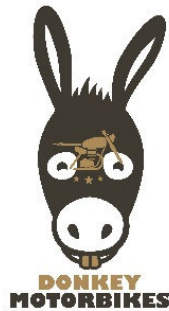


Guía rápida para homologar tu Cafe Racer (Qué se puede y qué no se puede hacer)

Donkey Motorbikes



Índice de contenidos

1. Introducción	3
2. ¿En qué consiste la homologación?	4
3. ¿Qué se puede y qué no se puede hacer?	6

1. Introducción

La homologación es eso que se ve al final del túnel, que da tanto miedo y que, mientras estás construyendo tu Cafe Racer, nunca quieres que llegue.

Sin embargo, después de haber dedicado horas y horas a transformar tu moto, te aseguro que homologarla es coser y cantar.

Simplemente tienes que tener en cuenta algunas pautas que marca la normativa, para que tu moto pueda pasar la ITV sin problemas y puedas por fin disfrutarla.

Por eso hemos escrito esta guía, para que sepas **qué se puede y qué no se puede hacer**, hasta donde puedes cortar, qué puedes cambiar y qué distancias debes respetar.

Esto que hemos resumido aquí te lo contamos con pelos y señales a lo largo de más de 200 páginas en nuestro libro **Cómo hacer una Café Racer (tú mismo)**, pero he querido que te sirva para quitarle hierro al temido trámite de homologar tu moto.



2. ¿En qué consiste la homologación?

La homologación consiste en acreditar ante tráfico que nuestra moto cumple con la normativa para circular por una vía pública.

Se trata de un trámite obligatorio, **sin homologación, tu moto no puede pasar la ITV ni ser asegurada.**

En la práctica, la homologación consiste en hacer un montón de fotos a tu moto, recopilar toda la documentación de las nuevas piezas y medir todo lo que has transformado. Una vez tengas todo esto, tendrás que enviarlo a un homologador para que prepare la documentación necesaria, y la envíe a un laboratorio acreditado.

Este proceso dura 2 o 3 semanas y normalmente podrás hacerlo sin necesidad de desplazar tu moto.

En la homologación te proporcionarán los siguientes documentos:

1) Proyecto Técnico: se trata de un proyecto de ingeniería completo, con su memoria, cálculos y planos, **firmado por un ingeniero competente y colegiado.** Sólo lo necesitan las reformas más drásticas, que afecten al peso, distancia entre ejes, frenada, etc. En ocasiones necesitarán pruebas de laboratorio, fundamentalmente de frenada y gases, que encarecerán la homologación.

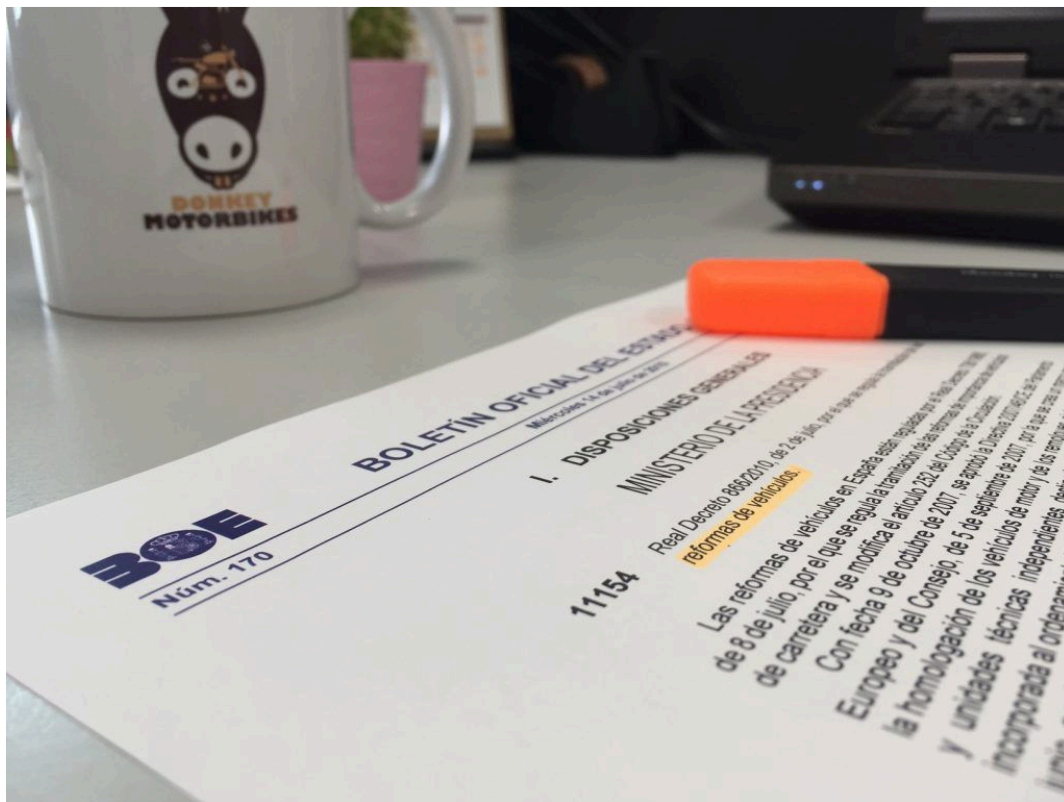
2) Certificado final de proyecto: va asociado al proyecto técnico. Si tu reforma necesita proyecto, necesitará el certificado. Se trata del documento en el que quedarán reflejadas todas las reformas realizadas, con fotos, identificación y el taller donde se han efectuado.

3) Informe de Conformidad: este documento lo vas a necesitar siempre. Recoge todas las reformas realizadas y las identifica con la ley (Manual de Reformas de vehículos del RD 866/2010). Especifica cada elemento modificado e incluye sus códigos de homologación. Debe **expedirlo y firmarlo un laboratorio autorizado.**

4) Certificado del Taller: también lo vas a necesitar siempre. Se trata de un modelo **firmado por un taller dado de alta**, en el que

indican las reformas que se han realizado. Aunque las reformas las hayas hecho tú, necesitas que un taller te firme el documento.

No te preocupes, cuando hayas terminado tu moto y hayas decidido quién te la va a homologar (espero que **Donkey Motorbikes**), serán ellos quienes se encarguen de proporcionarte todos los documentos que necesites. Si te estás preguntando si los puedes hacer tú mismo, me temo que, si no eres ingeniero industrial, estás colegiado y dado de alta específicamente para ello, no vas a poder.



3. ¿Qué se puede y qué no se puede hacer?

Vamos a lo importante. Has empezado a transformar tu moto, ya tienes más o menos claro a dónde quieres llegar y has desmontado algunas piezas.

Te surgen las primeras dudas: ¿puedo cortar el chasis? ¿puedo quitar el velocímetro? si quito el carenado, ¿tengo que homologarlo? ¿puedo cambiar el depósito?

Estas y muchas más dudas acabarán asaltándote y para eso hemos escrito esta guía, para que tengas a mano y de manera fácil de entender toda la normativa que afecta a cada una de las piezas que puedes modificar en una Cafe Racer.

En la tabla siguiente hemos recogido las reformas más habituales, especificando qué se puede y qué no se puede hacer, si la pieza en cuestión necesita marcado europeo y si es necesario homologarlo.

¡Espero que te ayude!

Componente	Se puede	No se puede	Marcado E	¿Hay que homologar?
Chasis	Cortar subchasis y apéndices no estructurales	Cortar cualquier barra del chasis	No	Siempre
Neumáticos	Cambiar las medidas	Montar medidas no compatibles con las llantas	Sí	A partir de un cambio de más del 3% en su recorrido
Llantas	Cambiar las medidas	Montar medidas no compatibles con los neumáticos	No	Siempre
Carenado y tapas de la batería	Quitar cualquier componente	Bordes cortantes	No	Siempre
Cúpula	Instalar una nueva cúpula	Cúpula opaca	No	Sólo si se supera la altura máxima
Guardabarros	Modificar y prescindir del trasero si el asiento supera el 50% de la rueda	Prescindir del delantero	No	Siempre
Asiento	Modificar o tapizar	Eliminar	No	Sólo si cambia el número de ocupantes
Colín	Montar un colín	Bordes cortantes	No	Sólo si cambia el número de ocupantes
Manillar	Modificar		No	Sólo si cambia la geometría del original
Depósito	Sustituir por otro más moderno o de igual fecha	Montar uno artesanal o más antiguo	No	Siempre que se sustituya. Un decapado o pintura no hay que homologarlo
Iluminación	Modificar cualquier elemento ⁽¹⁾ . Montar una tira LED	Prescindir de cualquiera de los elementos de iluminación que traiga la moto. Cambiar la bombilla por una LED. Faro con rejilla o cruces	Sí	Siempre
Espejo	Modificar	Suprimir	Sí	Siempre que varía la geometría
Velocímetro o cuenta kilómetros	Modificar	Suprimir	Sí	Siempre
Tacómetro o cuenta revoluciones	Modificar y suprimir		Sí	Siempre
Testigos	Modificar y suprimir	Suprimir los indicadores de luces e intermitentes	No	No
Sistema eléctrico	Modificar o suprimir la batería		No	No

Componente	Se puede	No se puede	Marcado E	¿Hay que homologar?
Sistema de arranque	Cambiar a pedal de arranque o a motor de arranque		No	Siempre
Amortiguación	Cambiar amortiguadores u horquilla	Suprimir la amortiguación	No	Siempre. El cambio de horquilla requiere ensayo en laboratorio
Estriberas	Retrasar, modificar y eliminar las traseras	Bordes cortantes	No	Siempre
Filtro de aire	Modificar o instalar uno cónico		No	Siempre
Placa de matrícula	Modificar posición. Colocarla sobre la rueda	Montarla en un lateral de la moto o sin iluminación. Matrícula pequeña tipo enduro	No	Siempre
Frenos	Modificar. Cambiar disco por tambor o viceversa. Latiguillos metálicos	Eliminar un ABS	No	Siempre. El cambio de frenos requiere ensayo en laboratorio
Escape	Modificar por otro homologado para esa moto	Modificar por uno universal	Sí	Siempre

(1) Los elementos de alumbrado deben respetar unas medidas que explicamos [en esta entrada](#)