

REGLAMENTO TECNICO DE KARTING

Texto nuevo: **texto negrita subrayado**

Texto eliminado: ~~texto tachado~~

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

Reglamento general para los motores CIK de 125 cc 2009.

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.
- ? Las modificaciones que cambien el aspecto inicial, dimensiones, dibujos, fotografías de las partes 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 o aluminio, para cualquier componente con una función mecánica y/o que transmita fuerzas.
- ? 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.
- ? Volumen de conductos transfer, longitud conducto escape, perfil interno del conducto de escape de salida y plano de apoyo de la junta del cilindro, de acuerdo a la Ficha de Homologación. Estos elementos deben ser controlados de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del presente Reglamento.
- ? 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 el Artículo 3 del Reglamento Técnico.
- ? 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 e interruptor de cut –off que puede ser accionado por el piloto en su posición normal de conducción.
- ? **Embrague según los Dibujos Técnicos nº 15 y 16.**
- ? ~~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 mínimo (embrague completo con corona de arranque y piñón de arrastre) de acuerdo a la Ficha de Homologación.
- ? El embrague del motor debe accionarse a ~~5.000~~ **3.000** rpm max, estando el kart con el piloto a bordo. Deberá estar en tracción directa (y accionado al 100%) a ~~6.500~~ **5.000** rpm como máximo, en cualquier circunstancia.
- ? 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~~ **conductos** de 23 mm.
- ? Sonoridad limitada a 100 dB/A max. 7.500 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 .

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO KF3 125 cc.

El presente Reglamento Técnico Especifico KF3, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KF3 y para todas las pruebas estatales de la categoría.

Art. 1.- Reglamento Técnico Especifico para los motores 125 cc CIK

Todas las modificaciones de motores homologados, están autorizadas. Sin embargo las modificaciones que cambien el aspecto inicial, las cotas, los dibujos o las fotos de las piezas de origen representados en la Ficha de Homologación KF-3, no están autorizadas, salvo que hayan sido autorizadas explícitamente por un artículo del presente reglamento o por razones de seguridad, publicadas por CIK-FIA.

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento CIK y los anexos publicados.

El motor homologado en KF4, **manteniendo las características descritas en el Reglamento Específico KF-4** con las ~~modificaciones~~ **especificaciones** siguientes:

- ? Válvula de escape no permitida: reemplazada por la tapa ciega fija homologada, o fundición en el cilindro no mecanizado.
- ? Angulo de escape limitado a 170º máximo, en las lumbreras principales de escape excluyendo los boosters, medido al nivel del ángulo de apoyo de acuerdo al método descrito en el Artículo 3 del Reglamento Técnico, los cuales deben ser los del motor básico homologado.
- ? **Volumen de los canales de transfer, longitud del canal de escape, perfil interior de la salida del canal de escape, anchuras cordales máximas de las lumbreras y plano de junta inferior del cilindro, de acuerdo con la Ficha de Homologación. Estos elementos deben ser controlados de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del Reglamento Técnico específico de motores KF.**
- ? Régimen de motor limitado a 14.000 rpm.
- ? Volumen mínimo de la cámara de combustión de 12 cc medidos de acuerdo al método descrito en el Artículo 3 del RT de Karting RFEDA.
- ? **Embrague según los Dibujos Técnicos nº 15 y 16.**
- ? **Peso mínimo (embrague completo con corona de arranque y piñón motor) según la Ficha de Homologación del motor.**
- ? **El embrague del motor debe accionarse a 3.000 rpm max, estando el kart con el piloto a bordo. Deberá estar en tracción directa (y accionado al 100%) a 5.000 rpm como máximo, en cualquier circunstancia.**
- ± Escape mono tipo específico (dimensiones y volumen de acuerdo al dibujo Nº 12).
- ± Carburador de mariposa homologado con un diámetro máximo de 20 mm, con dos tornillos de regulación. Debe permanecer estrictamente de origen **y estar conforme a la Ficha de homologación.** Debe ajustarse a la galga suministrada por el fabricante para el control de la forma del conducto de admisión.
- ? La refrigeración se limita a un radiador único libre, con solo un circuito, excluyendo cualquier otra combinación y exceptuando el circuito adicional de funcionamiento del termostato.
- ? Sistema de encendido homologado limitado a 14.000 rpm.
- ? Neumáticos: 5 " homologados de tipo medio o duro.
- ? Peso total mínimo: 145 kg.
- ? Mínimo peso del kart (sin combustible) : 75 kg.

.../...

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO KF2 CIK

El presente Reglamento Técnico Especifico KF-2 CIK, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KF-2 y para todas las pruebas estatales de la categoría. En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK y los anexos publicados.

Art. 1.- Reglamento específico para KF-2

Todas las modificaciones de motores homologados, están autorizadas. Sin embargo las modificaciones que cambien el aspecto inicial, las cotas, los dibujos o las fotos de las piezas de origen representados en la Ficha de Homologación KF-3, no están autorizadas, salvo que hayan sido autorizadas explícitamente por un artículo del presente reglamento o por razones de seguridad, publicadas por CIK-FIA.

El motor homologado en KF4, **manteniendo las características descritas en el Reglamento Específico KF-4** con las ~~modificaciones~~ **especificaciones** siguientes:

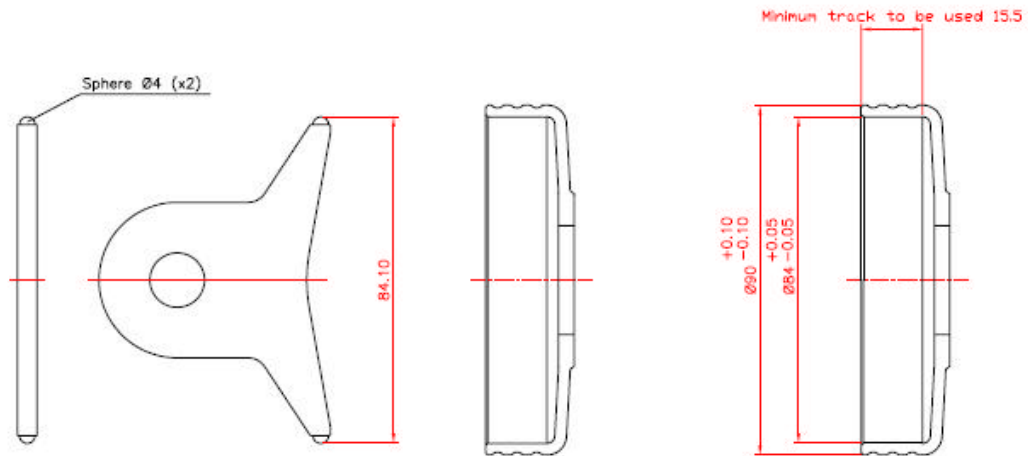
. El funcionamiento mecánico de la válvula de escape es libre, siempre que todos los elementos mostrados en el despiece que se incluye en la Ficha de Homologación se usen y no sean añadidos otros elementos.

- ? Volumen mínimo cámara de combustión de 9 cc, medido de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del Reglamento Técnico.
- ? **Volumen de los canales de transfer, longitud del canal de escape, perfil interior de la salida del canal de escape, anchuras cordales máximas de las lumbreras y plano de junta inferior del cilindro, de acuerdo con la Ficha de Homologación. Estos elementos deben ser controlados de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del Reglamento Técnico específico de motores KF.**
- ? Régimen de motor limitado a 15.000 rpm
- ? Carburador de mariposa homologado con un diámetro máximo de 24 mm. Debe permanecer estrictamente de origen **y estar conforme a la Ficha de homologación.** Debe ajustarse a la galga suministrada por el fabricante para el control de la forma del conducto de admisión.
- ? **Embrague según los Dibujos Técnicos nº 15 y 16.**
- ? **Peso mínimo (embrague completo con corona de arranque y piñón motor) según la Ficha de Homologación del motor.**
- ? **El embrague del motor debe accionarse a 3.000 rpm max, estando el kart con el piloto a bordo. Deberá estar en tracción directa (y accionado al 100%) a 5.000 rpm como máximo, en cualquier circunstancia.**
- ? **Radiadores libres.**
- ? Sistema de encendido homologado con limitador específico a 15.000 rpm
- ? Neumáticos 5" homologados blando –medio –duro
- ? Peso total mínimo: 158 kg.
- ? Mínimo peso del kart (sin combustible) : 75 kg.

.../...

DIBUJO TECNICO Nº 16

Galga de control del tambor del embrague para motores KF



Toda superficie del material de fricción del rotor del embrague debe trabajar siempre en el interior de la superficie de la pista de 15,5 mm del tambor.

Madrid, 28 de enero de 2009.