

CAMPEONATOS, COPAS, TROFEOS Y CHALLENGES DE ESPAÑA DE KARTING 2007

REGLAMENTO GENERAL PARA MOTORES KF4 (125 CC – CIK).

NUEVA REDACCIÓN

Texto nuevo: **texto en negrita subrayado.**

Texto eliminado: ~~texto tachado~~

Reglamento general para los motores CIK de 125 cc 2007.

En caso de duda o interpretación del presente reglamento, prevalecerá el Reglamento CIK y sus anexos publicados.

- Las piezas originales de los motores homologados deben presentar siempre la forma original y semejantes a las fotografías, dibujos y cotas descritos en la ficha de homologación y presentes en el motor precintado en la homologación.
- ~~Cualquier modificación está prohibida si no está explícitamente autorizada por un artículo de este reglamento o por razones de seguridad. Se entiende por~~ **Las modificaciones** ~~cualquier operación que~~ **cambien** el aspecto inicial, dimensiones, dibujos, fotografías de las partes homologadas **originales representadas en la Ficha de Homologación están prohibidas, si no están explícitamente autorizadas por un artículo de este reglamento o por razones de seguridad.**
- El motor básico debe ser adaptado para usar en las tres categorías específicas.
- Motores alternativos de dos tiempos de un solo cilindro homologados por CIK FIA.
- Materiales especiales prohibidos. Obligatorio acero y aluminio.
- Carbono prohibido para todas las partes estructurales.
- Carters de motor y cilindro obligatoriamente de fundición de aluminio.
- Cigüeñal, bielas, y bulón obligatorio acero magnético
- Pistones obligatoriamente de aluminio fundido o forjado.
- Cilindros con camisa de hierro fundido.
- **La altura del bloque cilindro debe ser medida entre el plano superior de la junta de la camisa y el plano de la junta de la base del cilindro.**
- Cilindrada máxima: capacidad 125 cc
- Diámetro cilindro comprendidos entre 54 mm mínimo y 54,5 mm máximo
- Refrigeración por agua (cigüeñal, cilindro y culata) con un solo circuito y una bomba integrada de agua.
- Radiador homologado.
- Admisión por láminas en el cigüeñal o en el cilindro.
- Válvulas de escape autorizada, homologada, con un control neumático de apertura y cierre con retorno mecánico, sin ninguna conexión electrónica.
- Sobrealimentación prohibida.
- Cámara de combustión volumen min: 9 mm. Medido de acuerdo a lo descrito en Apéndice 1-A (CIK)
- Bujía: la marca es libre. La profundidad del cuerpo de la bujía (electrodos no incluidos) no debe extenderse más allá de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.
- Las dimensiones de la rosca de la bujía no deben superar 18,5 mm (M 14 x 1.25).
- Sistema de equilibrado obligatorio, fabricado con unos ejes de rotación opuesta en la dirección del cigüeñal. El equilibrado debe ser el 25% mínimo (ver detalles en el reglamento de homologación). Debe ser posible desmontarlos y controlarlos directamente desde el exterior.

- Está permitido un sistema de encendido digital variable con sistema de carga para la batería y de acuerdo con las revoluciones del motor exclusivamente. Montaje, sujeción, método de funcionamiento, marcaje de acuerdo con la lista de requerimientos definidos en el reglamento de homologación CIK FIA.
- Revoluciones del motor limitadas a 14.000 rpm.
- Carburador de flotador, de gran producción y estrictamente original, con diámetro máximo de 30 mm y con ventura circular, sin ninguna conexión electrónica.
- Sistema de arranque eléctrico a bordo.
- Obligatoria batería hermética (mantenimiento libre) usada solo para el arranque y el encendido.
- Obligatorio el arranque y interruptor de cut –off que puede ser accionado por el piloto en su posición normal de conducción.
- Obligatorio embrague centrífugo en seco homologado, con masas de embrague, y con corona de arranque anclada en una mitad del cigüeñal (o volante). Diámetro exterior de las masas del embrague: 80 mm min. Peso min: 800 gr (embrague completo con corona de arranque y piñón de arrastre).
- El embrague del motor debe accionarse a 5.000 rpm max, estando el kart con el piloto a bordo .
- Una protección eficaz (aluminio o plástico) debe cubrir el embrague centrífugo y dejar libre acceso a la cadena o correa usada
- Escape compuesto de 6 secciones como máximo de diámetro constante, divergente o convergente y un silencioso homologado con el motor. El espesor mínimo de la chapa de metal es 0.9 mm.
- Silencioso de admisión homologado por CIK FIA con dos entradas de 23 mm.
- Sonoridad limitada a 100 dB/A max. A 10.000 rpm.
- Cantidad de lubricante añadido al combustible está limitado al 4%.
- Emisiones químicas limitadas a las controladas en la homologación.
- Identificación: mecanizado plano de 30 mm x 20 mm para la fijación de los adhesivos de identificación especificados: En la parte frontal del cilindro En la parte superior de los dos semi carteres .

Madrid, 23 de agosto de 2007.