



**FMCV**  
Federación de Motociclismo de la Comunidad Valenciana

# CAMPEONATO SUPERMOTO PIT-BIKE 2026

Reglamentos Técnicos

VERSIÓN CASTELLANA

26.00

24.01.2026

**OFICINAS CENTRALES**

Calle Aviación, nº 29 - 46940 - MANISES  
[www.fmcv.org](http://www.fmcv.org) [fmcv@fmcv.org](mailto:fmcv@fmcv.org)  
CIF: G-46327169

**DELEGACIÓN DE ALICANTE**

Calle San Gabriel, nº 3 - 03005 - ALICANTE  
[www.fmcv.org](http://www.fmcv.org) [fmcv@fmcv.org](mailto:fmcv@fmcv.org)

**DELEGACIÓN DE CASTELLÓ**

Carretera de Ulldecona, nº 20 Nave 3-B 12 - 12500 - VINARÒS  
[www.fmcv.org](http://www.fmcv.org) [fmcv@fmcv.org](mailto:fmcv@fmcv.org)



| <b>Versión</b> | <b>Fecha</b> | <b>Artículos modificados</b>                 |
|----------------|--------------|--|
| 26.00          | 2025         | Sin cambios con respecto a la Temporada 2025 |

## REGLAMENTO TÉCNICO

### Campeonato de Pit-bike de la Comunidad Valenciana

#### INTRODUCCIÓN

Las motocicletas destinadas al Campeonato Autonómico de la Comunidad Valenciana de Supermoto de las categorías PIT-BIKE se basan en motocicletas del tipo Pit-bike disponibles en el mercado a través de las redes de venta habituales del fabricante.

#### 01. MOTOCICLETAS ADMITIDAS

PIT-BIKE SERIES 16

PIT-BIKE SERIES 20-1

PIT-BIKE SERIES 20-2

#### 01.01- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORÍA PIT-BIKE

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada, únicamente por el bien de la seguridad, de una reducción de costos (para la competición) y de una limitación de potencia.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas PIT-BIKE deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma originalmente producida por el constructor.

Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y categoría.

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, con la aprobación del Presidente del Jurado, podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

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

#### 01.02- MOTOR PIT-BIKE

Motor horizontal Zongshen (Z) ó Yinxiang (YX)

Por seguridad y para evitar roturas, se permite eliminar el sistema de descompresor centrífugo de los motores, así como, sustituir los muelles de válvulas originales y sus sombreretes o copelas por otros del mercado auxiliar.

Podrá ser eliminado el sistema de arranque mecánico y/o eléctrico, en caso de que este lo equipe. Su eliminación no podrá representar, en ningún caso, posibles fugas del cárter motor. En el caso de la eliminación del eje de arranque, deberá cumplir con un perfecto sellado.

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

PIT-BIKE SERIES 16 → LÍMITE 16 CV en banco de potencia – 1,3 par motor

PIT-BIKE SERIES 20 → LÍMITE 20 CV en banco de potencia – 1,8 par motor  
(consultar Anexo Banco de Potencia)

#### 01.03-CHASIS

El chasis debe ser el original producido por el fabricante sin ningún tipo de modificación.

#### 01.04-HORQUILLA DELANTERA

La horquilla delantera es de libre elección, disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales, fabricadas para su uso en PIT-BIKE.

#### 01.05-BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR O BASCULANTE (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 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.

#### 01.06-DIRECCIÓN

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido. Las tijas no podrán entrar en contacto con el depósito.

**01.07-AMORTIGUADOR POSTERIOR**

El amortiguador posterior será libre, disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales, para su uso en Pit-bike. Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

**01.08-FRENOS**

Será obligatorio contar con los conjuntos de freno delantero y trasero instalados y que sean funcionales.  
 Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera serán libres.  
 Las pinzas de freno (delantera y trasera) serán libres.  
 Los discos de freno serán libres, pero siempre de material ferroso (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

**01.09-LLANTAS**

Se podrán montar llantas 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.

**01.10-NEUMÁTICOS**

Los neumáticos serán libres, tanto en su marca como en su compuesto.  
 El Promotor se reserva el derecho, en caso de llegar a un acuerdo con un fabricante de neumáticos, de obligar el uso exclusivo de una marca determinada.  
 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 Motocross, Enduro o Trial.  
 En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

**01.11-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 este relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe). Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

**01.12-ADMISIÓN**

Se autoriza la eliminación del elemento filtrante.  
 La toma de admisión podrá ser sustituida o modificada.  
 El carburador será de libre elección.

**01.13-EMBRAGUE**

El embrague es libre.

**01.14-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.

**01.15-REPOSAPIÉS**

Los reposapiés son libres. Nunca podrán sobrepasar el eje del basculante o brazo oscilante.  
 Los del tipo fijo o velocidad deben llevar protección en los extremos.  
 Los del tipo abatible deben incluir un sistema eficaz que los retorne a su estado de reposo.

**01.16-MANILLAR**

Será de tipo Motocross 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 y no presentar aristas cortantes.  
 Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres.  
 Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

**01.17-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.

**01.18-GUARDABARROS**

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, estos deben de ser de material plástico flexible. Los guardabarros no presentarán aristas cortantes ni puntiagudas.

**01.19-ESCAPE**

Será de libre preparación. Los tubos de escape y silenciadores pueden ser cambiados o modificados. El límite de ruido será de: 105 dB/A Se tendrá en cuenta una tolerancia de +3 dB/A en las verificaciones después de los entrenamientos y/o carreras por desgaste del silencioso. (Límite máximo de tolerancia 108,9 dB/A). El sistema para medir el nivel sonoro será en el banco de potencia, con el motor en su punto de máxima potencia, teniendo como dato el mayor de las medidas obtenidas en el sonómetro (**medición sistema 2 metros**).

*Si alguna motocicleta sobrepasara el límite establecido, será sancionado el piloto con 1 minuto, que le será añadido al tiempo total empleado en la manga, clasificando con los corredores que hayan efectuado el mismo número de vueltas de acuerdo con el tiempo total resultante.*

*De acuerdo con los Reglamentos en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser estos siempre controlados, por consiguiente el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.*

**01.20-INSTALACIÓN ELÉCTRICA**

Será la original para el motor en cuestión.

**01.21-RADIADOR Y SISTEMA DE LUBRICACIÓN**

El radiador de aceite debe ser el original.

Pueden sustituirse los latiguillos, por otros del tipo metálico.

Todos los conductos y banjos (tonillos de acoplamiento) deben ir precintados para evitar fugas de aceite.

Todos los sistemas que intervienen en la lubricación del motor deben ir perfectamente sellados mediante precinto de alambre.

Tapones de llenado y vaciado de aceite.

Tapa de filtro de aceite.

Latiguillos y banjos.

Será necesario que los siguientes elementos estén precintados para su verificación:

- -FILTRO DE ACEITE.
- -TORNILLOS RADIADOR.
- -TODOS LOS TORNILLOS DE BANJO DE ACEITE QUE INCORPORA EL SISTEMA DE LUBRICACIÓN DEL MOTOR.
- -TAPÓN DE LLENADO DE ACEITE.
- -TAPÓN DE VACIADO DE ACEITE.
- -TAPAS DE DISTRIBUCIÓN Y REGISTRO/REGLAJE DE VÁLVULAS.

**01.22-ENCENDIDO**

El encendido será el original tipo chino de YX y ZS, no se permite su avance o modificación de sus características y componentes. El CDI será el original de cada tipo de encendido y motor.

**01.23-TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA**

La utilización del titanio ó carbono está prohibida.

**01.24- PESOS**

El peso mínimo en todas las categorías será: **de 135Kg.**

| CATEGORÍA            | PESO MÍNIMO (Kg.) |
|----------------------|-------------------|
| PIT-BIKE SERIES 16   | 135               |
| PIT-BIKE SERIES 20-1 | 150               |
| PIT-BIKE SERIES 20-2 | 165               |

El procedimiento de pesaje se realizará con el sumatorio de moto y piloto en orden de puesta en marcha.  
 Solo se permitirán lastres que estén debidamente atornillados a la motocicleta.

#### 01.25-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.

#### 01.26-NÚMEROS Y FONDOS

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.  
 Los dorsales serán:

| CATEGORÍA            | FONDO    | CIFRAS  |
|----------------------|----------|---------|
| PIT-BIKE SERIES 16   | NEGRO    | BLANCAS |
| PIT-BIKE SERIES 20-1 | BLANCO   | NEGRAS  |
| PIT-BIKE SERIES 20-2 | AMARILLO | NEGRAS  |

Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos y de una altura mínima de 14cm.

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 FMCV disponga de un patrocinador oficial, 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.

#### 01.27-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).

#### 01.28-ESTÉTICA

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

#### 01.29-SEGURIDAD

Los tapones de vaciado, llenado y niveles, tanto de aceite como del sistema de refrigeración, 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 comenzarlos entrenamientos y la carrera.

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

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.

En caso de niebla, lluvia, o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo ó intermitente) en la parte trasera de la motocicleta.

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.

#### 01.30-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.

Los participantes deberán llevar casco integral (Motocross o Velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujetado correctamente.

Está prohibido el material sintético.

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.

Las motocicletas ó 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.

En caso de una categoría del Campeonato de España o de los Trofeos Nacionales en el que las mangas se celebren conjuntamente con los campeonatos Autonómicos o con carreras suplementarias, los pilotos del nacional deberán portar un peto de color blanco, ceñido al mono.

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 de la FMCV y/o del Promotor.

#### **01.31-MOTOCICLETA 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.

#### **01.32-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.