

**REGLAMENTO
TÉCNICO DE LA
COMPETICIÓN
MINIMOTO
ELECTRICA
(Minimoto E)
ANPA 2026**

GENERALIDADES: Intro

1.- ESPECIFICACIONES DE LA CLASE MINIMOTO ELECTRICA (Minimoto E)

2.- MODELOS

3.- MOTOR

4.- BATERIA

4-1.- CARGA DE LA BATERIA

5.- CHASIS

6.- MEDIDAS Y PESOS

7.- MANILLAR

8.- MANETAS

9.- DIRECCIÓN

10.- PUÑO ACELERADOR

11.- DORSALES

12.- PROTECTOR DE CADENA

13.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS

14.- FRENOS

15.- CARENADO

16.- TELEMETRIA, ADQUISICIÓN DE DATOS Y TRANSPONDER

17.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

18.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

19.- VERIFICACION FINAL

ASOCIACION NACIONAL PILOTOS AFICIONADOS

anpa

GENERALIDADES

Las motocicletas destinadas a la Copa de España de MiniVelocidad ARIANEMOTO, de la categoría Minimoto E, se basan en el modelo K2Re de ARIANEMOTO disponible en el mercado.

La organización podrá solicitar en cualquier momento la inspección y/o desmontaje de cualquiera de los elementos de la motocicleta que considere oportuno con el fin de analizarlos y determinar si es una pieza original.

La organización podrá solicitar la descarga de algunos datos (voltaje e intensidad de la batería, etc...) con el fin de analizarlos.

1.-ESPECIFICACIONES GENERALES PARA ESTA CLASE MINIMOTO ELECTRICA (Minimoto E) TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTAS REGLAS ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

1. La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las Minimotos 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 o por seguridad, en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, la organización podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

2.- MODELOS

- Para la temporada 2026 el modelo de moto eléctrica admitido es la Ariane K2Re.

3.- MOTOR

- El especificado en el modelo de serie.
- El voltaje máximo admitido será de 84,5 V.
- Está totalmente prohibida toda manipulación y modificación en el motor.
- Refrigeración por aire.
- La potencia mecánica máxima será de 6 kW, a la rueda de tracción.
- El motor ha de ser administrado solo por la controladora instalada por el fabricante, sin ninguna modificación.
- El mapa de control será el original del fabricante.
- Si se verificase alguna manipulación en motor o controladora, se sancionará con la descalificación de la prueba.

4.- BATERIA

- Será la instalada y homologada por el fabricante.

4-1.- PROCEDIMIENTO DE CARGA DE LA BATERIA.

- Se deberá usar el cargador suministrado por el fabricante, bien sea el estándar o el de carga rápida.
- No es necesario sacar la batería de la moto para su carga, esta dispone de un conector accesible para conectar el cargador.
- Las baterías deben manejarse con precaución de tal manera que no haya riesgo de caída, ya que un golpe fuerte podría dañar alguna celda, y aunque la posibilidad es muy remota para baterías de este voltaje, podría incendiarse por efecto del golpe.
- La batería de la moto en funcionamiento a temperaturas ambientes altas podría superar el rango de seguridad y obligar al BMS (Battery Management System) a cortar la corriente. Se recomienda disponer de 2 baterías para las carreras en época de verano, y situarlas en lugares ventilados y en sombra.
- Para iniciar el procedimiento de carga, el BOTON ON/OFF debe estar en OFF.
- La LLAVE DE SEGURIDAD debe estar en OFF. Ahora puede iniciarse el proceso de carga, de acuerdo con las siguientes pautas:
- El CARGADOR inicialmente estará desconectado de la toma de corriente (enchufe).
- Conectar el CARGADOR al conector de la moto de forma correcta.
- Ahora conectar el CARGADOR a la toma de corriente, siempre en este orden. Apreciaremos que el CARGADOR está conectado al ponerse en marcha el ventilador incorporado en este CARGADOR.
- Cuando se encienda la luz verde del CARGADOR, la BATERIA estará cargada.
- Desconectar primero el cargador de la toma de corriente (enchufe) y después desconectar el conector de la moto. La carga habrá terminado con éxito

5.- CHASIS

- Será el original multitubular en acero al cromomolibdeno, sin ninguna modificación permitida.

6.- MEDIDAS Y PESOS

- En ningún caso pueden realizarse modificaciones que reduzcan el peso o modifiquen las medidas de la moto original de fábrica excepto recortar los estribos

7.- MANILLAR

- Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido tal como se suministran de fábrica.

8.- MANETAS

- Las manetas de frenado deben terminar en una esfera de 12mm. de diámetro mínimo.
- Las manetas de freno deben estar en perfecto estado de eficacia y funcionamiento.

9.- DIRECCIÓN

- Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido.

10.- PUÑO ACELERADOR

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

11.- DORSALES

- En cada motocicleta se colocará 1 dorsal en el centro del frontal del carenado. El número debe verse con nitidez. Un dorsal que no sea totalmente visible y nítido deberá ser cambiado.

Los colores para los números y fondos serán: número amarillo sobre fondo negro.

En caso de discusión sobre la legibilidad de los números, la decisión de la organización será definitiva.

12.- PROTECTOR DE CADENA

- No puede modificarse o eliminar el protector de cadena original.

13.- NEUMÁTICOS Y LLANTAS

- La presión mínima de los neumáticos será de 0.8 kg
- Las llantas serán las homologadas de 6,5".
- Solo están permitidos un juego de neumáticos por meeting y de las medidas indicadas:
 - 90/65-6,5R SLICK T41
 - 110/55-6,5R SLICK T41
 - 90/65-6,5R JUNIOR RAI

- Para otros aspectos sobre neumáticos se regirá por el anexo ANPA de neumáticos.
- Los calentadores de ruedas están solo permitidos en el box, nunca en parrilla.

14.- FRENOS

- Deben ser los que monta la moto de origen y no se pueden modificar. Los consumibles serán los suministrados por el fabricante.
- El protector de disco es obligatorio en ambas ruedas y no se puede modificar ni substituir por otro que no sea el original

15.- CARENADO

- No puede eliminarse o modificarse ninguno de los componentes de origen o substituirse por uno no original.
- El fabricante pondrá los repuestos originales a disposición de todos.
- En caso de niebla, lluvia o escasa visibilidad, será obligatorio colocar un piloto rojo fijo en la parte trasera de la motocicleta.

16.- TELEMETRIA, ADQUISICIÓN DE DATOS Y TRANSPONDER

- No se puede transmitir ningún tipo de información a/o desde una motocicleta en movimiento (telemetría).
- Quedan prohibidos los sistemas de adquisición de datos.
- Están permitidos los dispositivos automáticos de control de paso (vuelta). Estos no afectarán a la señal de cronometraje oficial.
- Un dispositivo oficial de cronometraje deberá ser instalado en la máquina para la toma de tiempos en entrenamiento y carrera (transponder).
- 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.

17.- MOTOCICLETAS PELIGROSAS

- Si durante los entrenamientos 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.

18.- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

- Los corredores 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.

- 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 corredores deben llevar un casco integral (normativa RFME/FIM) bien ajustado y sujeto correctamente.

- La decisión final en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá la organización.

- Las motocicletas o los pilotos solo podrán llevar equipos de grabación tanto de video como de cualquier otro tipo de datos, siempre que estén autorizados por la Organización.

19.-VERIFICACIÓN FINAL

- Después de cada entrenamiento cronometrado y cada carrera podrán pasar verificación técnica cualquier motocicleta requerida por el delegado técnico de MiniVelocidad de la organización.

ANPA se reserva el derecho de la modificación y/o ampliación de cualquiera de los puntos de este comunicado si lo cree oportuno.

Para que así conste a los efectos oportunos, firmo la presente en Gijón, a 25 de febrero de 2026.

