



REGLAS TECNICAS DE LA COMPETICION

COPA OHVALE GP-7

Versión:	Aplicada el:	Artículos modificados
0	22.12.2025	Nuevas Reglas
1	10.02.2026	Art. 7, Art. 20.

INDICE

GENERALIDADES

01.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORIA OHVALE GP-7

02.- MOTOR

03.- FILTRO DE AIRE

04.- SISTEMA DE INYECCION

05.- TRANSMISION / CAJA DE CAMBIOS

06.- SUSPENSIONES

07.- CHASIS / BASCULANTE

08.- MEDIDAS Y PESOS

09.- MANILLAR

10.- MANETAS

11.- REPOSAPIES

12.- PUESTA EN MARCHA

13.- EMBRAGUE

14.- BUJIA

15.- ESCAPE

16.- DIRECCION

17.- PUÑO DE GAS

18.- DORSALES

19.- PROTECTOR DE CADENA

20.- NEUMATICOS

21.- LLANTAS

22.- FRENOS

23.- CARENADO

24.- DEPOSITO

25.- ADQUISICION DE DATOS

26.- SISTEMA ELECTRICO

27.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE

28.- SEGURIDAD

29.- LUZ TRASERA DE SEGURIDAD

30.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

31.-VERIFICACION FINAL

GENERALIDADES

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 las reglas técnicas.

Las piezas entre diferentes modelos o evoluciones del modelo de las motocicletas Ohvale GP-7 se podrán usar siempre que sean iguales, no requiera una modificación estructural de la moto y/o pieza.

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, se redactará un documento en el que se especificará su defecto, siendo entregado a su tutor y este será devuelto al comisario técnico para su devolución del material requisado.

La sanción por no cumplir con las reglas técnicas, es la desclasificación.

Las motos elegidas por el delegado técnico de MiniVelocidad se dejarán en el parque cerrado (obligatoriamente) posterior a un crono o carrera, con un caballete que las mantenga en pie por si solas.

Las motocicletas destinadas a la Copa de España de MiniVelocidad de la Copa Ohvale GP-7 se basan en las motocicletas de producciones recientes o actuales y disponibles en el mercado a través de las redes de ventas habituales de fabricantes y autorizadas por éste para su participación en la Copa de España de MiniVelocidad.

El delegado técnico de MiniVelocidad de la RFME podrá solicitar en cualquier momento la inspección y/o desmontaje de cualquiera de los elementos de la motocicleta que considere oportuno.

1.- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORIA OHVALE GP-7

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTAS REGLAS ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

Estas Reglas están destinadas a autorizar diferentes modificaciones en la motocicleta autorizada únicamente en bien de la seguridad, de una reducción de costes (para la competición) y de una limitación de potencia.

1. La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de la Ohvale GP-7 deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma homologada (originalmente producida por el constructor).
2. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y clase.
3. No se autoriza el intercambio de motocicletas entre pilotos.
4. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales sufriese daños de difícil reparación en el circuito, o por seguridad, el Comisario Técnico podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

2.- MOTOR

- Motor ZS NX 250 - Monocilíndrico, 4 tiempos, 4 válvulas
- Refrigeración líquida
- 250 cc DOHC nueva generación
- 44.8 hp al cigüeñal
- Válvulas de admisión de titanio.
- Refrigeración por líquido
- Accionamiento de Válvulas Doble árbol de levas en cabeza (DOHC)
- Relación de compresión 13.4:1

- Diámetro y Carrera 78 mm x 52.3 mm
- Cilindrada 249.8 cc
- Solo se permitirá el uso de dos motores por temporada, para todos los entrenamientos cronometrados oficiales y carreras. Los motores tendrán que ser precintados por el equipo técnico de la Copa de España de MiniVelocidad antes de su primer uso en entrenamientos oficiales o carreras.
- Podrá ser requerido para su verificación en cualquier momento por el equipo técnico de la RFME. En caso de detectar alguna anomalía técnica, se eliminarán todos los resultados obtenidos por dicha unidad en las sesiones oficiales en las que haya participado.
- La potencia de estos motores se fija como máximo en **28 CV** sin tolerancia, no obstante, se hará un control de potencia en banco en la primera prueba de la Copa de España, antes de las sesiones cronometradas de la primera prueba.

ESTA POTENCIA PODRA SER MODIFICADA POR EL DIRECTOR TECNICO DE MINIVELOCIDAD DE LA RFME EN LA PRIMERA CARRERA.

Si la potencia excediese de la autorizada, se sancionará de la siguiente manera:

	Entrenos	Carreras
> 0,1 a 0,3 cv	+ 3 puestos atrás en parrilla	+ 3 puestos atrás resultado carrera
> 0,3 a 0,6 cv	+ 6 puestos atrás en parrilla	+ 6 puestos atrás resultado carrera
> 0,6 cv	Eliminación de tiempos	Desclasificación

3.- FILTRO DE AIRE

- Será el original homologado por el fabricante.

4.- SISTEMA DE INYECCION

- Será el original homologado por el fabricante.

5.- TRANSMISION/CAJA CAMBIOS

- La caja de cambios será la homologada por el fabricante del motor en todos sus componentes. El número de marchas será el homologado por el fabricante del motor.
- Se pueden modificar el piñón y la corona de la rueda trasera.
- Transmisión secundaria, será la de origen con paso 420

6.- SUSPENSIONES

- Será las originales homologado por el fabricante.

7.- CHASIS/BASCULANTE

- ~~Será el original homologado por el fabricante.~~
- Serán originales homologados por el fabricante sin ninguna modificación.

8.- MEDIDAS Y PESOS

- Dimensiones- Altura del asiento: 790mm
- Distancia entre ejes: 1200 mm

Los pesos mínimos serán los siguientes:

	Peso de la Motocicleta		Mínimo combinado
Categoría	Peso mínimo	Peso mínimo con lastre	Peso motocicleta y piloto
Ohvale GP-7	90 Kg	*Por determinar	*Por determinar

- Los pilotos cuyo peso corporal con casco, mono, botas y guantes no superen los *Kg estarán autorizados a utilizar un lastre de como máximo*Kg.
- En cualquier momento durante los entrenamientos y al final de la carrera, los pilotos pueden ser llamados para controlar el peso de sus motocicletas. En todos los casos el piloto debe cumplir con esta solicitud.
- Las motocicletas elegidas serán pesadas en las condiciones en que se encuentren, y el límite de peso establecido debe ser tomado en esta condición. Nada puede ser añadido a la motocicleta y/o piloto. Esto incluye todos los líquidos excepto un poco de agua al piloto.
- El lastre debe estar hecho de piezas metálicas sólidas, conectado de forma firme y segura, ya sea a través de un adaptador o directamente al chasis principal o motor, con un mínimo de 2 tornillos de acero (mínimo 8 mm de diámetro, 8.8 grado o mayor). Otras soluciones técnicas equivalentes deben ser consultadas al delegado técnico de la Copa de España de MiniVelocidad para su aprobación.
- El combustible en el depósito se puede usar como lastre. Sin embargo, el peso verificado nunca puede ser menor del peso mínimo requerido.
- SE ADMITE UNA TOLERANCIA DE 0,5 KG EN EL PESO.
- 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.
- Las infracciones por peso se aplicarán de la siguiente forma:

	Entrenos	Carreras
1 a 3 kg	+ 3 puestos atrás en parrilla	+ 3 puestos atrás resultado carrera
> 3 a 5 kg	+ 6 puestos atrás en parrilla	+ 6 puestos atrás resultado carrera
> 5 kg	Eliminación de tiempos	Desclasificación

9.- MANILLAR

- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho.
- Cada motocicleta dispondrá de un interruptor o pulsador de paro, el cual debe estar situado en el manillar y en perfecto estado de funcionamiento.
- Los topes de giros de dirección serán obligatorios.

10.- MANETAS

- Las manetas de frenado deben terminar en una esfera de 12mm. de diámetro mínimo.
- Las manetas pueden estar allanadas, pero deberán tener los bordes redondeados y la parte allanada tendrá un espesor mínimo de 14mm.
- Las manetas de freno deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.
- Las motocicletas deben estar equipadas con una protección en la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta. Se podrán instalar elementos fabricados específicamente para esta función. En caso de duda sobre la eficacia del sistema, la decisión del delegado técnico de la Copa de España de MiniVelocidad será definitiva.

11.- REPOSAPIES

- Las estribas y sus mandos pueden ser reposicionados, pero sus soportes deben estar montados en los lugares originales del chasis.
- Deben de ser fijas o de tipo plegable, la cuales deben incorporar un dispositivo que las retorne a la posición normal.
- El extremo de la estribera debe acabar en una esfera de al menos 8 mm de radio.

- 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.

12.- PUESTA EN MARCHA

- Será la original homologado por el fabricante.

13.- EMBRAGUE

- Será el original homologado por el fabricante. STM sin modificación alguna.

14.- BUJIA

- Será la original homologada por el fabricante NGK LMAR9D-J

15.- ESCAPE

- Será el original homologado por el fabricante.
- Todos los componentes deberán estar perfectamente acoplados entre sí.
- Deberá cumplir la normativa vigente respecto al nivel sonoro, DbKiller con límite de sonido de 108 Db.
- En caso de reparación, está deberá ser verificada por el Equipo Técnico de la RFME.

16.- DIRECCIÓN

Deberá existir un espacio mínimo de 30 mm entre el manillar y el depósito, cuando el ángulo de giro esté en su punto máximo, en ningún caso podrá éste tocar con el carenado.

17.- PUÑO DE GAS

- El puño de gas debe ser el original homologado por el fabricante, debiendo regresar al punto inicial cuando se suelte.

18.- DORSALES

- En cada motocicleta se colocarán 3 dorsales. El delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o ligeramente ladeado en el caso que la toma de aire esté en el centro del frontal del carenado. En este caso el número estará en el lado en el que esté situado el cronometraje oficial.
- Las placas laterales deberán estar colocadas a derecha e izquierda del colín.
- Alternativamente se puede colocar un solo número en el colín con la parte superior del número hacia el piloto.
- En los carenados/colines de color coincidente con el del fondo del dorsal, habrá un ribete en color contrario de una anchura mínima de 6mm. alrededor del fondo.

Los números y fondos serán:

FONDO	BLANCO
NÚMERO	NEGRO

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

19.- PROTECTOR DE CADENA

- Un protector de cadena (aleta de tiburón) debe fijarse de modo que impida que el piloto pueda introducir accidentalmente la mano, entre el recorrido de la cadena inferior y la corona posterior de la rueda. El protector de cadena debe estar sujeto de manera consistente no permitiéndose la sujeción del mismo con elementos plásticos tales como bridas o similar.

20.- NEUMÁTICOS

- Serán de la marca PMT ~~con compuesto de libre elección~~. Se prohíbe cualquier modificación o tratamiento (corte, rayado...).
- Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial REED se pueden usar. El piloto será el responsable de verificar que la moto salga a pista con el sticker necesario.
- Solo se permite utilizar 2 juegos (nuevos o usados) por evento oficial (Es decir, las dos QP + ambas mangas de carreras).
- Los neumáticos irán identificados con un sticker de REDD.
- Se permite el uso de calentadores. No se podrán usar en la parrilla de salida.
- Es obligatorio subir al pódium con la Gorra PMT.

SOLO ESTAN PERMITADAS ESTAS MEDIDAS Y COMPUESTOS:**Neumático delantero****- 90/80-R17 SLICK SOFT****- 90/80-R17 RAIN****Neumático Trasero****- 115/75/R17 SLICK MEDIUM****- 115/75/R17 RAIN****(Consultar precio en Anexo neumáticos)****21.- LLANTAS**

Serán las originales homologadas por el fabricante:

- Delantera: 2.50 x 17"
- Trasera: 3.50 x 17"

22.- FRENOS

- Serán los frenos mecánicos homologados por el fabricante, siempre con unas medidas máximas de disco:
 - Freno Delantero: Disco flotante 300mm con pinza radial 4 pistones Brembo.
 - Freno Trasero: Disco 190 mm con pinza 2 pistones.
- Las pastillas de freno serán las originales homologadas por el fabricante.

23.- CARENADO

- Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero.
- El carenado será el original o en su defecto deberá mantener la apariencia de los originalmente producidos por el fabricante para la Moto homologada.
- El carenado puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas de origen.
- El tamaño y las dimensiones deben ser los mismos de los accesorios originales sin ningún añadido o eliminación de los elementos diseñados.
- Todas las Ohvale GP-7 deberán llevar carenado completo con quilla, o en su defecto semicarenado con quilla, según el modelo original homologado. Solo se permitirá la manipulación de los mismos para acoplar piezas especiales (escape, etc.)
- La cúpula puede reemplazarse únicamente por un material transparente.
- El guardabarros debe ser igual a los originalmente producidos por el fabricante para la motocicleta homologada. Puede reemplazarse por contratipos accesorios a las piezas originales. Así mismo, puede desplazarse para aumentar el espacio libre del neumático.
- Todos los bordes expuestos (vivos) deben redondearse.
- 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.

24.- DEPOSITO

- El depósito será el original homologado por el fabricante.
- El interior del depósito, es obligatorio que esté “completamente lleno” de material retardante tipo mousse, preferentemente Explosafe o similar.

25.- ADQUISICIÓN DE DATOS

- Cuadro de instrumentos con lectura de datos Vía CAN.
- Sistema de adquisición de datos AIM.
- 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.

26.- SISTEMA ELECTRICO

- La instalación eléctrica será la suministrada por el fabricante, sin ninguna modificación. Los haces de cables deben de ser los originales de la motocicleta. No se podrá variar su esquema de instalación ni la sección de los cables. 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.

27.- TRANSPONDER DE CRONOMETRAJE

- El transponder de cronometraje deberá estar colocado en la motocicleta en la posición, lugar y orientación indicada por el Oficial de Cronometraje que entregue el mismo.
- La sujeción del soporte del transponder, que es obligatorio, debe ser efectiva con bridas; la sujeción con velcro o cinta adhesiva únicamente no está autorizada.
- Debe colocarse el pasador o grupilla para la sujeción del transponder al soporte.
- No está autorizada ninguna manipulación del transponder.
- El Comisario Técnico verificará la correcta ubicación del mismo y no dará el visto bueno a las motocicletas que no lleven una fijación correcta del transponder y su soporte.

28.- SEGURIDAD

- Ninguna motocicleta saldrá a pista sin carenado, deberá llevar todos los componentes de seguridad.
- Es obligatorio llevar instalado al menos 1 depósito de 250c.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. El depósito tiene que estar completamente vacío cada vez que la motocicleta salga a la pista. Está prohibido que dicho s respiraderos y sobrantes acaben o descarguen en la quilla o caja de aire. Está permitido que el respiradero de los gases internos del motor retorne directamente a la caja de filtro.

29.-LUZ TRASERA DE SEGURIDAD

- Las motocicletas deberán tener un piloto rojo en funcionamiento en la parte trasera del colín, para ser usada únicamente durante las carreras declaradas en mojado o en condiciones de baja 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/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta, nunca encima del colín. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad, la decisión del delegado técnico de la Copa de España será definitiva.
 - c) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 0,6-5W (led).
 - d) La luz debe poder ser encendida y apagada por el piloto desde el cuadro de mandos.

- e) La alimentación de esta luz puede estar separada del resto del cableado y batería de la motocicleta.

30.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los Pilotos deben llevar un mono de cuero o material similar de una sola pieza (quedan prohibidos los monos de 2 piezas) con protecciones en rodillas, codos, hombros, etc.... Igualmente deben llevar guantes y botas de cuero o botines por encima del tobillo de material similar. Todos estos elementos deben estar en perfecto estado y homologados para la práctica de motociclismo.
- Están prohibidos los materiales sintéticos.
- 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 o EN 14021.

- Los pilotos deben llevar un casco integral (normativa RFME/FIM) bien ajustado y sujeto correctamente. (Anexo Normativa de cascos).
- La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el jefe técnico de MiniVelocidad de la RFME.
- NO está autorizado ningún equipo de grabación.

31.-VERIFICACIÓN FINAL

- Después de cada entrenamiento cronometrado y cada carrera podrá pasar verificación técnica cualquier motocicleta requerida por el Comisario Técnico de la RFME.