.
- 5.2 Esta permitida la utilización de fibra de carbono solamente en componentes de carrocería (guardabarros, deposito, carenado, colin y portanumeros), siempre y cuando se encuentren debidamente pintados.
- 5.3 No se permite el uso de manillares planos de una sola pieza. Es obligatorio el montaje de semimanillares.
- 5.4 En las categorías Classic 250, Classic 500, Sport 250 y Sport 750 solo se permiten mandos de acelerador de salida frontal. En las categorías Open y Copa RD se permiten mandos de acelerador con salida lateral.

## **6 - Sistemas de freno**

- 6.1 En ningún caso los discos de freno podrán ser flotantes o semiflotantes, solo se permite la utilización de discos de freno fijos.
- 6.2 En ningún caso se admiten bombas de freno con deposito separado ni manetas de freno y embrague que tengan regulación manual. Los depósitos separados podrán utilizarse en las bombas traseras.

## **7 - Neumáticos**

- 7.1 Los neumáticos pueden ser de turismo, deportivos o racing. No se permite el uso de slicks, slicks rayados o neumáticos especiales de lluvia.

## **8 - Carburación**

- 8.1 La elección del carburador es libre, siempre que sea un modelo de la época a la que corresponde el modelo de motocicleta o una replica de estos.
- 8.2 En las categorías Classic 250, Classic 500, Sport 250 y Sport 750 no se permite el uso de carburadores de guillotina o compuerta plana ni con power jet (se admiten los carburadores DELLORTO mod. VHBZ y VHBT de campana cuadrada). En estas mismas categorías no se permite sistemas de admisión con laminas.

## **9 - Llantas de aleación**

- 9.1 Las llantas de aleación están permitidas cuando el modelo las haya llevado en origen o el mismo modelo las haya montado en competición. Las medidas para cada categoría serán respetadas.

## **10 - Dorsales**

10.1 Los números y los dorsales tendrán que respetar las siguientes medidas mínimas:

Dorsal: altura mínima 200 mm y anchura mínima 250 mm

Números: altura mínima 140 mm y anchura mínima 80 mm, espacio entre números 15 mm.

10.2 La organización se reserva el derecho de asignar los números de los dorsales a cada equipo o piloto participante.

## **11 - Seguridad**

11.1 Es obligatorio el precintado con alambre de los tapones y tornillos que accedan a espacios ocupados o bañados por aceite y líquidos de refrigeración.

11.2 Es obligatorio el precintado con alambre de los puntos de fijación de los tirantes de los tambores de freno así como de los tirantes de las pinzas de freno posteriores.

11.3 Para las motos de 4 tiempos es obligatorio el montaje de una bandeja de recuperación de aceite como establecido por normativa FIM. Su capacidad mínima será la de la mitad de la cantidad de aceite contenida en el carter (o en el depósito separado en caso de carter seco).

11.4 Todos los manguitos o tubos de aceite y gasolina tendrán que estar en excelente estado y encontrarse debidamente acoplados y cerrados con abrazaderas de metal (no se permite el cierre con alambre o abrazaderas de plástico).

11.5 Todos los tubos de respiradero o desvaporizadores (Carter motor, Caja cambios, Depósito gasolina, Batería, Depósito agua) tendrán que terminar en uno o más recipientes de una capacidad mínima de 250cc, montado en posición vertical (inclinación máxima permitida 30%).

11.6 Todas las manetas tendrán que tener su terminación en bola redondeada.

11.7 El mando de gas tendrá que volver automáticamente en posición de cierre.

11.8 El guardabarros delantero tendrá que estar montado de manera fija y segura. Los bordes de los guardabarros metálicos tendrán que estar redondeados.

11.9 Las palancas de freno y cambio así como las estriberas tendrán que tener sus bordes redondeados, sin cantos vivos.

11.10 Pipa de dirección, basculante y rodamientos de rueda sin holguras.

11.11 Todas las motocicletas equipadas con cadenas de transmisión tendrán que montar un cubrecadenas de seguridad en la parte inferior del basculante a la altura de la corona posterior como predispuesto por normativa FIM.

11.12 Todas las motocicletas tendrán que montar un cortacorriente de seguridad de fácil accesibilidad una vez en marcha.

En general, y apelando al sentido común de los participantes, se ruega que se revisen los neumáticos y que estos estén en correcto estado de funcionamiento, así como el estado general de

la motocicleta y del propio equipamiento de seguridad (mono, guantes, casco y botas).