
2025



BMW MOTORRAD RR IBERIA CUP

REGLAMENTO TÉCNICO 2025



Organizado por:

Apartado 1. Licencias, dorsales y decoración

1.1- Licencias

Podrán participar en el campeonato todos los pilotos que posean una BMW S 1000 RR o M 1000 RR en cualquiera de sus modelos, versiones y nivel de preparación. Podrán participar y puntuar en este Campeonato y sus distintas categorías, todos los pilotos con licencia homologada expedida por la RFME o Federaciones extrajeras con permiso de salida, y su admisión estará supeditada a que necesidades técnicas de la organización permitan la admisión de todos los pilotos.

1.2- Colores y dimensiones de los dorsales

Será obligatorio un dorsal por motocicleta en la parte frontal; será obligatorio también el uso de dorsal en los laterales uno a cada lado de la motocicleta.

El número delantero debe estar colocado en el centro de la cúpula – frontal.

Los números laterales, en caso de su uso, deberán situarse tanto a derecha como a izquierda de la motocicleta en una superficie plana. Podrán ir alojados tanto en el colín de la motocicleta como en el lateral del carenado o quilla. Estos deben de ser visibles con la motocicleta entre 60º y 90º.

- Dorsal Frontal

La altura mínima del número será de 140mm. El ancho mínimo de cada dígito será de 80mm.

El ancho mínimo en el trazo de cada dígito será de 25mm

El área de respeto para las cifras con respecto al borde del fondo, será como mínimo de 25mm en todo el contorno del número.



- Dorsales Laterales

La altura mínima del número será de 120mm. El ancho mínimo de cada dígito será de 70mm.

El ancho mínimo en el trazo de cada dígito será de 20mm

El área de respeto para las cifras con respecto al borde del fondo, será como mínimo de 20mm en todo el contorno del número.



El diseño del dorsal será libre siempre que la organización lo considere legible.

No está permitido el uso de más de dos cifras si la dirección de carrera no lo autoriza.

El color será lo más próximo al color especificado para la categoría. Los colores de los números y fondos:

	Fondo	Número
Superbike	ROJO	NEGRO
Open	AMARILLO	NEGRO
Stock	AZUL CELESTE	NEGRO

En caso de disputa sobre la legibilidad del/los número/s, la decisión del Director Técnico será definitiva.

1.3- La decoración de las motocicletas

Será de libre elección de los pilotos, pero habrá que reservar un espacio para los patrocinadores técnicos del evento los cuales tendrán que ser y estar como se explica en la siguiente imagen. Será obligado que estén los adhesivos en su lugar antes de pasar verificación técnica y se limitará el acceso a pista en caso de no ser así. Si se toma parte en la carrera y no se cumple esta norma el piloto será desposeído de todos los puntos conseguidos en la misma.

La organización proveerá del primer kit de pegatinas gratis para cada piloto inscrito a la temporada completa, en caso de necesitar más kits de pegatinas estos serán costeados por el piloto.

Se permitirá el uso de otra decoración (o carenados viejos/usados) durante los entrenos no oficiales siempre y cuando no contengan publicidad de marcas competencia de nuestros patrocinadores oficiales.



Apartado 2. Neumáticos

Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial (Dunlop V2 Motorsport) se pueden usar.

Las especificaciones de los neumáticos disponible serán:

Neumático delantero – KR MS3 ó KR MS4

Neumático trasero – KR MS1

El uso de cualquier otra marca y/o compuesto durante cualquiera de las pruebas oficiales del campeonato (clasificaciones o carrera) acarreará la anulación de los resultados del fin de semana y sus consiguientes puntos.

En caso de incumplir la norma alguna de las clasificaciones se penalizará con la última posición en la parrilla de salida.

Si el incumplimiento de la norma se aplica durante la carrera se anulará el resultado y se procederá a la retirada todos los puntos conseguidos en dicha carrera en todas las categorías en las que el piloto haya puntuado.

* Se podrá hacer uso de cualquier compuesto (siempre y cuando provenga del Suministrador oficial del campeonato) durante los entrenos libres.

* Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado...).

Apartado 3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Las siguientes normas están dirigidas a limitar los cambios en las motocicletas homologadas, en interés de la seguridad y para la aplicación en competición entre varios conceptos de motocicleta.

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

Si el cambio de una parte o sistema no está específicamente permitido en los siguientes artículos, entonces está prohibido.

Las motocicletas de Superbike necesitan una homologación de la FIM basada en la categoría Superstock. Todas las motocicletas deben ser de aspiración normal. Todas las motocicletas deben cumplir, en todos sus apartados, las exigencias del Reglamento Técnico de Velocidad como especifican estas normas y el listado de piezas aprobadas, excepto si la motocicleta ya esté equipada igual al modelo homologado.

Las apariencias, frontal, laterales y trasera y el perfil de las motocicletas deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (como la originalmente producida por el constructor). El aspecto del sistema de escape está exento de esta regla.

3.1- Motor (para todas las categorías)

3.1.1- Tapas laterales y sus protecciones

- a. Todos los cárteres que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída, deben estar protegidos por una segunda tapa metálica: aleación de aluminio, acero inoxidable o acero. Las tapas en materiales compuestos y titanio no están permitidas.
- b. La tapa secundaria debe cubrir un mínimo de 1/3 de la tapa original. No debe tener superficies cortantes que puedan dañar la superficie de la pista.
- c. Estas tapas deben ir atornilladas de forma segura con un mínimo de tres (3) tornillos de los que sujetan la tapa original al cárter.
- d. Placas o barras de protección para las caídas hechas de aluminio o hierro también están permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos, abrasiones y daños de caídas.
- e. Las tapas aprobadas por la FIM se permiten sin distinción de su material o dimensiones.
- f. Será admitidas las tapas comercializadas por un fabricante especializado en accesorios y protectores para motocicleta y que como mínimo cumpla con la superficie de protección y sujeción especificada en los apartados c y d. Las tapas en materiales compuestos y titanio no están permitidas.
- g. Las tapas que protejan partes del motor con aceite deben asegurarse con tornillos de acero.
- h. El director técnico del Campeonato tiene la potestad para rechazar cualquier tapa que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

3.1.2- Sistema de refrigeración

- El único líquido refrigerante del motor permitido es el agua.
- Se puede colocar delante de los radiadores de aceite/agua una rejilla de protección.
- Los manguitos y el vaso de expansión pueden ser cambiados.
- El sobrante/respiradero del radiador ha de descargar en un depósito apropiado de al menos 250cc.

3.1.3- Caja de aire (Airbox)

- El filtro de aire puede ser modificado o cambiado, pero debe ser montado en su posición original.
- Los tubos de drenaje de la caja de aire deben ser sellados.
- Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. Los respiraderos de aceite deben estar conectados, pueden pasar a través de un depósito de captura de aceite y deben descargar únicamente en el airbox.

3.1.4- Sistema de escape

- Los tubos de escape y los silenciadores pueden modificarse o cambiarse. Los catalizadores deben ser retirados.
- Por razones de seguridad, los bordes de la (s) salida (s) del escape deben redondearse para evitar los filos cortantes.
- El límite de ruido para Superbike es de 107 dB/A (con una tolerancia de 3 dB/A después de los entrenamientos y/o carrera).

3.1.5- Control del ruido

- Límites de ruido en vigor:

El ruido será controlado a un máximo de 107 dB/A medido a una velocidad de 11 m/sec. Es obligatorio disponer de un cuentarrevoluciones que marque las revoluciones del motor para la prueba de sonido.

- Control del ruido

Debido a la similitud de las carreras de los pistones en las diferentes configuraciones de los motores dentro de las clases, el control de ruido será efectuado a unas RPM fijas. Sólo por referencia, la velocidad principal del pistón a la cual el control de ruido será efectuado está calculada a 11 m/sec.

	2 Cilindros	3 Cilindros	4 Cilindros
Mas 750 c.c.	5.000 RPM	5.000 RPM	5.500 RPM

- Control de ruido después de la competición

En una competición que requiera un examen final de las motocicletas antes de que sean anunciados los resultados finales, podrá hacerse un control de ruido para al menos las Tres primeras motocicletas de la clasificación final. En este control final, habrá una tolerancia de 3 dB/A.

3.2- Chasis y subchasis trasero (para todas las categorías)

- a. Los laterales del chasis pueden protegerse con un recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del chasis y dejar un espacio, como mínimo de 10 cm de largo por 5 cm de alto, en el lado derecho cerca del eje de dirección, para poder pegar en el chasis la pegatina de verificación.
- b. Se pueden instalar protectores contra colisiones en el chasis, usando los puntos existentes (longitud máxima 50mm), o en los extremos de los ejes de las ruedas (longitud máxima 30mm).
- c. El subchasis frontal /soporte de carenado puede ser cambiado o alterado, **el material es libre.**
- d. El subchasis o parte trasera del chasis puede ser cambiado o modificado.
- e. Se pueden añadir soportes de asiento suplementarios.

3.3- Suspensiones (para todas las categorías)

3.3.1- Suspensión electrónica:

- a. No puede ser usado ningún sistema de suspensión, de recambio o prototipo, controlada electrónicamente. Las suspensiones controladas electrónicamente pueden únicamente ser usadas si ya estuvieran presentes en el modelo de producción de la motocicleta homologada.
- b. Las válvulas controladas electrónicamente deben permanecer como las homologadas.
- c. La ECU de la suspensión electrónica debe permanecer como la homologada y no puede recibir información sobre la posición de la motocicleta en la pista o sobre el tramo que recorre; la suspensión no puede ajustarse en función de la posición en pista (curva por curva).
- d. El interfaz electrónico entre el piloto y la suspensión debe permanecer como en la motocicleta homologada. Está permitida eliminar o desactivar este interfaz.
- e. El sistema de suspensión original debe trabajar de forma segura en caso de fallo electrónico.
- f. Los sistemas con fluidos electro-magnéticos que cambian la viscosidad de los fluidos de las suspensiones durante su uso no están permitidos.

3.3.2- Horquilla delantera:

- a. Se permite la modificación necesaria para sustituir o limitar el tope de giro de la dirección.
- b. El amortiguador de dirección puede añadirse o remplazarse por un amortiguador accesorio.
- c. El amortiguador de dirección no puede actuar como dispositivo que limite el ángulo de giro.
- d. Los tapones de las horquillas se pueden modificar o reemplazar para permitir el ajuste externo. Estos pueden sobresalir del área de sujeción de la barra de la horquilla un máximo de 18 mm por encima del tubo de horquilla estándar. El tapón de la horquilla nunca puede estar por debajo del plano superior de la tija, ni ser usado como parte de sujeción de la barra. La totalidad del ancho de la tija debe ser usada para sujetar la barra.
- e. Los retenes (o guardapolvos) se pueden modificar, cambiar o retirar si la horquilla se mantiene sin fugas de aceite.
- f. Horquillas electrónicas: La suspensión delantera electrónica puede ser sustituida por un sistema mecánico de un modelo homologado similar, del mismo fabricante.

3.3.3- Brazo de suspensión posterior (Basculante) – (Para todas las categorías)

- a. Es obligatorio fijar un protector de cadena rígido, de modo que impida que el piloto pueda introducir accidentalmente la mano, entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda. Este protector ha de estar lo más cerca posible del conjunto cadena-corona y debe cumplir su cometido con cualquier dimensión de corona y de distancia de la rueda respecto aleje del basculante.
- b. Unos soportes para el caballete de la rueda posterior pueden añadirse al basculante por medio de soldadura o fijados mediante pernos. Los soportes tienen que tener los bordes redondeados (de amplio radio). Los tornillos de fijación deben enrasarse. Un sistema de anclaje o puntos para mantener la pinza trasera en su sitio puede ser añadido al basculante.
- c. Los laterales del basculante pueden protegerse con un vinilo o recubrimiento en material compuesto de no más de 1,5 mm de grosor. Estas protecciones deberán tener la forma del basculante.

3.3.4- Amortiguador posterior (para todas las categorías)

- a. Suspensión mecánica: La unidad de suspensión trasera y el muelle pueden cambiarse.
- b. Suspensión electrónica: Si el sistema original no facilita el ajuste de la altura del piloto, el amortiguador original puede modificarse para permitir dicho reglaje siempre que no se modifique ninguna parte hidráulica. El amortiguador trasero electrónico puede ser cambiado por uno de tipo mecánico.

3.4- Llantas (para todas las categorías)

- a. Los contrapesos de equilibrio pueden ser quitados, cambiados o añadidos.
- b. Son obligatorias las válvulas de inflado de aluminio o acero. Se recomiendan válvulas en ángulo.
- c. Se autoriza el uso de válvulas con sensor de presión.

3.5- Frenos (para todas las categorías)

- a. El sistema de frenos antibloqueo (ABS) puede ser usado solo si está instalado en el modelo homologado para el uso en carretera. Sin embargo, debe ser completamente de origen (cualquier parte electrónica o mecánica debe permanecer como la homologada, con la excepción de los discos de freno y bombas de freno) y sólo el software del ABS puede ser modificado.
- b. Las motocicletas deben estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

El Director Técnico ESBK tiene la potestad de rechazar cualquier protector que no satisfaga estos propósitos de seguridad.

3.6- Manillares y mandos manuales (para todas las categorías)

- a. Los manillares pueden cambiarse.
- b. El acelerador debe cerrarse por sí mismo cuando no es girado manualmente.
- c. La caña del acelerador y sus cables asociados, pueden ser modificados o reemplazados pero la conexión al cuerpo del acelerador y sus controles, debe permanecer como los de la motocicleta homologada. Los aceleradores operados por cable (en la caña) deben ser equipados con ambos cables, de accionamiento y retorno, incluso cuando actúen por "drive by wire".
- d. Las manetas de freno y embrague pueden ser reemplazadas por piezas de recambio comerciales. Se podrá instalar un regulador para la leva del freno.
- e. Los interruptores pueden ser cambiados o retirados, pero el pulsador del arranque eléctrico y el interruptor de paro de motor deben estar colocados en el manillar.
- f. Las motocicletas deben estar equipadas con un interruptor o botón de pare en el manillar derecho (que pueda ser alcanzado por la mano mientras está apoyada en el puño) capaz de detener el motor. El interruptor o botón debe ser de color ROJO.
- g. Los extremos del manillar expuestos deben estar terminados con un material sólido o cubierto de caucho.
- h. El ángulo de giro mínimo de la dirección a cada lado debe ser al menos de 15° para todas las motocicletas.
- i. Se deben instalar topes sólidos (que no sean amortiguadores de dirección) para garantizar una distancia mínima de 30 mm entre el manillar con manetas y depósito combustible, chasis u otro carenado cuando se cierra la dirección completamente para evitar atrapar los dedos del piloto.
- j. Se prohíbe la reparación por soldadura de manillares de aleación ligera.
- k. Todas las palancas del manillar (embrague, freno, etc.) deben acabar en bola (diámetro de esta bola debe ser de al menos 16 mm). Esta bola también puede ser aplanada, pero en cualquier caso los bordes deben ser redondeados (espesor mínimo de esta parte aplanada) 14 mm). Estos extremos deben estar fijados permanentemente y formar una parte integral de la maneta.
- l. Cada palanca de control (mano y pedal) debe montarse en un eje independiente.
- m. La palanca del embrague puede tener un protector instalado equivalente al protector de la palanca del freno.

3.7- Estriberas y sus mandos (para todas las categorías)

- a. Las estriberas y sus mandos pueden ser cambiados y reposicionados
- b. La palanca de cambios (y pedal de freno trasero, si se mantiene) deben permanecer operadas por los pies del piloto.
- c. Las estriberas deben montarse fijas o de tipo plegable, en cuyo caso deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.
- d. El extremo de la estribera debe acabar en una semiesfera de al menos 8 mm de radio.
- e. Las estriberas no plegables (fijas) deben acabar en un tapón en aluminio, plástico, Teflón® o cualquier otro material equivalente, fijado de forma permanente (radio mínimo de 8mm). La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible. El Director Técnico del Campeonato tiene la potestad de rechazar cualquier tapón que no satisfaga este aspecto de seguridad.

3.8- Depósito de gasolina (para todas las categorías)

- a. El depósito de gasolina debe llenarse completamente **de un producto retardante del fuego para evitar que genere gases en su interior** (preferentemente **con Explostop®** o **Explosafe®**)
- b. Los depósitos de gasolina que incluyen tubos aspirantes deben equiparse con válvulas (chapaletas) anti-retorno que finalicen en un recuperador de una capacidad mínima de 250cc, fabricado en material apropiado.
- c. El tapón de llenado del depósito de combustible debe ser reemplazado por un sistema eficaz de cierre para prevenir aperturas accidentales. El tapón de llenado debe ser perfectamente estanco una vez cerrado. En caso de duda sobre la estanqueidad del sistema de cierre, la decisión del Director Técnico del campeonato será definitiva.
- d. El depósito de combustible puede tener una lámina reflectante de calor pegada a su superficie inferior.

3.9- Carenado (para todas las categorías)

- a. El carenado puede ser reemplazado por réplicas exactas de las partes originales, pero deben aparecer para ser como los originales producidos por el constructor de la motocicleta homologada con leves diferencias para el uso de la competición. Refuerzos específicos en Kevlar® o fibra de carbono están autorizados localmente alrededor de los agujeros y en zonas frágiles. Las formas de las luces deben ser incluidas, también cuando sean externas.
- b. El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los originales, con una tolerancia de +/- 10 mm, respetando el diseño y las características del carenado homologado tanto como sea posible. La anchura total del área frontal puede ser como máximo de + 10 mm.
- c. La cúpula puede reemplazarse con otra de venta al público. La altura de la cúpula es libre.
- d. El carenado inferior (quilla) debe ser construido para contener, en caso de rotura del motor, un mínimo de 6 litros. La parte inferior de todas las aberturas en el carenado deben estar situadas al menos a 70 mm por encima de la base del carenado.
- e. El carenado inferior (quilla) podrá incluir un único agujero de Ø 25 mm en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y puede estar abierto en condiciones de mojado.
- f. El guardabarros trasero puede ser modificado, cambiado o eliminado.

3.10- Asiento (para todas las categorías)

- a. El asiento y colín pueden reemplazarse por piezas de apariencia similar a aquellas originalmente producidas por el fabricante para la motocicleta homologada. La apariencia delantera y trasera, así como el perfil deben ser conformes a la forma homologada.
- b. La parte superior trasera del asiento puede modificarse para hacer un asiento monoplaza.
- c. El sistema homologado de cerradura del asiento (con placas, pernos, juntas de caucho, etc.), puede ser eliminado.
- d. Se aplicarán las mismas normas en cuanto a materiales que en los carenados.
- e. Todos los bordes expuestos deben redondearse.

3.11- Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas deben tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras y entrenamientos (tanto en pista como en el pit-lane) en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad. La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- a. La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- b. Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/colín, nunca encima del colín y aproximadamente en la línea central de la motocicleta.
- c. La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-1,8W (led).
- d. La iluminación debe ser continua/no parpadeante mientras la motocicleta esté en pista, el parpadeo está autorizado en el pit-lane cuando el limitador de velocidad en pit está activado.
- e. La alimentación eléctrica puede ser diferente de la de la motocicleta.
- f. La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto desde el cuadro de mandos.

3.12- Alerones y ayudas aerodinámicas

Los alerones y otras ayudas aerodinámicas serán consideradas legales siempre que originalmente estén instaladas en la motocicleta homologada.

Para el uso en carrera, los alerones deben seguir las dimensiones y los perfiles de las formas originalmente homologadas.

Para las copias de las piezas OEM, Los bordes delanteros (incluyendo los acabados en plano), deben tener una circunferencia mínima de 4mm. Todos los alerones deben tener un extremo redondeado (8 mm de radio) o estar integrado en el carenado.

Los alerones originalmente instalados y homologados pueden ser utilizados desde la motocicleta de calle sin modificación, excepto los anclajes al carenado.

Se permite la retirada de los alerones montados originalmente por el fabricante para la motocicleta homologada.

Apartado 4. Modificaciones

4.1- Los siguientes elementos PUEDEN SER modificados o reemplazados con relación a los montados en la motocicleta homologada:

- a. Se puede utilizar cualquier tipo de lubricante y líquido de freno.
- b. Acabados de pintura y pegatinas de las superficies pintadas.
- c. Las protecciones de motor, chasis, cadena, estriberas, etc., pueden estar hechos en otros materiales, si estas piezas no reemplazan piezas originales montadas en la motocicleta en el modelo homologado.

4.2- Los siguientes elementos PUEDEN SER retirados:

- a. Dispositivos de control de emisión (anti contaminación) en el interior o alrededor de la caja de aire y motor (sensores O₂, dispositivos de inyección de aire PAIR).

4.3- Los siguientes elementos DEBEN SER retirados:

- a. Los faros delanteros, luz trasera y los intermitentes.
- b. Retrovisores.
- c. Claxon
- d. Soporte de placa de matrícula
- e. Caja de herramientas
- f. Ganchos para casco y equipaje
- g. Estriberas del pasajero.
- h. Asideros del pasajero.
- i. Las barras de protección y el caballete.

4.4- Los siguientes elementos DEBEN modificarse:

Todos los tornillos de vaciado deben ser precintados. El/los filtro/s de aceite externos, tornillos y tuercas por los que circule aceite deben ser precintados de forma suficientemente segura (por ejemplo, al cárter).

Cuando una motocicleta está provista de tubos de aspiración o de drenaje, estos últimos deben funcionar por las salidas existentes.

Las motocicletas deben ser equipadas con una luz roja en el cuadro de instrumentos que se ilumine en caso de baja presión de aceite.

Apartado 5. Transponder

Todas las motocicletas deben tener correctamente instalado el transponder de cronometraje. El transponder debe ser aprobado por el Cronometraje Oficial y fijado a la motocicleta en el centro longitudinal (habitualmente junto al eje del basculante), ya sea en el lado izquierdo o derecho, tan bajo como sea posible y evitando que sea tapado por piezas de carbono.

El correcto anclaje del soporte del transponder consiste como mínimo con bridas, aunque es preferible con tornillos o remaches. Cualquier clip de sujeción debe ser también asegurado con bridas. Usar únicamente velcro o adhesivo no está permitido. El transponder debe estar en funcionamiento en cualquier momento de los entrenamientos y carreras, incluso cuando el motor esté apagado.

Apartado 6. Equipamiento de los pilotos

Los corredores deben llevar un mono de cuero o material similar anti abrasivo de una sola pieza, con protecciones en los principales puntos de contacto, rodillas, codos, hombros y caderas, que cumplan con la norma EN1621-1: 2012.

Se permite el uso de controles deslizantes (partes específicas del equipo de seguridad de los pilotos, ya sea fijas o extraíbles, destinadas a hacer contacto regular con la superficie de la pista para ayudar al piloto en las curvas), en las rodillas, los codos o cualquier otra parte del traje, donde se considere necesario. No debe fabricarse ni contener ningún material que, al entrar en contacto con la superficie de la pista, pueda causar molestias visuales (chispas) o de otro tipo a otros pilotos.

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

El uso de un protector de pecho y espalda es obligatorio y debe estar claramente marcado con las siguientes normas:

- a) El protector de espalda debe cumplir con EN1621-2, CB ("respaldo central") o FB ("respaldo completo") Nivel 1 o 2.
- b) El protector de pecho debe cumplir con prEN1621-3.

Los corredores deben llevar un casco integral, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente y que disponga de una homologación válida FIM. Para más detalles consultar la normativa de cascos en www.rfme.com

Apartado 7. Clasificación y categorías

7.1- Clasificación

Se disputarán dos sesiones de clasificación el sábado de cada fin de semana de carreras.

El mejor tiempo marcado por cada piloto en dichas sesiones será el que se utilice para definir su posición en la parrilla de salida.

Será OBLIGATORIO que cada piloto realice un mínimo de 2 vueltas completas al trazado entre las dos sesiones para clasificar.

En caso de no cumplirse esta regla dicho piloto deberá salir desde la última posición de la parrilla de salida.

El procedimiento de salida de la prueba queda excluido de esta norma particular y estará regulado por el punto 1.18 reglamento deportivo de la RFME.

En el punto 1.22 del reglamento deportivo de la RFME está especificado el significado de las banderas y luces en el transcurso de la prueba.

El campeonato estará limitado a un máximo de 32 pilotos en parrilla.

7.2 – Superpole

En el caso de que el número de inscritos supere los 20 participantes la segunda tanda de Clasificación se realizará en modo “Superpole” esto es, basándose en los tiempos de la primera clasificación los pilotos que ocupen las posiciones a partir del décimo puesto entrarán a la Superpole 1 y contarán con 15 minutos para marcar su vuelta rápida, a continuación, los pilotos del décimo al primer puesto tendrán su turno en la Superpole 2 con sus correspondientes 15 minutos.

La parrilla de carrera quedará definida por orden de vuelta más rápida pudiendo obtener la “pole” un piloto de la QP1 independientemente de que haya estado entre los 10 primeros en la primera sesión clasificatoria.

7.2- Categorías y puntuación

Todos los pilotos participantes puntuaran en la categoría general del campeonato independientemente de la subcategoría en la que compitan.

La puntuación estará basada en el resultado final de la carrera.

25 puntos	al 1º
20 puntos	al 2º
16 puntos	al 3º
13 puntos	al 4º
11 puntos	al 5º
10 puntos	al 6º
9 puntos	al 7º
8 puntos	al 8º
7 puntos	al 9º
6 puntos	al 10º
5 puntos	al 11º
4 puntos	al 12º
3 puntos	al 13º
2 puntos	al 14º
1 punto	al 15º

7.3- Subcategorías

Además de la categoría general, la BMW RR Iberia Cup dispone de 6 subcategorías en las que cada piloto formará parte siempre y cuando se cumplan los requisitos necesarios para incluirlo en ella.

- a. Superstock: Serán todas las motos que tengan todo el equipamiento que se puede adquirir como equipamiento de serie de la misma y cumplan las especificaciones técnicas mencionadas en el apartado 3. En caso de duda la decisión del Director Técnico del campeonato será definitiva.
Se permitirá el uso de laptimer y adquisición de datos limitado a los sensores instalados originalmente en la moto.
- b. Open: Será cualquier moto que, manteniendo la electrónica original de la moto (centralita, cableado y cuadro de mandos), disponga de modificaciones en material de rendimiento tales como pinzas, discos o bomba de freno, anulación de ABS, flasheo de centralita (RCK 1, 2 o 3 en el caso de los modelos entre 2010 – 2018), cartuchos de suspensión delantera no original.
Se permitirá añadir sensores para la lectura de datos de telemetría (adquisición de datos) tales como sensores lineales de suspensión.
- c. Superbike: Será toda moto que incluya electrónica tipo "KIT" – modificaciones en cuadro y/o centralita (p.e. electrónica MoTeC en los modelos 2019 en adelante). En esta categoría toda modificación está permitida siempre que cumpla las medidas de seguridad y estética mencionadas en los apartados (2 y 3).

En caso de hacer modificaciones en la moto durante el transcurso de la temporada, el Director Técnico se reserva el derecho a cambiar al piloto de categoría si considera que dicha modificación incumple las restricciones de la categoría en la que se encontraba.

Apartado 8. Premios

Se entregarán trofeos a los 3 primeros clasificados de la categoría general y a los 3 primeros clasificados de las 3 subcategorías en el podio del circuito.

Será posible que un piloto obtenga más de un trofeo por carrera.

La clasificación final de cada categoría estará basada en la suma de puntos conseguidos en cada carrera.

La no asistencia a una carrera sumará un total de 0 puntos.

Todo piloto inscrito (tanto a carrera suelta como a temporada completa) estará presente en las clasificaciones.

Apartado 9. Reglamento disciplinario particular

La BMW Motorrad RR Iberia Cup se regirá por las normas de comportamiento especificadas en el punto 1.21 del reglamento deportivo de la RFME. Se establece la excepción de permitir sistemas de grabación. Estos sólo podrán estar instalados en la motocicleta y sobre un soporte rígido debidamente anclado. En caso de que este soporte constara de varias piezas deberá asegurarse con algún sistema (precinto de alambre) que en caso de desprenderse no caerá a la pista. La utilización de cualquier sistema de grabación debe comunicarse a la organización en la verificación administrativa. La organización se reserva el derecho de solicitar las grabaciones y borrarlas si fuera necesario por cualquier motivo.

Será el seguro tras la licencia federativa de cada piloto quien subsane los gastos y servicios médicos necesarios en caso de caída o lesión. La organización y BMW Ibérica, S.A. no toman parte en ningún caso.

Apartado 10. Reclamaciones y sanciones

- Se podrá poner una reclamación técnica hasta 30 minutos después del término de la carrera.
- Se podrá poner una reclamación por el comportamiento antideportivo o no respetar la normativa de Banderas hasta 48 horas después de la carrera. Esta reclamación deberá ser respaldada por una prueba física en la que sea evidente dicha acción. Se considerará válida una grabación visible.
- Esta prueba se estudiará y la comisión deportiva podrá aplicar una sanción de 30 segundos en la clasificación final de la prueba, con la consiguiente repercusión en la puntuación.
- En caso de que esto afecte a la clasificación en el podio de la prueba, el sancionado está obligado a ceder su trofeo al piloto que le corresponda.
- La utilización de neumáticos no homologados para el campeonato anulará el tiempo conseguido en toda la tanda de entrenamientos que se detecte la infracción. Si la infracción es durante la clasificación el piloto pasará a salir desde la última posición de la parrilla. Si la infracción es en la carrera quedará descalificado de la misma.
- El incumplimiento de cualquiera de las normas deportivas durante el transcurso de la carrera se sancionará con una penalización de 20 segundos en el resultado final de la misma.

Apartado 11. Imagen y Datos

- Todos los pilotos participantes que acepten este reglamento asumen que sus datos personales y clasificaciones serán publicados.
- La organización tomará imágenes tanto en soporte fotográfico como video que se utilizará para promocionar la competición, Todos los participantes ceden en exclusiva dichas imágenes a la organización.
- El organizador se obliga a obtener autorización de los pilotos que participen en la “BMW Motorrad RR Iberia Cup” para que BMW Ibérica utilice de forma gratuita su imagen, nombre y voz para promocionar por cualquier medio la referida competición. El organizador mantendrá indemne a BMW Ibérica frente a cualquier reclamación derivada del incumplimiento de tal obligación.
- La organización se reserva el derecho de no permitir la participación a cualquier piloto que muestre un comportamiento inapropiado en la pista o fuera de ella.
- El piloto que no acate el reglamento o una sanción derivada de su aplicación podrá ser excluido de la competición o no ser admitida su inscripción en próximas carreras.

Apartado 12. Modalidad y Precios

- Carrera suelta: 375€
Incluye la inscripción a los entrenos cronometrados del sábado, Warm up y carrera el domingo.
- Campeonato completo: 1750€
Incluye la inscripción a todo el campeonato + Welcome Pack
- Premium Pack: 2450€
Incluye la inscripción + Box +Asistencia Mecánica BMS + Welcome Pack

Apartado 13. Tandas libres

Los pilotos inscritos a cada carrera deberán realizar el pago anticipado de las tandas libres del viernes.

Por parte de la RFME, es obligatorio comprar las 3 tandas del viernes en el momento de inscribirse a cada carrera.

El precio de 3 tandas será de 160€.

Apartado 14. Política de Cancelación

Sólo será posible cancelar la inscripción a campeonato completo 15 días antes de la primera carrera. Una vez pasado el plazo no será posible la devolución del importe por parte del organizador o de BMW Motorrad Ibérica.

En caso de cancelación de una inscripción a carrera suelta, solo se procederá a la devolución del importe si la solicitud de cancelación se notifica 15 días antes del evento.

No se realizará ninguna devolución cuya reclamación se realice después del evento correspondiente o pasado el final del campeonato.

Apartado 15. Legislación aplicable / Jurisdicción.

La inscripción en “BMW Motorrad RR Iberia Cup” y las condiciones de participación en el mismo, están sujetas a la legislación española. Sólo los tribunales de Madrid Capital son competentes para resolver los litigios relativos a la interpretación o aplicación de este Reglamento y los participantes renuncian expresamente a cualquier fuero que pudiera corresponderles.

Para cualquier duda o consulta:

info@rriberiacup.com