

CAMPEONATO DE ANDALUCÍA DE MINIVELOCIDAD

REGLAMENTO TÉCNICO MINI GP 190 2026



Reglamento Técnico Mini GP 190

Modificaciones 2026:

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	22.01.2026	Art. 10,2, Art. 14, Art. 16

ÍNDICE

1.- GENERALIDADES	1
2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE	2
3.- MOTOR	2
3.1.- Cilindrada	2
3.2.- Carters motor	2
3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión	2
3.4.- Arranque	2
3.5.- Aceite Motor	
4.- CHASIS.....	2
5.- CARENADO.....	3
5.1. Dorsales	3
6.- SUSPENSIONES	3
6.1.- Horquilla delantera.....	3
6.2.- Amortiguador de dirección.....	3
6.3.- Suspensión Trasera	4
7.- RUEDAS.....	4
7.1. Neumáticos	4
8.- FRENOS	4
9.- MANDOS.....	4
9.1. Mandos de pie y estriberas.....	4
9.2. Mandos manuales y manillar	4
10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN	5
10.1. Depósito de combustible	5
10.2. Carburador y Admisión	5
10.3. Carburante	5
11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA	5
11.1.- Cableado Eléctrico	5
11.2.- Telemetría.....	6
11.3.- Encendido	6
12.- OBLIGACIONES.....	6
13.- MATERIALES LIGEROS	6

Reglamento Técnico Mini GP 190

14.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO	6
16.- SANCIONES	7
17.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA	8
ANEXO 1.....	9

1.- GENERALIDADES

Todas las motocicletas participantes en los Campeonatos de Andalucía de Velocidad de la clase especificada, estarán conformes con los presentes Reglamentos Técnicos. Todo lo que no esté especificado en estos Reglamentos se regirá por los Reglamentos Técnicos de la R.F.M.E. y F.I.M., en ese orden. En el caso de que no exista la categoría en cuestión en dichos reglamentos, se regirá por la decisión que tome el Jurado de la Prueba o Juez Árbitro.

Las piezas originales de la motocicleta son las piezas de serie instaladas en la motocicleta durante su fabricación y tal y como se distribuye. A menos que se indique lo contrario, estas partes no pueden ser refabricadas, reacabadas, tratadas, recubiertas o modificadas de ninguna manera, salvo indicación expresa en el reglamento.

Las piezas entre diferentes modelos de motocicletas se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o la pieza.

El Delegado Técnico de Minivelocidad de la FAM podrá solicitar en cualquier momento la inspección y/o desmontaje de cualesquiera de los elementos de la motocicleta que considere oportuno.

La decisión final de que una motocicleta cumple con lo establecido en los reglamentos ó con la decisión del Jurado, es del Delegado Técnico de Velocidad de la F.A.M o en su defecto el Comisario Técnico. Solo se permitirá la verificación de una sola motocicleta por clase y piloto. En el caso de que una motocicleta, tras caída en los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Delegado Técnico de la F.A.M. o el comisario técnico podrá admitir la verificación de una segunda motocicleta.

Los comisarios técnicos podrán requisar provisionalmente aquel equipamiento del piloto que no pase las verificaciones de seguridad, quedando en depósito hasta el final de la última manga de la categoría.

En cualquier momento de la competición se podrá pasar verificaciones técnicas a cualquier motocicleta, para comprobar que cumple con el reglamento técnico, a requerimiento del Jurado de la Prueba, el Director de Carrera ó Comisario Técnico.

La sanción por no cumplir con el reglamento técnico, es la desclasificación o cambio de categoría de la motocicleta implicada. En caso de que la lectura en banco fuese superior a la reglamentada, se aplicaran las sanciones recogidas en el artículo 16. Se tendrá en cuenta si tras la carrera una motocicleta incumpliera el reglamento técnico a causa de una caída.

Las verificaciones técnicas preliminares al evento se pasarán con la motocicleta a punto para competir a excepción de los neumáticos y el combustible. El/Los Comisarios Técnicos del evento harán una verificación de dorsales y aspectos de seguridad de la motocicleta y/o de los pilotos. Reservándose el derecho de una comprobación técnica en cualquier momento del evento o al final de los entrenamientos cronometrados o la carrera.

Las motos se dejarán en el parque cerrado posterior a una carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Si una motocicleta tuviera que sufrir una modificación por seguridad del piloto y la competición, se tendrá que pedir una autorización por escrito, previa a la modificación, donde se detalle el tipo de modificación y las razones por la cual se hacen, al Delegado Técnico de la FAM.

Reglamento Técnico Mini GP 190**2.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE**

<u>CATEGORÍA</u>	<u>CILINDRADA</u>	<u>CABALLOS</u>	<u>PESO MOTO</u>
<u>MINI GP 190</u>	Hasta 190 cc	22 CV	73 KG*

*Estos pesos podrán ser modificados en la primera carrera de la temporada, una vez se haya sacado la media de peso del conjunto Moto + Piloto.

3.- MOTOR

El motor será Zongshen Power Group Modelo W150-G estando prohibido su cambio y/o modificación en cualquiera de sus componentes, incluidas juntas de base de cilindro y culata.

Los motores precintados RFME cuyos precintos estén intactos, se considerarán conforme al Reglamento Técnico de la categoría de la Copa de España de Minivelocidad.

3.1.- Cilindrada

La cilindrada máxima admitida será hasta 190 c.c.

3.2.- Carters motor

Los tapones de llenado y vaciado de aceite de motor y caja de cambios se precintarán para evitar que se aflojen y que se vierta aceite a la pista.

3.3.- Embrague, caja de cambios y transmisión

La caja de cambios será de accionamiento manual con un máximo de 4 velocidades, estando prohibidas las automáticas.

Es obligatorio tener puesta una tapa protectora en el piñón de ataque, por seguridad. Es obligatorio el montaje del dispositivo "aleta de tiburón", en la parte inferior del basculante, como máximo a 5cm del plato de transmisión secundaria, por seguridad.

3.4.- Arranque

Será obligatorio contar con un dispositivo de arranque (pedal de arranque). Se autoriza el uso de arrancadores externos.

3.5.- Aceite Motor

El nivel aceite de motor debe estar siempre dentro de los límites del mín. y max. de la varilla, y claramente por encima de la marca del mínimo.

4.- CHASIS

El chasis debe ser el de origen de la motocicleta.

Están prohibidos los refuerzos y modificaciones en chasis, basculante y tijas, a excepción de los necesarios para colocar un amortiguador de dirección y la "aleta de tiburón" en el basculante.

5.- CARENADO

No está permitida la montura de carenados adicionales.

Todas las partes plásticas que componen la motocicleta no podrán estar rotas o deterioradas.

Ninguna parte del carenado o de la motocicleta podrá sobresalir sobre una línea tangente, trazada verticalmente detrás del neumático trasero y delante del neumático delantero. Será obligatorio utilizar guardabarros delantero.

El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite del motor (mínimo 2 litros). Las aberturas de la parte inferior del carenado deben estar situadas al menos a 50mm por encima de la parte inferior del carenado.

El carenado inferior podrá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y puede abrirse únicamente en caso de lluvia, según lo declare por el Director de Carrera.

El carenado deberá estar libre de roturas y aristas que entrañen peligro para los pilotos, se prohíbe elementos de sujeción distintos a los originales. En caso de reparación quedará bajo supervisión del comisario técnico

5.1. Dorsales

SERÁN DE COLOR BLANCO SOBRE FONDO NEGRO. Cada motocicleta deberá estar dotada con 1 placa porta números, en el frontal de la moto, con medidas mínimas de 150x150mm, además de 2 en los laterales de la motocicleta.

La placa frontal deberá estar centrada en el carenado o ligeramente desplazada, pero siempre para que la placa sea más visible por el lado donde esté situado el Cronometraje.

Los números tendrán unas medidas mínimas de: 100mm de altura y 50mm de ancho.

Las placas traseras en ningún caso pueden estar colocadas de forma que el piloto en su postura de manejo de la motocicleta pueda interferir en la correcta visión de los números.

Las dimensiones mínimas de los números son: 120x60mm.

Deberán dejarse un espacio libre, como mínimo, de 20mm alrededor de los números, en el cual se vea el fondo del dorsal.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión del Comisario Técnico será decisiva.

6.- SUSPENSIONES

6.1.- Horquilla delantera

Serán las de serie. Se permite modificar la precarga, pero manteniendo los muelles originales. Se permite la modificación del aceite tanto en cantidad como en densidad. Podrá ser regulable en la parte hidráulica de compresión, extensión y precarga. La tija superior e inferior, deben ser las originales autorizadas al fabricante de la motocicleta. Se pueden reemplazar los muelles de horquilla para un mejor ajuste moto/piloto. Se puede modificar la cámara de aire para un mejor ajuste moto/piloto. No se puede modificar la parte hidráulica. Tratamientos superficiales adicionales no están permitidos.

6.2.- Amortiguador de dirección

Será de libre elección.

6.3.- Suspensión Trasera

Será de serie. Se permite modificar la precarga, extensión y compresión pero manteniendo los muelles originales.

7.- RUEDAS

Serán las de serie de la Motocicleta

Delantera hasta 2.50" x 12"

Trasera hasta 3" x 12"

7.1. Neumáticos

Está prohibido el uso de calentadores.

Serán de la marca PMT de compuesto de libre elección

No está permitido manipular o rayar los neumáticos

8.- FRENOS

Sólo un único disco y una pinza de freno están permitidos en cada rueda.

Los discos de freno, deben ser los originales homologados por el fabricante de la motocicleta. Los latiguillos de freno son de libre elección, pero estarán instalados de forma que no puedan sufrir roces y/o enganches con otros participantes No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

La bomba de freno delantera y trasera, deben de ser las originales homologadas por el fabricante de la motocicleta. Las pinzas de freno (delantera y trasera), deben ser las originales homologadas por el fabricante de la motocicleta.

9.- MANDOS

9.1. Mandos de pie y estriberas

Las estriberas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en lugares originales del chasis. Las estriberas deben montarse fijas, las cual deben de acabar en una esfera de al menos 8mm de radio. La superficie del tapón debe ser diseñada para alcanzar el área más amplia posible.

9.2. Mandos manuales y manillar

El manillar debe tener la configuración igual al original de la motocicleta homologada. Los manillares deben tener una anchura máxima de 600 mm y sus terminaciones deben terminar en tapones sólidos. La anchura se define como el ancho medido entre la parte exterior de las empuñaduras del manillar. Las manetas son de libre elección. La longitud de las manetas no puede ser superior a 200 mm medidos desde el eje de pivotante y terminadas en una esfera con un diámetro no inferior a 18 mm. Los semimanillares dispondrán de sus correspondientes topes de caída con un mínimo de longitud de 20 mm medido desde el final del manillar. Estos deberán de estar contruïdos con un material de plástico. Las motocicletas deben de estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Sólo podrán instalarse elementos fabricados específicamente para esta función. En caso de duda sobre la eficacia del sistema , la decisión del Director Técnico RFME será definitiva. Las motocicletas deben estar equipadas, y en estado operativo, de un botón de pare ubicado en el semimanillar izquierdo (que pueda ser alcanzado por la mano mientras esté apoyada en el puño) capaz de detener el motor. El botón debe de ser de color rojo.

10.- SISTEMA DE ALIMENTACIÓN

El filtro de aire será el de serie de la motocicleta, el cual se podrá eliminar o poner trompeta sin filtro.

No se permite el uso del Air-Box ni la manipulación de la caja de filtro de aire.

Está prohibido agujerear las tapas del filtro del aire.

Está prohibido el uso de bomba de aceleración o el uso de Power-Jet.

10.1. Depósito de combustible

. El depósito debe ser el original producido por el fabricante, para la motocicleta homologada.

Todos los depósitos de combustible ir rellenos en su totalidad de Mouse de elemento de carburante (explosafe o similar), para evitar que se produzcan gases en el interior y que en caso de caída haya explosión.

10.2. Carburador y Admisión

El carburador debe de ser la pieza originalmente montada y homologada por el fabricante de la motocicleta. La toma de admisión o tobera deberá ser la originalmente montada por el fabricante de la motocicleta, no se permitirá ninguna modificación sobre ésta.

Se permite el uso de un filtro de aire o rejilla para evitar la entrada de cualquier elemento

La carburación será única sin posibilidad de alterarla.

MARCA/MODELO	Dell'Orto PHBH28-BD
Flotador	6,5g
Conjunto de aguja y asiento	250
Chiclé de arranque	55
Chiclé de baja	50
Chiclé de aguja	262T
Chiclé principal	120
Modelo / posición de la aguja	X71 / 4ª ranura desde arriba
Válvula del émbolo	55

10.3. Carburante

Solo se podrá utilizar gasolina sin plomo, según el reglamento R.F.M.E y F.I.M

11.- SISTEMA ELÉCTRICO Y TELEMETRÍA

11.1.- Cableado Eléctrico

Los haces de cables deben de ser los originales de la motocicleta.

La instalación eléctrica debe de ser exactamente como la original de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables.

Reglamento Técnico Mini GP 190

Los cables deben de ser continuos entre sus extremos de conexión.

No se permite ningún empalme, conexión o la instalación de un roba corriente en ninguno de los cables eléctricos.

No se autoriza ninguna modificación en la instalación eléctrica.

Las bujías serán de la marca NGK con especificaciones CR#HSA de grado térmico libre. Queda totalmente prohibida su manipulación, sólo se podrán aumentar el número de arandelas.

11.2.- Telemetría

No está permitido el uso de telemetría.

No se permite ningún sistema de adquisición de datos.

En caso de que el modelo de motocicleta homologado disponga de sistema de adquisición de datos este debe de estar desconectado y nunca estar en comunicación con el sistema de encendido.

No está permitido los dispositivos automáticos de control de paso(vueltas).

11.3.- Encendido

Debe ser el original suministrado por el fabricante quedando totalmente prohibida su manipulación en ninguno de sus componentes, (pick up, bobinas, chaveta, etc...) con limitador RPM, que es el modelo para todas las competiciones FIM y precintada por la RFME/FAM.

El CDI o centralita debe de ser la autorizada por la FAM y entrará en un proceso de sorteo entre todos los participantes del CAM Campeonato de Andalucía de Minivelocidad en la categoría de Mini Gp 190. Todas las unidades presentadas para el sorteo deberán estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias y con sus anclajes en perfecto estado y accesibles.

Consultar Anexo 1

12.- OBLIGACIONES

Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 125 c.c. como mínimo, para todos los sobrantes y/o respiraderos de: Depósito, Motor, Radiador y Carburador. Dicho depósito será estanco y preparado para que no vierta su contenido en la pista.

Es obligatorio llevar topes de nylon o plástico en todas aquellas partes que puedan rozar con la pista y provocar marcas en el asfalto.

13.- MATERIALES LIGEROS

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

14.- INDUMENTARIA Y EQUIPO DEL PILOTO

Para poder participar en cualquier competición del Campeonato Andaluz de Velocidad, es obligatorio estar provisto del siguiente equipamiento:

Casco: Es obligatorio el uso de un casco acorde a la normativa de cascos FAM. Consultar www.famotos.com en el apartado de la especialidad. ~~que deberá cumplir con las homologaciones para velocidad de la F.I.M.~~ Solo cascos tipo "P". No están permitidos los cascos de tipo "NP" o "J" (Cross, enduro

Reglamento Técnico Mini GP 190

o trial) Queda prohibido montar en el casco cualquier tipo de accesorio, como por ejemplo cámaras, incluidos sus soportes, siempre que estos no vengan instalados de serie con la homologación del casco, por motivos de seguridad.

Indumentaria: que será de cuero o cordura de una sola pieza y con protecciones

Guantes: Homologados para la práctica del motociclismo en material de cuero y que sean resistentes.

Botas: Homologadas para la práctica del motociclismo en material de cuero o equivalente.

Es obligatorio presentar el equipamiento en la verificación técnica.

Todo el equipamiento estará siempre en perfecto estado de uso durante la prueba, para garantizar la protección del piloto en caso de caída. No está permitido salir a pista con un equipamiento que esté roto o deteriorado, por caídas o desgastes.

El comisario Técnico de la Prueba podrá requisar cualquier componente de la indumentaria de un piloto que no cumpla con las normas de seguridad.

Al piloto se le entregará un documento donde se expondrá:

1. La fecha de retirada.
2. El motivo de la retirada.
3. La fecha de entrega.

Este documento tendrá que ser firmado por:

- 1- El comisario Técnico de la Prueba.
- 2- Por el piloto (en caso de ser menor por el representante legal).

16.- SANCIONES

Cuando la medición en banco de potencia sobrepase la potencia permitida en las diferentes categorías se sancionará de acuerdo a la siguiente tabla:

Tramo de potencia	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
0.1 y 0.3 cv	1 segundo al mejor tiempo +3 puestos en parrilla de salida	0,5 segundos por vuelta +3 puestos resultado carrera
0.3 y 0.5 cv	2 segundo al mejor tiempo +6 puestos en parrilla de salida	1 segundo por vuelta +6 puestos resultado carrera
0.5 cv	Desclasificación	Desclasificación

Cuando la medición del peso sea inferior a lo reglamentado en las diferentes categorías, se sancionará de acuerdo a la siguiente tabla.

Reglamento Técnico Mini GP 190

Tramo de peso	Sanción en entrenos	Sanción en carrera
0,1 a 2,5 kg	2,5 % de los tiempos	2,5% del tiempo
>2,5 a 5 kg	5 % de los tiempos	5 % del tiempo
>5 a 7,5 kg	7,5 % de los tiempos	7,5 % del tiempo
7,5 a 10 kg	10 % de los tiempos	10% del tiempo
10 kg	Perdida de tiempos	Desclasificación

Al piloto, al jefe de equipo o tutor se le entregará un documento de notificación de la sanción impuesta.

17.- LUZ TRASERA DE EMERGENCIA

Todas las motocicletas deberán de llevar obligatoriamente una luz roja en funcionamiento en la parte posterior de la motocicleta, para ser usadas únicamente en carreras en lluvia, poca visibilidad o carreras nocturnas.

Sera colocada en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en línea central de la motocicleta. La decisión final sobre la posición de la luz roja la tendrá el Comisario Técnico de la prueba.

ANEXO 1

ENCENDIDOS

Después del Briefing de Pilotos se procederá al sorteo de centralitas para las motocicletas homologadas de la categoría Mini GP 160. Siendo responsable cada piloto participante de presentar su centralita para el sorteo. Estas deben de estar en perfecto estado de funcionamiento, limpias (de residuos y de sellos de verificaciones anteriores) y con los anclajes que no estén rotos.

Una vez que el piloto tenga asignada su centralita se procederá al precintado de la misma por el/los Técnicos de la Prueba (1*). El orden del sorteo será el de la lista de inscritos de la F.A.M

Aquellos pilotos que no se presenten al sorteo o presenten una centralita que no se adecue a lo estipulado por lo que hace a estado de funcionamiento, limpieza y anclajes en perfecto estado, NO podrán tomar parte ni en el sorteo, ni en los entrenamientos, ni en las carrera.



(1*) PRECINTADO CENTRALITA