



**REGLAMENTO GENERAL DE LA
RFME COPA DE ESPAÑA
DE TRIAL CLASICAS 2014
-Anexo 054-**

REGLAMENTOS DEPORTIVOS Y TÉCNICOS

- 054.1 GENERALIDADES**
 - 054.1.1 Normas R.F.M.E. para los Organizadores
- 054.2 CARGOS OFICIALES**
- 054.3 RECORRIDO**
 - 054.3.1 Distancia
- 054.4 ZONAS**
 - 054.4.2 Delimitaciones de las zonas
 - 054.4.5 Nivel de las Zonas
- 054.5 TIEMPO Y CONTROL**
 - 054.5.2 Tiempo máximo autorizado
- 054.6 ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS**
 - 054.6.1 Zona de entrenamientos.
- 054.7 ADMINISTRACIÓN**
 - 054.7.1 Licencias de los pilotos
 - 054.7.2 Derechos de inscripción
 - 054.7.3 Aceptación de las inscripciones
 - 054.7.5 Mecánicos
 - 054.7.6 Intervalo de Salida
 - 054.7.7 Orden de Salida
- 054.8 TÉCNICA Y PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL TECNICO**
 - 054.8.1 Equipamiento de la motocicleta. Registro histórico
 - 054.8.2 Equipación de los pilotos
- 054.9 PENALIZACIONES**
 - 054.9.2 Fiasco
- 054.11 CLASIFICACIÓN Y RESULTADOS**
 - 054.11.1 Puntuación por coeficientes
- 054.13 EX AEQUO**
- 054.14 TROFEOS Y PREMIOS**
 - 054.14.1 Ceremonia de entrega de Trofeos

054.1 GENERALIDADES

La RFME Copa de España de Trial de Clásicas se rige por la base del reglamento del RFME Campeonato de España de Trial vigente (Anexo 052), con las modificaciones que se detallan en los artículos siguientes y de acuerdo con el Reglamento Técnico que también se detalla.

054.1.1 Normas RFME para los Organizadores

Las normas en cuanto a Zona de Salida, Paddock y demás instalaciones deberán ser las mismas que las exigidas para la manifestación en la que está incluida la Copa.

054.2 CARGOS OFICIALES

La competición será controlada por un Árbitro, nombrado por la RFME.

El Árbitro tomará las decisiones acerca del nivel de dificultad de las zonas, pasos y longitud. Su decisión es definitiva y todas las modificaciones sugeridas deberán efectuarse inmediatamente.

054.3 RECORRIDO

054.3.1 Distancia

El recorrido máximo será de 50 kms. por vuelta, siendo competencia del Organizador la realización de una o dos vueltas como máximo, y de pruebas a uno o dos días, puntuando los dos días por separado.

Para figurar en la Clasificación Final, la motocicleta deberá haber efectuado por sus propios medios o los del piloto, la longitud total del recorrido, a menos que el Organizador permita otra forma de asistencia o autorice una desviación del recorrido.

054.4 ZONAS

054.4.2 Delimitación de las Zonas

El número de zonas será de 10 para triales de 2 vueltas y de 20 para triales de una vuelta. En las pruebas de dos días se recomienda modificar algunas zonas del primer día en el segundo día.

Cada zona estará completamente diferenciada de las otras, y su longitud no excederá de 60 metros.

Por razones de seguridad no se autorizarán zonas de tipo indoor.

054.4.5 Nivel de las Zonas

El Organizador establecerá tres niveles de dificultad, mediante pasos o diseño distintos, en cada una de las zonas, en función de los siguientes parámetros:

1. **Nivel Amarillo:** Nivel de dificultad muy bajo, accesible a pilotos de iniciación.
2. **Nivel Verde:** Nivel de dificultad bajo, accesible a participantes poco experimentados.
3. **Nivel Azul:** Nivel medio.

En cada zona se delimitarán los pasos de cada nivel mediante puertas de su color.

El participante deberá, obligatoriamente, realizar la zona pasando por todas las puertas de su nivel y color, evitando las de cualquier otro color en cualquier sentido.

En el caso de no hacerlo, o alternando puertas de distintos niveles, será penalizado con 5 puntos

054.5 TIEMPO Y CONTROL

054.5.2 Tiempo máximo autorizado

Los pilotos dispondrán de un tiempo total de 4:30 horas para completar el trial, salvo para pruebas de 1 vuelta y 20 zonas que será de 5:30 horas. Asimismo, dispondrán de un tiempo extra de 30 minutos de penalización, en llegada, a razón de 1 punto por cada minuto. Pasados los 30 minutos se aplicará una penalización de 50 puntos.

054.6 ENTRENAMIENTOS Y VISITA DE LAS ZONAS

Está totalmente prohibido.

054.6.1 Zona de entrenamientos.

No es obligatoria la previsión de una zona de entrenamiento.

054.7 ADMINISTRACIÓN

054.7.1 Licencias de los pilotos

Para participar y puntuar en la RFME Copa de España de Trial de Clásicas, los pilotos deberán estar en posesión de licencia homologada por la RFME para el año en curso, o de licencia de cualquier país de la Unión Europea afiliado a la FIM EUROPA, siempre que tengan su permiso de salida expedido por su Federación Nacional.

La edad mínima para participar en esta Copa será de 18 años.

054.7.2 Derechos de inscripción

Los derechos de inscripción para los pilotos y mecánicos serán fijados por la Asamblea General de la RFME y publicados en su página web.

054.7.3 Aceptación de las inscripciones

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente deberán efectuarse a través de la página web de la RFME (www.rfme.com)

1. En plazo
hasta las 24:00 horas del jueves anterior al día de la prueba.
2. Fuera de plazo
hasta las **13:00** horas del viernes anterior al día de la prueba. Estas inscripciones podrán tener un recargo.

La no asistencia a una competición, deberá ser comunicada a la RFME hasta el viernes anterior al de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito vía mail a trial@rfme.com.

Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

054.7.5 Mecánicos

No están autorizados para ejercer cualquier tipo de ayuda al piloto mientras éste se encuentre realizando la zona, ni podrán entrar en la misma durante la competición.

054.7.6 Intervalo de Salida

Las salidas se darán por intervalos de 1 minuto, a razón de 2 pilotos por minuto.

054.7.7 Orden de Salida

El orden de salida será determinado por sorteo dentro de cada clase, y el orden de las mismas será el siguiente:

1. Amarillos-Clásicos
2. Verdes-Trialeros
3. Azules-Expertos

054.8 TÉCNICA Y PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL TECNICO

054.8.1 Equipamiento de la motocicleta. Registro histórico

Se aplicará un nuevo reglamento técnico para el cual será indispensable haber enviado la ficha del REGISTRO HISTÓRICO (RH) debidamente cumplimentada, únicamente por correo electrónico a la dirección rhtrial@rfme.com hasta las 24:00 horas del jueves anterior al día de la prueba que participe la moto. La RFME, será quien, tras examinar la ficha de la moto y su originalidad, otorgue el año equivalente para dicha moto. Este año quedará impreso en el RH. El piloto estará obligado a presentar dicha ficha del RH en la verificación de la moto en la prueba.

La no presentación del RH, clasificará la moto en la categoría "Open" para esa prueba.

054.8.2 Equipación de los pilotos

Será obligatorio el uso de un casco que cumpla con el Reglamento RFME de Cascos para el año en curso, así como de botas específicas.

054.9 PENALIZACIONES

054.9.2 Fiasco

Desde la posición de motocicleta parada, los cambios (movimientos laterales) con cualquiera de las 2 ruedas, será considerado fiasco.

054.11 CLASIFICACIÓN Y RESULTADOS

054.11.1 Puntuación por coeficientes

Debido a la gran variedad de motos que existen actualmente en el Trial Clásico, y existiendo muchas diferencias entre éstas, se establece una puntuación por coeficientes para así conseguir una mayor igualdad entre motos de antigüedades muy diferentes. Así, el piloto podrá escoger el nivel que le parezca más adecuado a su destreza y seleccionar la motocicleta que considere en cada prueba.

Estos coeficientes harán que se modifique la puntuación final obtenida, en función de la antigüedad y originalidad de la moto con la que se participe en la prueba, beneficiando las motos más antiguas y originales.

En cada nivel (Amarillos, Verdes o Azules) se puede participar con la moto que se quiera, desapareciendo la obligatoriedad de participar en una categoría en función de la moto.

Los años de fabricación de las motocicletas son los que generarán unos coeficientes correctores en la categoría escogida.

Los coeficientes serán los siguientes, según el año de su fabricación o las modificaciones que se hayan hecho a la moto. El año de fabricación del componente modificado será el que marque el coeficiente final de la moto:

0,70 - 1950 a 1967

0,80 - 1968 a 1974

0,90 - 1975 a 1980

1,00 - 1981 a 1986

1,10 - "Open" o motos sin registro histórico

Ejemplo:

Un piloto haya penalizado 20 puntos,

Con una moto de 1963	=	20 x 0,70	=	14 puntos
Con una moto de 1970	=	20 x 0,80	=	16 puntos
Con una moto de 1980	=	20 x 0,90	=	18 puntos
Con una moto de 1984	=	20 x 1,00	=	20 puntos
Con una moto "Open"	=	20 x 1,10	=	22 puntos

En el caso de que el RH no coincida con la moto que se presenta a la prueba, la decisión del coeficiente asignado a esa moto será a cargo del comisario técnico o verificador.

El baremo de puntuación en cada prueba es igual que el art. 052.11. del Reglamento del RFME Campeonato de España de Trial.

En cada clase, el vencedor de la Copa será el piloto que, sumados los puntos de todas las competiciones válidas puntuables, haya obtenido el mayor número de puntos, descontándose el peor resultado obtenido.

Si por cualquier circunstancia, alguna prueba del calendario aprobado no se celebra, ésta valdrá como peor resultado, siendo la que se descuenta.

054.13 EX AEQUO

La primera medida a aplicar para el desempate será la antigüedad de la moto, declarada por la RFME en el RH. Si esta es la misma, se seguirá por el método habitual: el piloto que tenga el mayor número de "0" en la competición será el vencedor. Si aún así la igualdad persistiese, se tomaría el mayor número de "1", después de "2" y después de "3". En el caso de que, después de esto, persistiese la igualdad, se decidirá el vencedor de acuerdo con el menor tiempo invertido para efectuar la competición.

054.14 TROFEOS Y PREMIOS

Los Trofeos a otorgar por los Clubes o entidades organizadoras a los pilotos clasificados en la Clasificación Final en cada una de las Competiciones puntuables para la RFME Copa de España de cada categoría serán los siguientes:

- 1º clasificado: Trofeo
- 2º clasificado: Trofeo
- 3º clasificado: Trofeo
- 4º clasificado: Trofeo
- 5º clasificado: Trofeo

Las Copas y Diplomas para las distintas clases de la RFME Copa de España de Trial Clásicas, otorgados por la Real Federación Motociclista Española, serán los siguientes:

Categorías	Cto/Copa/Trofeo	1º Clasificado	2º Clasificado	3º Clasificado
AMARILLOS-CLASICOS	Copa de España	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
VERDES-TRIALEROS	Copa de España	Copa y Diploma	Diploma	Diploma
AZULES-EXPERTOS	Copa de España	Copa y Diploma	Diploma	Diploma

054.14.1 Ceremonia de entrega de Trofeos

El Organizador de la última prueba puntuable de cada categoría deberá prever un podio de final de Campeonato.

En este caso los premios u obsequios previstos los entregará el Representante RFME designado para el evento o el Presidente del Jurado del mismo.

REGLAMENTO TÉCNICO

Art. 1. MOTOS ADMITIDAS:

Únicamente se admitirán motocicletas de trial equipadas en ambas ruedas con frenos de tambor, suspensión trasera con dos amortiguadores anclados directamente del basculante al chasis en la ubicación tradicional y que no tengan componentes hidráulicos.

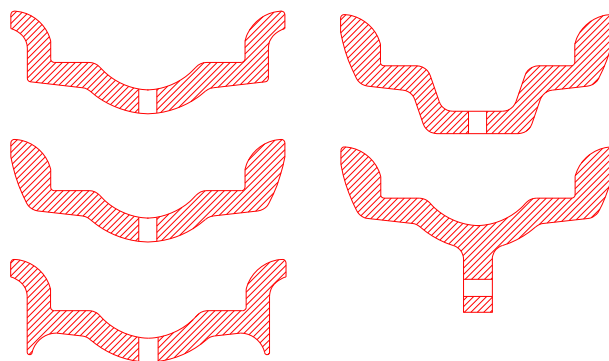
Art. 2. REGLAS GENERALES:

Con el fin de garantizar la máxima fidelidad a las motos de la época, no se deben usar partes de otras motos fabricadas en años posteriores a la moto en cuestión. Cualquier elemento procedente de motocicletas fabricadas en años posteriores a la moto, hará que el total de la moto esté incluida en el año de dicho componente y deberá aplicarse el coeficiente del año de la pieza más moderna. Toda pieza de fabricación posterior a 1986 o procedente de una moto con mono amortiguador que incorpore la moto y que no esté clasificada como libre, hará que a dicha moto se le aplique el coeficiente de la categoría "Open"

Art. 3. ELEMENTOS DE LA MOTO

Neumáticos: De tipo trial, con cámara o tubeless. En cualquier caso, deberá siempre, montar cámara. No usar cámara hará se le aplique el coeficiente de la categoría "Open"

Llantas: De diseño tradicional (columna izquierda, figura 1). Las motos con las llantas de diseño moderno (columna derecha, figura 1), se les aplicará el coeficiente de la categoría "Open". Al ser un elemento complicado de cambiar a corto plazo, se concederá una moratoria de 1 año donde se podrán montar llantas que no sean de perfil tradicional, pero deberán ser declaradas en el RH y comprobadas que llevan cámara. Para la verificación, las tuercas de las válvulas deberán estar desenroscadas en el momento de la verificación, permitiendo que la válvula se hunda.



Perfiles tradicionales admitidos

Perfiles modernos "Open"

SI

NO

Manillar: Libre, siempre que sea de diámetro homogéneo. Los manillares tipo “fat bar” se consideran posteriores a 1986, por lo que su uso conlleva aplicar el coeficiente de la categoría “Open”.

Tijas: Originales de la época de la moto. Usar tijas de fabricación actual hará que se aplique el coeficiente de la categoría “Open”. La utilización de una tija más moderna implica siempre utilizar el coeficiente del año de la tija.

Manetas y comandos del manillar: Libres, siempre que se activen por métodos tradicionales.

Frenos: Originales exteriormente. El uso de sistemas de accionamiento o levas de modelos posteriores implicaran el paso de coeficiente al sistema utilizado.

Embrague: Libre.

Encendido: Debido a la poca fiabilidad de los encendidos antiguos, está permitido el uso de encendidos electrónicos más modernos.

Estriberas: Libres en posición y modelo.

Escapes: Libres, siempre que no sean de motos posteriores al año de fabricación de la moto. Se aceptan silenciosos fabricados en la actualidad siempre y cuando sean como recambio no original de la moto, pero que no sean elemento estándar de una moto más moderna de 1986. El nivel de ruido máximo de las motocicletas no excederá de 90 db. Las motos que presenten un nivel alto de ruido podrán ser analizadas con un sonómetro y la moto que exceda el máximo ruido aceptado se le aplicará el coeficiente de la categoría “Open”.

Chasis: Originales, fabricados antes de 1986. No se admiten réplicas cuyo bastidor esté fabricado con posterioridad a 1986. Las que tengan chasis fabricados con posterioridad a 1986 o procedan de moto con mono amortiguador, se les aplicará el coeficiente de la categoría “Open”.

Basculante: Original de la moto. La utilización de un basculante más moderno implicará la aplicación de un nuevo coeficiente condicionado por la edad de fabricación del mismo.

Suspensión delantera: Delantera con barras y botellas en la parte inferior. Se permiten modificaciones interiores. Suspensiones más modernas de 1986, se les aplicará el coeficiente de la categoría “Open”.

Toda botella con anclajes para freno de disco, se le aplicará el coeficiente de la categoría “Open”.

Suspensión trasera: Trasera con 2 amortiguadores traseros, no se admiten cantilevers ni sistemas con desmultiplicación de fuerzas.

Puentes de horquilla o soportes de guardabarros: Libres, siempre y cuando estén anclados sobre los soportes originales. Las motos que usen puentes y soportes de motos posteriores a 1986, se le aplicará el coeficiente de la categoría “Open”. Al ser un elemento complicado de rehacer a corto plazo, se concederá una moratoria de 1 año.

Motor: Refrigerado únicamente por aire. Motores modernos, o con partes más modernas, pasarán a incluirse en el año del motor. En el caso de que el motor sea o incorpore partes posteriores a 1886 se le aplicará el coeficiente de la categoría “Open”.

Carburador: Únicamente se admiten carburadores fabricados antes de 1986. No están permitidos carburadores con campanas ovaladas. No están permitidos sistemas de inyección de ningún tipo. Ver anexo

Filtro de aire: Original, únicamente se admiten modificaciones artesanales sobre la caja de filtro original. No se admiten cajas de filtro fabricadas en la actualidad a no ser que sean réplicas exactas de la original. El uso de éstas hará que se le aplique el coeficiente de la categoría "Open".

Depósito de combustible: Se recomienda usar originales aunque las réplicas están permitidas.

Colores: Libre

Asiento: Libre

Guardabarros: Originales o de formas redondeadas como eran los de la época. Éstos pueden estar recortados. Se autorizan réplicas en otros materiales como resinas sintéticas o plásticos.

REGLAMENTO TÉCNICO PARTICULAR EN MOTOS FABRICADAS EN 1967 O ANTES

Ya que por entonces no estaba muy definido el trial y se solían hacer estas pruebas con motos derivadas de carretera o de campo, se aceptan ciertas modificaciones específicas para estas motos:

Estas motos deberán cumplir el reglamento anterior, a excepción de los elementos siguientes:

Carburadores: Se podrán usar carburadores fabricados hasta 1967, por lo que quedan incluidos los Amal MK1 sin starter y los Dellorto VHB.

Frenos y bujes: Deben de ser de diseño anterior a 1967.

Filtro de aire: Se admiten fabricaciones artesanales, ya que en la época, muchas motos de carretera, de las que derivan estas motos de trial, no usaban cajas de filtro, que son necesarias para la integridad del motor en una moto de montaña. No se admiten cajas de filtro estándar de motos posteriores a 1967.

Suspensión delantera: Debe de ser con botella de eje central. Debido a la dificultad de encontrar botellas de 35 mm. anteriores a 1967, se permitirán botellas de fabricación anterior a 1972.

En motos antiguas, que de serie montaban horquillas tipo Earles o similares, son también admitidas.

Tijias: Deben de ser de moto fabricada antes de 1972 o fabricadas artesanalmente y tener como máximo un tornillo de apriete en la barra superior y otro como máximo en la inferior.

Escapes: Anteriores a 1967 o artesanales. Si se usan elementos estándar de motos fabricadas posteriores a 1967, se aplicará el coeficiente acorde al año de fabricación del mismo.

Basculante: Se permite la modificación para adaptarlo al paso de la rueda de trial de 18 pulgadas con el ancho de un neumático de trial actual. Están prohibidos los basculantes de motos posteriores a 1967 o basculantes de aluminio.

Chasis: Original de la moto. Solo puede estar modificado en la parte de las estriberas y en la cola para adaptar un guardabarros de la medida de un neumático de trial de 18 pulgadas. Se concederá una moratoria de 1 año en este apartado.

Cualquier incumplimiento de este reglamento técnico particular, hará que se le aplique a la moto, el coeficiente de la pieza más nueva o, en su defecto, que tenga coeficiente "Open".

Art. 4. REQUISITOS DEL REGISTRO HISTORICO

- **Quién debe solicitar el RH.**

Toda moto que desee participar en la RFME Copa de España de Trial de Clásicas debe tener el RH sellado por la RFME.

Todo piloto que se presente a una competición con una moto sin registro aprobado por la RFME, podrá participar, pero con coeficiente de categoría "Open".

- **Cuándo se puede solicitar el RH.**

El registro se puede hacer durante todo el año. Sin embargo, no se aceptarán registros después de las 24:00 horas del jueves anterior al día de la prueba.

Toda inscripción fuera de plazo no tendrá opción a hacer un nuevo RH. En caso de no tenerlo, la moto correrá en categoría "Open o sin RH"

- **Requisitos básicos para obtener el RH.**

- Estar en posesión de la licencia HOMOLOGADA del año en curso.
- Estar inscrito con la inscripción pagada en una prueba de RFME Copa de España de Trial Clásicas del año en curso.
- Por cada prueba de dos días, se pueden hacer 2 registros históricos de 2 motos diferentes ya que se puede correr cada día con una distinta al puntuar las carreras de dos días como pruebas independientes.

- **Dónde descargar el formulario.**

En la web de la RFME

- **Donde enviar el formulario del RH una vez rellenado.**

El registro únicamente se puede enviar por correo electrónico a la dirección: rhtrial@rfme.com

- **Documentos a adjuntar en el correo.**

- 2 fotografías, una de cada lado, en una resolución mínima de 2048x1232 pixels con buena calidad.
- Plantilla RHTRIAL1.doc, rellenada según instrucciones de la propia plantilla.

- **Requisitos específicos del correo.**

Si se envían más de un registro a la vez ha de ser en correos electrónicos separados, nunca 2 motos en un mismo correo.

En el asunto del correo electrónico ha de poner: nombre + moto + nº licencia

- **Obligaciones del piloto**

El propietario o piloto es quien debe proporcionar toda la documentación de la ficha y fotos. Si se han hecho modificaciones en la moto o es una moto fabricada en 1967 o en años anteriores, el propietario o piloto es también quien debe proporcionar la información técnica de dicha moto: marca, modelo y fecha de los componentes usados en suspensión delantera, chasis, frenos, bujes, carburador y demás elementos incorporados a dicha moto.

En caso de que se tenga que hacer un registro histórico de una moto que no aparezca en el listado, el propietario o piloto es quien tiene que facilitar toda la información de dicha **moto**, aportando pruebas de un mínimo de 2 fuentes diferentes, que acrediten la antigüedad de la moto y/o sus componentes.

- **Competencias sobre el RH:**

Ante la falta o duda sobre la información aportada, será la RFME quien tomará la decisión al respecto.

La decisión final es la que dicte el verificador de la prueba. Este tiene la potestad de modificar y/o anular el RH si lo considera oportuno.

ANEXO MOTOS Y CARBURADORES POR AÑOS DE FABRICACIÓN

COEF	AÑO	OSSA	OSSA	MONTESSA	MONTESSA	BULTACO	BULTACO	MERLIN
0,7	1965					SAMMY MILLER	10	
0,7	1966							
0,7	1967			TRIAL 250	11M0001	S ANTONIO	27	
0,8	1968	PLONKER 230	B270001	C 247 I	21M0001-0499	T.49	49	
0,8	1969	PLONKER 250	B270001					
0,8	1970			C 247 II	21M1800-2505			
0,8	1971			C 247 III	21M3000-5394	KIT CAMPEON 250	80	
0,8	1972	MAR 72	B340001-B345999	C-74/123/247	16M/28M/21M660	K C 250-350	91 /92	
0,8	1973							
0,8	1974	MAR 74 250	B220001			K C 250-350	124 -125 /150 -151	
0,9	1975	MAR 75 350	B240001-B240999	C 172/247 UK	19M/21M19228	M SOLER	158 -159	
0,9	1976	MAR 75 350	B222000-B242999	C 348	51M	M SOLER	182 -183 190-191	
0,9	1977	TRIAL 77 VERDE	B720001 Y 710001 (350)	C 74-77	16M11000	SHERPA ROJA	198 -199	
0,9	1978			C 247C	21M25137	SHERPA AZUL	198A -199A	
0,9	1979			C 349R	51M18108			
0,9	1980	TR 80 AMARILLA	B730001	C 248/200	21M51001/			
1	1981	TR 80 NARANJA	B760001	349B	51M20920	SHERPA AZUL BL	198B -199B	
1	1982			349R Y G/ MH	51M24524º1			DG3.5
1	1983	TR303	B120001	C 350	51M26345			
1	1984			C 242 B/ C 330				
1	1985			C 242 R				GALLACH R
1	1986							
1	1987							
1,1	OPEN	SIN RH						

COEF	AÑO	HONDA	HONDA	YAMAHA	YAMAHA	KAWASAKI	SUZUKI	SUZUKI
0,7	1965							
0,7	1966							
0,7	1967							
0,8	1968							
0,8	1969							
0,8	1970							
0,8	1971							
0,8	1972							
0,8	1973	TL 125 K0 – JEFFERIES XL	TL125-1000...	TY250 A	434	KT 450	RL250L EXACTA	PLATA- NARANJA
0,8	1974	TL 125 K1	TL125-110...					
0,9	1975	TL 125 K2 - TL 125 HB – TL250K0	TL125-120... -	TY 250 / TY125	516 / 541	KT 250		
0,9	1976	TL 125 S – TL200R	TL125-1003... - PLATINOS			KT 250A2	RL250 S MK2	
0,9	1977			TY 125	1K6			
0,9	1978	RTL 360 – TL305 FRASER					RL325/RL250/ BEAMISH	AMARILLA/ B NAR-NEGR
0,9	1979	TL200RII – RS200TS - SEELEY200	CDI - 490/				RL250N BEAM	AMARILLA
0,9	1980	RS 200T					RL325T/RL250T	
1	1981	RS250T						
1	1982	TLR 200	KJ2					
1	1983	TLR250	KR9					
1	1984							
1	1985	RS250TW – TA						
1	1986							
1	1987							
1,1	OPEN	SIN RH						

COEF	AÑO	FANTIC	FANTIC	SWM	SWM	GARELLI	TRANS-AMA	GUZZI
0,7	1965							
0,7	1966							
0,7	1967							
0,8	1968							
0,8	1969							
0,8	1970							
0,8	1971							
0,8	1972							
0,8	1973							
0,8	1974							
0,9	1975							
0,9	1976							
0,9	1977							
0,9	1978	125 T CH PLATA	TX 250	GUANACO - ALPACA				STORNELLO 5M
0,9	1979	TRIAL 125 /200	TX 250 -350					
0,9	1980			TLNW CH NEGRO				
1	1981	TRIAL 240	FM 450				MALTRY 320	
1	1982			TL320 CH AZUL				
1	1983			TL CH AZ B AL- JUMBO				
1	1984	TRIAL 300	FM 403			GARELLI 320		
1	1985							
1	1986							
1	1987							
1,1	OPEN	SIN RH						

COEF	AÑO	APRILIA	ANCILLOTTI	BETA	ITALJET		AMAL	DELLORTO
0,7	1965							
0,7	1966							
0,7	1967						CONCENTRIC MK1	VHB
0,8	1968							
0,8	1969							
0,8	1970							
0,8	1971							
0,8	1972							
0,8	1973							
0,8	1974						CONCENTRIC MK2	
0,9	1975							
0,9	1976							
0,9	1977		TRIAL 125					PHBL / PHBH
0,9	1978							
0,9	1979							
0,9	1980	320 R		125 T				
1	1981			240 T	250-350 T VERDE			
1	1982	320 BL			250-350 T BL			
1	1983				SCOTT 4T			
1	1984	TX 300						
1	1985							
1	1986							
1	1987							
1,1	OPEN	SIN RH						