

CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING – CCK 2024

MODIFICACIONES SOBRE LOS TEXTOS APROBADOS EN JUNTA DE GOBIERNO EXTRAORDINARIA DE FECHA 13-01-2024:

| <u>Fecha APROBACIÓN</u> | <u>Órgano de APROBACIÓN</u> | <u>ARTÍCULO</u> | <u>Fecha APLICACIÓN</u> |
|-------------------------|-----------------------------|-----------------|-------------------------|
| | | | |

TEXTO ACTUAL

TEXTO NUEVO

INDICE

- ART. 1 Organización.
- ART. 2 Aspirantes.
- ART. 3 Particularidades del campeonato.
- ART. 4 Vehículos admitidos.
- ART. 5 Pruebas puntuables.
- ART. 6 Resultados a retener.
- ART. 7 Publicidad.
- ART. 8 Oficiales.
- ART. 9 Condiciones de las pruebas puntuables.
- ART. 10 Publicación de resultados.
- ART. 11 Premios y trofeos.
- Anexo 1 Motores.

El presente Reglamento y sus anexos han sido aprobados en Junta de Gobierno convocada de forma extraordinaria, dando cumplimiento al mandato de la Asamblea General Ordinaria de fecha 13-01-2024.

ART. 1: ORGANIZACIÓN

1.1 **CAMPEONATOS Y TROFEOS CONVOCADOS.** La FCA organiza para el año 2024 los siguientes Campeonatos y trofeos:

- Campeonato de PILOTOS en la categoría MICRO INICIACIÓN **ROTAX.**
- Campeonato de PILOTOS en la categoría MINI **ROTAX.**
- Campeonato de PILOTOS en la categoría JUNIOR **ROTAX.**
- Campeonato de PILOTOS en la categoría SENIOR **ROTAX.**
- Campeonato de PILOTOS en la categoría **SENIOR** DD2.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría **SENIOR** KZ.
- Campeonato de ESCUDERÍAS.
- Trofeo de Canarias DD2 MASTER.
- Trofeo de Canarias KZ2.
- ~~Trofeo de Canarias al mejor ROOKIE MICRO.~~
- ~~Trofeo de Canarias al mejor ROOKIE MINI.~~

1.2 **REGLAMENTOS APLICABLES. ORDEN DE PRELACIÓN.** Serán de aplicación por orden de prelación:

- El presente Reglamento Deportivo (RD-CCK).
- Las Prescripciones Comunes de la Federación Canaria de Automovilismo 2024 (PPCC-FCA).
- El Reglamento Particular de la prueba (RP).
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting 2024 (CEK).
- El Reglamento Técnico del Campeonato de España de Karting 2024 (en sus aplicaciones por coincidencias para motores Rotax, "parte Técnica" que no esté contemplado en la normativa de la FCA).
- El Reglamento Deportivo de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de velocidad en circuito 2024.
- Las Prescripciones Comunes de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España 2024 (PCCCTCE-RFEDA).
- El Código Deportivo Internacional (CDI).

En pruebas de rango FIA y/o RFEDA, se estará a lo dispuesto en los reglamentos propios de dichas federaciones/competiciones en todas sus condiciones. (artículo 2.4 de las PPCC-FCA).

ART. 2: ASPIRANTES

- 2.1 Será de aplicación lo descrito en el artículo 4.3, 4.4 y 5 de las PPCC-FCA.
- 2.2 Los participantes tendrán que llevar siempre su respectiva licencia y presentarla para su identificación a requerimiento de los oficiales (artículo 5.5 de las PPCC-FCA) durante el desarrollo de la Competición. El concursante será responsable de que, en todo momento, el piloto inscrito sea el que se encuentre a bordo. En caso de infracción, se procederá a la descalificación del equipo y se le dará traslado al Comité o Juez Único de Disciplina Deportiva de la FCA.
- 2.3 Los pilotos quedarán repartidos en las siguientes categorías:

| CATEGORIA | EDADES |
|-------------------|------------------------------------|
| MICRO INICIACIÓN | Entre 6 y 8 años* |
| MINI ROTAX | Entre 7 ⁸ ** y 12 años* |
| JUNIOR ROTAX | Entre 12** y los 14 años* |
| SENIOR, DD2 | Cumplir 14 en el año |
| SENIOR (KZ / KZ2) | Cumplir 15 en el año |

* Edad cumplida durante la temporada, si se cumple el siguiente no será admitido. Por ejemplo, cumple 9 durante la temporada no será admitido en hasta 8; ** A fecha 1 de enero de 2024.

ART. 3: PARTICULARIDADES DEL CAMPEONATO

- 3.1 La FCA resolverá todas las cuestiones no previstas que se planteen respecto al Campeonato.
- 3.2 La FCA confeccionará y publicará las clasificaciones.

ART. 4: VEHÍCULOS ADMITIDOS

- 4.1 Los karts admitidos deberán ajustarse a la siguiente tabla:

| CATEGORÍA | MOTOR (ver art. 4.5 del presente) | CHASIS ^{*1} (ver art. 4.8 del presente) | PESO ^{*2} | "SQUISH" ^{*5} |
|-----------------------------|--|--|--------------------|------------------------|
| MICRO INICIACIÓN | ROTAX 125 MICRO MAX EVO y FR | Cadete con homologación de una ADN/CIK (vigente o no) | 105 kg | 2,40 mm. |
| MINI ROTAX | ROTAX 125 MINI MAX EVO y FR | Cadete con homologación de una ADN/CIK (vigente o no) | 115 kg | 1,20 mm. |
| JUNIOR ROTAX | ROTAX 125 JUNIOR MAX EVO y FR | Homologación CIK-FIA (vigente o no) ^{*3} | 145 kg | 1,20 mm. |
| | IAME X30 Reglamentación Técnica CEK | Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no) | | R.T. CEK |
| SENIOR ROTAX | ROTAX 125 MAX EVO y FR | Homologación CIK-FIA (vigente o no) ^{*3} | 158 kg | 1,00 mm. |
| | IAME X30 Reglamentación Técnica CEK | Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no) | | R.T. CEK |
| SENIOR DD2/DD2-M | ROTAX 125 DD2 EVO y FR | Homologación BRP-ROTAX con homologación CIK-FIA válida ^{*4} | 175 kg | 1,30 mm. |
| SENIOR KZ/KZ2 ^{*6} | Motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK. Cáteres del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal) | Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no) | 175 kg | ----- |

^{*1} Sólo se permite un (1) chasis por Competición.

^{*2} Mínimo en orden de marcha (con conjunto piloto + kart) en cualquier momento. Será de aplicación el artículo 9.10 de las PPCC-FCA y 4.8.9 del presente.

^{*3} Debe de estar publicado en los listados de material admitido por CIK-FIA "Homologated Equipment": <http://www.cikfia.com/regulations/homologation.html>

⁴ Debe de estar publicado en la web: www.rotax-kart.com.

⁵ "Squish", "anillo squish" o "arandela squish". Medida mínima admisible.

⁶ Será de aplicación el reglamento técnico específico senior KZ de la RFEDA 2024.

NOTA: Debe considerarse inmediatamente anterior como una prórroga de un año sobre la fecha límite de cada caso. No serán admitidos chasis no incluido en esta tabla (art. 4.8.6 del presente reglamento)

4.2 **NÚMERO DE COMPETICIÓN.** Cada kart debe llevar el número de carrera correspondiente a la lista elaborada por la FCA en todo momento de la Competición, inclusive en los entrenamientos privados previos. Concretamente, deberá estar identificado con los cuatro números colocados respectivamente en el frontal, laterales (derecho e izquierdo) y trasera del kart.

Los porta-número deberán estar constituidos por planos con ángulos redondeados (diámetro de las esquinas redondeadas 15 a 25 mm). Las placas deberán ser de plástico flexible y opaco. Los porta-números, formando parte de la carrocería, deben estar rodeados por una línea negra de diez (10) mm. de ancho. Esta línea debe ser parte de la medida reglamentaria del porta-número.

Los números tendrán una altura mínima de quince (15) centímetros y un espesor de trazo de al menos dos (2) centímetros. Asimismo, se deberá dejar un espacio de cinco (5) centímetros en la parte inferior para la publicidad obligatoria. Deberán colocarse en la part delantera y trasera del kart, así como en los laterales (derecho e izquierdo).

Los números serán de color negro sobre fondo amarillo.

La FCA proveerá a cada participante (en la primera Competición que dispute el piloto en la temporada) un único juego de números de competición. La conservación de éstos será responsabilidad del piloto. El periodo para la solicitud de un nuevo juego de números en caso de pérdida, robo o deterioro finalizará junto con el cierre de inscripción teniendo un coste de treinta (30) euros que deberá de ser abonados a su retirada en la secretaría de la Competición y antes de las verificaciones.

4.3 **NEUMÁTICOS.** Serán ÚNICAMENTE los suministrados por el circuito u Organizador donde se realice la Competición quedando recogido en el RP. Las dimensiones y el compuesto lo reglamentarán el RP. Los neumáticos de la JUNIOR **MAX** tienen que ser del mismo fabricante, pero un compuesto MÁS DURO que la categoría SENIOR **MAX**. El marcaje o lectura por scanner será obligatorio para todas las categorías. Este se realizará por los CC.TT. durante las verificaciones técnicas previas. Será obligatorio presentar el ticket de compra de los neumáticos para ser marcados o scaneados. Este debe corresponder a la fecha de la Competición a celebrar. La manipulación de las marcas o la utilización de otros neumáticos supondrán la descalificación de la Competición. Los neumáticos de carrera (excepto los neumáticos de agua) sólo se pueden recoger en el parque neumáticos según el horario establecido.

No está permitido ningún tratamiento químico en los neumáticos. Los neumáticos sólo pueden ser montados con la dirección correcta de rotación indicada por las flechas colocadas en cada uno. Los CC.TT. podrá permitir o exigir que el llenado de los neumáticos se haga exclusivamente después de la entrada en la pre parilla.

LIMITACIÓN. Se autoriza un (1) juego de NEUMÁTICOS DE SECO por Competición (incluye entrenamientos oficiales, carrera 1 y carrera 2) que estará compuesto por dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) neumáticos traseros.

Se autoriza un (1) juego de NEUMÁTICOS DE AGUA por Competición (incluye entrenamientos libres, oficiales, carrera 1 y carrera 2) que estará compuesto por dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) neumáticos traseros.

Los neumáticos de seco destinados a la Competición (marcados como se indica con anterioridad) sólo se pueden utilizar a partir de los entrenamientos oficiales. En el caso de utilizarlos con anterioridad a estos, el participante será penalizado a criterio de los CC.DD., como mínimo con la anulación de todos los tiempos de los entrenamientos oficiales. En este caso, el piloto tiene que seguir utilizando estos mismos neumáticos para el resto de la Competición.

En todas las categorías un piloto podrá ser autorizado por los CCDD a cambiar un neumático que haya resultado dañado, siempre y cuando sea consecuencia de un accidente o incidente y presente muestras de que se pueda pinchar o reventar. Sólo después del análisis ordenado a CC.TT. y la preceptiva decisión del colegio de CC.DD., quienes deberán mantener el neumático dañado en su posesión, el piloto podrá comprar un nuevo neumático en la secretaría de la Competición.

NEUMÁTICOS DE LLUVIA. Solo se podrán utilizar si el DC ha declarado los entrenamientos y/o carrera con la condición de "PISTAMOJADA". Son libres la marca, modelo y compuesto, pero tienen que cumplir las medidas del neumático de agua según CEK. Ni el organizador ni la FCA ni las territoriales están obligados a tener neumáticos de lluvia a la venta. Es responsabilidad del participante disponer del neumático de lluvia con anterioridad a la celebración de la Competición.

CONTROL. Los CC.TT. controlarán a la entrada de la pre parilla y/o final de cada carrera/sesión, a través de la lectura óptica o por scanner el código de barras, si los mismos corresponden al piloto y kart que los monta. Si se verifica que uno o más neumáticos no corresponden al número del kart, se enviará informe a los CCDD decidiendo la correspondiente penalización. El cambio se tiene que realizar antes del horario previsto para el cierre de la pre-parilla. En ningún caso se concederá tolerancia de tiempo.

Los CC.TT. podrán verificar a través del aparato MiniRAE Lite (o similar), si los neumáticos han sufrido algún tratamiento químico durante toda la Competición, a la entrada de las pre-parillas, siguiendo el siguiente protocolo:

1º. El control se hace con el aparato MiniRAE Lite PID (o similar) a unos cinco (5) mm de la superficie del neumático.

2º. Un resultado igual o superior a 4.0 ppm significa que el neumático ha sufrido un tratamiento químico. En este caso se hace una segunda lectura para confirmación.

3º. Comprobado el valor igual o superior a 4.0 ppm, el piloto no está autorizado a entrar en pre parilla.

4º. Los CC.TT. deberán remitir informe sobre este particular a DC y colegio de CC.DD.

En el acto de entrega de los neumáticos, es responsabilidad del piloto solicitar a CC.TT. la lectura del neumático para comprobar que éste no ha sufrido ningún tratamiento químico. En este caso, el valor de lectura es inferior a 4.0 ppm.

4.4 MOTORES. El concursante podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente uno por piloto y por prueba, con las mismas especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los CC.TT., quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución, informando puntualmente al CC.DD..

El colegio de CC.DD. podrá autorizar la presencia de técnicos acreditados de Rotax que colaboraran activamente con el Delegado Técnico de la FCA.

Serán verificados de oficio los TRES PRIMEROS CLASIFICADOS DE CADA CATEGORÍA en cada Competición más uno al azar que será dictaminado por el colegio de CC.DD.

Será de aplicación el artículo 7 y el 9.2 de la PPCC-FCA.

Los motores deberán ajustarse en todo momento a lo especificado en el anexo 1 del presente reglamento en lo correspondiente encada caso:

Anexo 1: MOTORES CCK 2024.

- Art. 1 Motores admitidos.
- Art. 2 Especificaciones técnicas motores ROTAX 125 MICRO MAX EVO y FR.
- Art. 3 Especificaciones técnicas motores ROTAX 125 MINI MAX EVO y FR.
- Art. 4 Especificaciones técnicas motores ROTAX JUNIOR MAX EVO, 125 MAX EVO y FR.
- Art. 5 Especificaciones técnicas motores ROTAX SENIOR 125 MAX DD2 y FR.
- Art. 6 Especificaciones técnicas motores KZ.

En el caso de los motores "FR" estos deberán participar con todos los componentes (incluidos repuestos) conformes al año de su ficha de homologación.

Para medir los componentes internos del motor la temperatura de la pieza a medir debe estar entre los diez (10) y los treinta (30) grados Celsius.

Está prohibido el uso de revestimientos o capas térmicas cerámicas tanto en el interior como en el exterior del motor y del sistema deescape. Está prohibido el uso de capas antifricción en el interior y exterior tanto del motor como de sus componentes.

Sólo están permitidos los dispositivos de registro y display, con o sin memoria, que puedan leer o grabar las revoluciones del motor, dos indicaciones de temperatura, la velocidad de una rueda, la aceleración X/Y, los tiempos por vuelta y posición (vía GPS) y sensor del ángulo del volante. La conexión de este sistema está permitida hacerse a la batería original Rotax. Sólo está permitido el uso de telemetría para transmisión y recepción de datos, siempre que se haga entre el kart y los sistemas electrónicos de la organización.

Para reducir el ruido excesivo y emisiones de gases de escape en el Parque de Salida, sólo está permitido, desde el viernes hasta final de la prueba, poner en marcha el motor un tiempo máximo de cinco (5) segundos. Sólo está permitido poner en marcha los motores en una zona designada por el organizador, cercana a la zona de entrada del Parque Pre salida.

CULATAS KZ-KZ2. Deberán estar precintadas conforme a las instrucciones facilitadas por el Delegado Técnico de la FCA. Los participantes deberán disponer de la ficha de homologación CIK del MOTOR KZ para su comprobación por parte de los CC.TT.

4.5 ACEITE. El aceite (entendido como fabricante / producto) para la mezcla del combustible deberá ser homologado y estar en la lista CIK 2024. Deste podrá ser la misma para todos los participantes y especificado en el RP. El porcentaje debe de estar al 2% para los motores Rotax y libre para el resto de las categorías, debiendo ser declarado en el Pasaporte Técnico-Hoja de Verificación (la marca y el porcentaje de aceite que utilizaran). Cualquier aceite y/o porcentaje no homologado CIK 2024 está expresamente prohibido, así como el uso de aditivos. El Organizador deberá reseñar en su RP si exige el mismo aceite para todos los participantes y podrá ser éste el distribuidor para la Competición, debiendo aportar a los CC.TT. muestras para las verificaciones que en su caso dieran lugar. Cuando se realice un análisis de combustible, éste será llevado a cabo tomando en cuenta el porcentaje de aceite declarado en el Pasaporte Técnico-Hoja de Verificación y no se aceptará un cambio en este porcentaje si previamente no ha sido autorizado por los CC.DD.

4.6 CARBURANTE. El carburante empleado estará constituido por una mezcla ÚNICA de gasolina sin plomo (únicamente de 95 octanos) de origen comercial, entendiendo que es producto distribuido libremente en estación de servicios pública y el aceite oficial declarado para la Competición (art. 4.5 del presente reglamento). Consecuentemente, no está autorizado añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

El Organizador deberá hacer constar en el RP, la situación y el modo de actuación a la hora de adquirir el combustible y realizar los repostajes, siempre debiendo hacerse con los depósitos completamente vacíos y limpios.

a) El Organizador podrá realizar un parque de combustible, éste deberá estar ubicado en lugar específicamente habilitado al

~~efecto, delimitado, controlado por personal de la organización, con medios de extinción efectivos y eficientes en concordancia para los utilizados en los refuelling del CCRA. Deberá poseer un Plan de Seguridad o tenerlo reseñado en el de la Competición. Deberá estar especificado en el RP~~

- b) ~~El Organizador podrá suministrar el combustible distribuido en petacas con los litros suficientes para la Competición. Así mismo también podrá suministrar el aceite a utilizar. Deberá estar especificado en el RP~~

Los CC.TT. dispondrán de combustible del Surtidor Oficial, y procederán a realizar las muestras de estandarización con el aceite y porcentajes de mezcla utilizados por los participantes, pudiendo realizarse los análisis comparativos que determinen los CC.DD. Los test comparativos de combustible se realizarán con el sistema Digatron FT-64 Fuel Meter Test (o similar). Para que el resultado del análisis sea positivo, será necesario que el resultado del test comparativo realizado según el sistema Digatron (o similar) y el aspecto visual sea igual que la muestra patrón.

En cualquier momento de la prueba, los CC.TT. pueden sustituir por orden del colegio de CC.DD. la gasolina utilizada por el participante, por otra proporcionada por la organización.

Durante el transcurso de la prueba, los CC.TT., a petición de los CC.DD. podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los participantes. En cualquier momento, el kart debe tener un mínimo de dos (2) litros de combustible, para la obtención de las muestras, excepto en las categorías Micro **MAX** Iniciación y Mini **MAX** en las que el kart debe tener un mínimo de un (1) litro de combustible, siendo sancionado por el colegio de CC.DD. su incumplimiento. En caso de que no esté conforme en las sesiones de entrenamientos oficiales cronometrados, se anularán todos los tiempos. Si esto ocurre en carrera, la sanción será de descalificación en la misma.

En caso de apelación a una decisión referida a la verificación del carburante, los análisis de la muestra serán realizados por los laboratorios designados por la FCA. El gasto del laboratorio y los que se generen por el envío de las muestras, será a cargo del concursante que apela, siendo devuelto en caso de prosperar y aceptarse la misma. El gasto de material y su reposición correrá a cuenta del Comité Organizador a través de acuerdo con la federación correspondiente.

- 4.7 **CHASIS.** Sólo se permite el uso de un solo chasis por Competición que podrá ser precintado por los CC.TT.

4.7.1 MICRO INICIACIÓN-MINI. El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

4.7.1.1 Distancia entre ejes de 950 mm (+/- 5mm).

4.7.1.2 El ancho máximo de vías, será de 1100 mm.

4.7.1.3 Tubos de material magnético. No están autorizados los sistemas de barras estabilizadoras amovibles o cualquier sistema de control de flexión del chasis.

4.7.1.4 El número de tubos principales del chasis será de seis (6), considerándose como tales a los mayores de 20 mm de diámetro y/o 150 mm de longitud, y con un máximo de ocho (8) curvas en los mismos.

4.7.1.5 Se autoriza la inclusión de una novena (9) curva, exclusivamente en el tubo paralelo longitudinal destinado a la sujeción del motor.

4.7.1.6 El diámetro de los tubos principales del chasis debe ser de 28 mm y 2 mm de espesor (+/- 0,1 mm), sin considerar lapintura del mismo.

4.7.1.7 La anchura máxima de la rueda trasera es de 150 mm y la anchura máxima de la rueda delantera es de 120 mm.

4.7.1.8 Se autoriza el uso de excéntricas para regulación del avance y de caída. El uso de bujes en los ejes delanteros es opcional. La llanta tiene de ser una pieza única, de aluminio o magnesio.

4.7.1.9 Eje trasero en material magnético:

a) Diámetro máximo de 30 mm, con un espesor mínimo de 4,9 mm, excepto en los chaveteros

b) La longitud máxima del eje trasero será de 960 mm (+/- 10 mm).

c) Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

4.7.1.10 No está autorizado ningún tipo de refuerzo, modificación o elemento adicional que tenga por objeto alterar el comportamiento del eje trasero o modifique sus características técnicas.

4.7.1.11 PARAGOLPES TRASERO Y PARAGOLPES LATERALES: según el Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2024 (Art.2.7.4). El paragolpes delantero debe ajustarse al artículo 4.7.5 de este Reglamento.

4.7.1.12 CARROCERÍA: Según Reglamento Técnico Internacional de Karting 2024. El panel trasero es tipo CIK, realizado en material plástico, con un ancho máximo igual a la vía trasera (1.100 mm). El carenado delantero debe ajustarse al artículo 4.6.5 del presente Reglamento.

4.7.1.13 BANDEJA DELANTERA: Según el artículo 2.7.4.4 del Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2024.

4.7.1.14 SISTEMA DE FRENOS: mecánico o hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras. Material del disco: magnético o hierro fundido.

4.7.1.15 ASIENTO: La protección y soportes según el artículo 2.14 del Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2024. El número de soportes está limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

4.7.2 JUNIOR MAX-SENIOR MAX. El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

4.7.2.1 Tubos principales de chasis redondos, y que estén de acuerdo con el Reglamento Técnico Internacional de karting.

4.7.2.2 Sistema de frenos con homologación CIK. El uso de frenos delanteros no está permitido. No pueden estar

montados en el chasis los discos ni las bombas delanteros. No están permitidos los discos de cerámica.

4.7.2.3 Diámetro máximo del eje trasero de 50mm.

4.7.2.4 Los participantes deberán disponer de la ficha de homologación del chasis para su comprobación por parte de CC.TT.

4.7.2.5 Carrocería según el Reglamento Técnico CIK/FIA.

4.7.2.6 Se permite la utilización de 2 ó 3 carcasas de rodamientos.

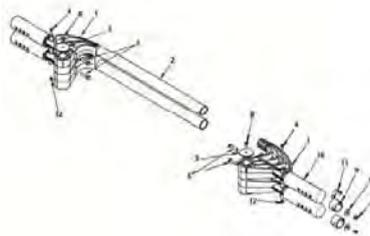
4.7.3 DD2: El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

4.7.3.1 Estos chasis deben de estar de acuerdo con las normas CIK-FIA para los karts con motores de cambios (frenos delanteros y traseros obligatorios).

4.7.3.2 Obligatoria la homologación CIK-FIA de los frenos. No están permitidos discos de cerámica.

4.7.3.3 Carrocería según el Reglamento Técnico CIK/FIA.

4.7.3.4 Se permite la utilización de paragolpes trasero con homologación CIK válida o del paragolpes trasero de Rotax (Rotax Rear Tire Protection System) según la imagen adjunta. Ninguna pieza se puede añadir o remover del paragolpes original. En el paragolpes trasero de Rotax sólo están permitidos los protectores de los neumáticos rojos o naranja originales Rotax.



4.7.4 KZ: El chasis debe ajustarse a la siguiente reglamentación:

4.7.4.1 Estos chasis deben de estar de acuerdo con las normas CIK-FIA para los karts con motores de cambios (frenos delanteros y traseros obligatorios).

4.7.4.2 Obligatoria la homologación CIK-FIA de los frenos. No están permitidos discos de cerámica.

4.7.5 PARAGOLPES DELANTERO – CARENADO. Será obligatorio atenerse a lo estipulado a continuación

4.7.5.1 Son obligatorios en todas las categorías el nuevo carenado y el paragolpes delantero y el Kit de montaje de los carenados delanteros, según el art. 30 de las Prescripciones Específicas de CIK y este Reglamento Técnico.

Dicho Kit debe corresponder con el sistema de fijación homologado por CIK, válido y en curso: KG SAS – modelo KMS y nº de homologación 1/CA/20 – 01/01/ ET.

Las especificaciones técnicas para el Grupo 1 del paragolpes y carenado delantero, según, respetivamente, artículos 8.4.1 y 8.5.2 del Reglamento Técnico CIK y según los dibujos técnicos CIK - dibujos del paragolpes y del kit de montaje, respetivamente, **2.0** y

2.2 y dibujo técnico **2.2.1** del montaje del carenado delantero.

Las especificaciones técnicas para el Grupo 3 del paragolpes y carenado delantero, según, respetivamente, artículos 10.4.1 y

10.5.2 del Reglamento Técnico CIK y según los dibujos técnicos CIK - dibujos del paragolpes y del kit de montaje, respetivamente, **3.0** y **3.2** y dibujo técnico **3.2.1** del montaje del carenado delantero.

4.7.5.2 El carenado delantero y el kit de montaje deben de estar debidamente montados a partir de los entrenamientos cronometrados.

4.7.5.3 A partir de las carreras el piloto debe de entrar al Parque de Salida con el carenado delantero desmontado y sólo se puede montar en el Parque de Salida.

4.7.5.4 A la entrada del Parque de Salida un Comisario Técnico podrá confirmar si lo estima conveniente o por orden de los CCDD, con el aparato MiniRAE (el mismo de los neumáticos) si el carenado delantero se ajusta a lo reglamentado. El valor VOC, que se mide en el MiniRAE, no puede ser, en ninguna circunstancia, superior a 5ppm. Si el valor del MiniRAE es superior, el pontón no se ajusta a lo reglamentado y el Piloto no puede entrar al Parque de Salida y no podrá participar en la carrera. No están admitidas las Reclamaciones a este procedimiento.

Nota muy importante: la utilización de spray de limpieza u otros productos en el carenado pueden causar una lectura superior a 5ppm, por lo cual se debe evitar el uso de estos productos para la limpieza de estos elementos.

4.7.5.5 En las carreras, y hasta que se cierre la zona de asistencia rápida, está permitido poner en la posición correcta el carenado delantero en la zona de asistencia rápida.

4.7.6 CHASIS NO HOMOLOGADOS. No se admitirán chasis no recogidos en el art. 4.1 del presente reglamento.

4.7.7 UTILIZACIÓN DE MATERIALES COMPUESTOS. Tipo fibra de carbono o similar están prohibidos, excepto para el asiento y la bandeja. Aleaciones de diferentes metales/substancias no son consideradas como materiales compuestos (por ejemplo, los discos de frenos).

4.7.8 FICHA DE HOMOLOGACIÓN. Los participantes deberán disponer de la ficha de homologación del chasis para su

comprobación por parte de los CC.TT. en el transcurso de cualquier Competición.

4.7.9 CONTROL DE PESO. El peso establecido en la tabla se considera como mínimo admisible en orden de marcha (con conjuntopiloto + kart) en cualquier momento de la Competición. Además de ser de aplicación el artículo 9.10 de las PPCC-FCA en el caso de registrarse un peso por debajo del mínimo admisible los CC.TT. deberán actuar conforme al siguiente protocolo:

- 1º. Verificar que el cero de la báscula esté efectuado.
- 2º. Pesar de nuevo el conjunto piloto-kart, tal y como ha finalizado la sesión.
- 3º. Mostrar al piloto o Concursante el peso señalado en el display de la báscula.
- 4º. Proceder a pesar los 20 kg con las pesas homologadas.
- 5º. Asegurarse de que la báscula señala 20 kg.
- 6º. Volver a pesar de nuevo al piloto-kart en las mismas condiciones.
- 7º. Se notificará al Concursante el peso resultante, firmando este el informe de control.
- 8º. Trasladar informe a los CC.DD.

4.8 **NO REGLAMENTADO.** En lo no regulado específicamente en el presente Reglamento, será de aplicación el desarrollado por la RFEDA para los certámenes nacionales de la especialidad. Todo lo que no está expresamente autorizado está prohibido (artículo 2.1 PPCC-FCA).

4.9 **EQUIPAMIENTO PILOTO.** Todos los pilotos deben participar en toda la Competición respetando el equipamiento de seguridad establecido para cada categoría/edad del piloto conforme a las normas CIK-FIA y reglamentos específicos RFEDA. Se recuerda que el uso de complementos y joyas tipo relojes, collares, piercing y similares está prohibido por razones de seguridad durante todo el transcurso de la Competición. Será de aplicación el artículo 7.3, 10.1 y 10.6 de las PPCC-FCA.

ART. 5: COMPETICIONES PUNTUABLES

5.1 Las Competiciones puntuables para el Campeonato serán:

| CIRCUITO | ISLA | FECHA | COEFICIENTE |
|-------------------------------|--------------|------------|-------------|
| 1 – GRAN CANARIA KARTING CLUB | GRAN CANARIA | 10 Febrero | 1,0 |
| 2 – KARTING CLUB TENERIFE | TENERIFE | 27 Abril | 1,0 |
| 3 – GRAN CANARIA KARTING CLUB | GRAN CANARIA | 24 Agosto | 1,0 |
| 4 – KARTING CLUB TENERIFE | TENERIFE | 26 Octubre | 1,0 |

5.2 Las Competiciones deben de desarrollarse en circuitos y Organizadores autorizados por la FCA.

5.3 DERECHOS DE CALENDARIO. No existen.

ART. 6: RESULTADOS A RETENER

| | | |
|---|--------------------|--|
| Total del Competiciones | 4 (2*4=8 carreras) | 2 en TF + 2 en GC |
| Resultados a descontar (carreras) | 1 carrera | será obligatorio descontar 1 resultado de las "CARRERAS" disputadas |
| Participaciones mínimas (carreras) | 3 | Al menos 2 fuera de la isla de residencia |
| Cierre de inscripción al campeonato: | | Antes del cierre de inscripciones de la segunda (2ª) Competición calendarada. |

6.2 Para cada una de las carreras se establecerá el siguiente sistema de puntuación:

- 1º 45 puntos.
- 2º 40 puntos.
- 3º 36 puntos.
- 4º 33 puntos.
- 5º 31 puntos.
- 6º 30 puntos.
- 7º 29 puntos y así sucesivamente en función decreciente de puntos.

A los pilotos no clasificados, se les adjudicará **ceros (0) puntos**.

No se podrá descontar como resultado una descalificación.

- 6.3 Se asignará ~~A EFECTOS SOLAMENTE DE CAMPEONATO~~ un (1) punto al piloto que logre el mejor tiempo en los entrenamientos Oficiales de cada categoría.
- 6.4 Campeonato de ESCUDERÍAS: La puntuación se realizará en base a la suma de puntos de los tres primeros clasificados de la general de cada carrera.

ART. 7: PUBLICIDAD

- 7.1 La FCA de acuerdo con las federaciones territoriales en el transcurso de la temporada, se reserva el derecho a vincular la publicidad al patrocinio del Campeonato de Canarias 2024. Además, los equipos participantes deberán portar la imagen de la FCA y del campeonato conforme a la circular que se emita.
- 7.2 El incumplimiento de las normas relativas a publicidad originará, automáticamente la exclusión del participante en el Campeonato.

ART. 8: OFICIALES

Será de aplicación el artículo 1.11 y siguiente de las PPCC-FCA. Se recomienda el Organizador solicite en el RP la constitución de los colegios de CC.DD. a efectos de dar cumplimiento a todos los procedimientos en tiempo y forma y que ello no ralentice el desarrollo de la Competición.

ART. 9: CONDICIONES DE LAS COMPETICIONES PUNTUABLES

- 9.1 FORMATO. Cada Competición deberá concluir en la jornada del sábado, salvo causa fuerza mayor solicitada por el Organizador con el visto bueno de la federación territorial y la autorización expresa de la Junta de Gobierno de la FCA. Se programarán para cada categoría una sesión de entrenamientos libres, una de entrenamientos oficiales y dos (2) carreras, denominadas Carrera 1 y Carrera 2 que repartirán puntos de manera independiente en función de la clasificación final de cada una.

La clasificación de la Competición por categorías, a efectos de entrega de trofeos, se obtendrá con la suma de los puntos obtenidos por cada piloto en ambas carreras, ordenados de mayor a menor. En caso de empate, se resolverá en favor de la mejor posición lograda en los entrenamientos oficiales. Se entregará trofeos a los tres primeros clasificados de cada categoría.

La parrilla de la Carrera 1 se establecerá de acuerdo con los tiempos realizados en los entrenamientos oficiales.

La parrilla de la Carrera 2 se formará en función de la clasificación provisional publicada por la Dirección de Carrera, inmediatamente después de finalizar la Carrera 1. Si desde la publicación de la citada clasificación hasta la hora establecida para la publicación de la parrilla de la Carrera 2, el colegio de CC.DD. impusiera alguna penalización que modificará la clasificación provisional se procederá a modificar la publicación de la parrilla.

Cuando el NÚMERO DE INSCRITOS SEA INFERIOR A LA CANTIDAD REFERENCIADA EN EL RP se autoriza formar parrillas de entrenamientos / carreras con pilotos de distintas categorías. La decisión corresponderá al DC previa comunicación al colegio de CCDD que procederá al cambio en el programa de la competición.

El uso de banderas por parte de los comisarios de pista quedará recogido en el RP de cada Competición.

- 9.2 DISTANCIA MÁXIMA POR CARRERA. La DISTANCIA MÁXIMA (en kilómetros) a recorrer en una carrera será la siguiente:

| | |
|-----------------------|------------|
| MICRO INICIACIÓN: | 10. |
| MINI ROTAX: | 15. |
| JUNIOR ROTAX: | 25. |
| SENIOR (ROTAX y DD2): | 30. |
| DD2 ROTAX: | 30. |
| SENIOR-KZ | 30. |

En los RP de cada Competición deberá especificarse el número de vueltas y las distancias a recorrer de cada categoría.

- 9.3 ACCESOS RESTRINGIDOS. Para acceder PREVIA AUTORIZACION DE LOS OFICIALES COMPETENTES a la zona de pre-parrilla y zonas restringidas (propia pista, zona de pesaje, parque de neumáticos, carburante, verificaciones...) el mecánico o cualquier otro miembro del equipo, con un máximo de una (1) persona por kart, deberá poseer carnet federativo tipo "AS" en vigor. Por parte de la Organización se establecerán los controles de acceso y comprobaciones pertinentes al efecto.

- ~~9.4 RESTOS DE ACCESOS. Se establece un máximo por kart inscrito de dos (2) personas para estar en las zonas de la competición no restringidas debiendo poseer licencia tipo "AS". Por parte de la Organización se establecerán los controles de acceso y comprobaciones pertinentes al efecto. No se podrá acceder a ninguna zona restringida hasta ser autorizados por los Oficiales actuantes.~~

- 9.5 INSCRIPCIÓN. Los concursantes que deseen participar en una Competición deberán inscribirse obligatoriamente y de forma individual y en los plazos previstos en el RP. No se admitirá, excepto autorización expresa de la FCA, la inscripción de un mismo kart y/o piloto en más de una categoría de la misma Competición.

Los derechos de inscripción MÁXIMOS de cada kart para cada Competición serán de ciento cuarenta (140) euros para todas las categorías. Los derechos de inscripción deberán estar abonados antes del cierre del plazo de inscripción. Pasada esta fecha y hasta la publicación de la lista oficial de inscritos, los derechos de inscripción se fijan en doscientos ochenta (280) euros.

La inscripción de cada kart (y su piloto) se realizará mediante el boletín de inscripción telemático especificado en el RP. Deberá ser enviado totalmente cumplimentado al Organizador antes de la fecha límite referida en el RP. Toda inscripción incompleta o que contenga una falsa declaración deberá ser considerada como nula y no recibida. El responsable de tal inscripción podrá ser declarado culpable de falsedad documental y, además, el derecho de inscripción podrá serle confiscado. Dará fe la fecha y la hora de envío que figure inscrita en la comunicación electrónica.

- 9.6 **CAMBIOS.** Una vez cerrado el plazo de inscripción no se admitirá ningún cambio de concursante. En el supuesto de que un piloto figure inscrito por varios concursantes, se procederá a informar a las partes implicadas, siendo el piloto quien confirme en última instancia, con qué concursante participará.

Una vez publicada la lista provisional de inscritos se permite todo cambio del material, chasis/modelo y/o motor/modelo hasta las 23:59 horas del viernes anterior a la prueba mediante cumplimentación del formulario específico que debe constar en el RP. No se permiten cambios de piloto.

- 9.7 **CRONOMETRAJE.** Deberá realizarse mediante sistemas homologados por la FCA que constará en el RP. Todos los pilotos participantes deberán aportar el transponder en las pruebas que participen. Se podrán alquilar (precio máximo de cincuenta (50) euros que deberá figurar en el RP así como la penalización en caso de no devolverse o hacerlo con daños) a través de la Federación o del Organizador correspondiente.

Los transponder deberán ser compatibles con sistemas de cronometraje convencionales, homologados por la FCA (SIENDO REFERENCIA EL ANEXO 3 DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE KARTING). El estado del transponder, carga de batería, soporte, etc., y en definitiva todo lo inherente al funcionamiento del mismo es responsabilidad absoluta del concursante / piloto. El concursante está obligado a declarar antes del inicio de cada Competición, el número del transponder que utilizará y que deberá estar, desde las verificaciones técnicas previas hasta la conclusión de la Competición, perfectamente ubicado/fijado conforme a la normativa vigente (parte exterior trasera del asiento del piloto)

- 9.8 **RECLAMACIONES.** Cualquier reclamación deberá ser formulada conforme a lo establecido en el artículo 13 y siguientes del CDI. Deberá presentarse por escrito al DC o su adjunto (o en su defecto al colegio de CC.DD.) en el plazo máximo de diez (10) minutos siguientes a la publicación de los resultados de los entrenamientos oficiales y durante los treinta (30) minutos que sigue a la publicación de la clasificación de cada una de las carreras.

- 9.9 **FOTOS y/o VÍDEOS.** Se prohíbe cualquier filmación o fotografía en las zonas restringidas del circuito (especialmente box de verificación, pesaje, sala de comisarios) sin la autorización expresa del colegio de CC.DD.

- 9.10 Será de aplicación el artículo 9.14 del Campeonato de Canarias de rallyes sobre asfalto (CCRA) -ZONA DE TRABAJO INDIVIDUAL-

ART. 10: PUBLICACIÓN DE RESULTADOS

Las diferentes clasificaciones oficiales del campeonato y sus trofeos serán publicadas, al menos en la web de la FCA, dentro de los siete (7) días siguientes a la celebración de la Competición. Debe tenerse en cuenta lo indicado en el artículo 4 de las PPCC- FCA.

ART. 11: PREMIOS Y TROFEOS CAMPEONATO

- 11.1 Al final del Campeonato la FCA repartirá los siguientes Trofeos:

| | |
|---|---------------------------------------|
| General pilotos MICRO INICIACIÓN | a los tres (3) primeros clasificados. |
| General pilotos MINI ROTAX. | a los tres (3) primeros clasificados. |
| General pilotos JUNIOR ROTAX. | a los tres (3) primeros clasificados. |
| General pilotos SENIOR ROTAX. | a los tres (3) primeros clasificados. |
| General pilotos SENIOR DD2. | a los tres (3) primeros clasificados. |
| General pilotos SENIOR KZ. | a los tres (3) primeros clasificados. |
| General ESCUDERÍAS. | al primer (1) clasificado. |
| Trofeo de Canarias ROOKIE MICRO (ver 11.2) | al primer (1) clasificado. |
| Trofeo de Canarias ROOKIE MINI (ver 11.2) | al primer (1) clasificado. |
| Trofeo de Canarias DD2 MASTER (ver 11.3) | al primer (1) clasificado. |
| Trofeo de Canarias KZ2 (ver 11.4) | al primer (1) clasificado. |

11.2 TROFEO DE CANARIAS AL MEJOR ROOKIE. Se premiará al mejor piloto **DEBUTANTE** de la temporada en las categorías **MINI Y MICRO (por separado)**. Se tendrá en cuenta la menor experiencia y carecer de actividad deportiva previa de los aspirantes.

- 11.3 TROFEO DE CANARIAS DD2 MASTER. Está restringidos a mayores de **30** años, cumplidos a 1 de enero (nacidos antes del 01/01/1991)

- 11.4 TROFEO DE CANARIAS KZ2: Está restringidos a mayores de **30** años, cumplidos a 1 de enero (nacidos antes del 01/01/1988)

- 11.5 En caso de que un mismo equipo obtenga trofeo por la general y por categoría se acumularán en el mismo trofeo ambos premios. Debe tenerse en cuenta lo indicado en el artículo 4.15 de las PPCC-FCA.

- 11.6 La FCA se reserva la posibilidad de establecer otros premios y trofeos.

- 11.7 Los trofeos para entregar por el Organizador en cada Competición deberán figurar en el RP.



CCK 2024. ANEXO I: MOTORES

1. MOTORES ADMITIDOS

1.1. Los motores admitidos en las distintas categorías son:

- . ROTAX FR 125 **MAX**: con número de serie anterior del 8393199 (con especificaciones técnicas EVO).
- . ROTAX 125 **MAX** Evo: con el número de serie a partir del 8393199.

Se aplicarán en las siguientes categorías:

- Categoría **MICRO MAX**: ROTAX FR 125 MICRO MAX y ROTAX 125 MICRO MAX EVO
- Categoría **MINI MAX**: ROTAX FR 125 MINI MAX y ROTAX 125 MINI MAX EVO
- Categoría **JUNIOR MAX**: ROTAX 125 FR JUNIOR MAX y ROTAX 125 JUNIOR MAX EVO
- Categoría **SENIOR MAX**: ROTAX 125 FR MAX y ROTAX 125 MAX EVO
- Categoría **MAX DD2**: ROTAX 125 FR DD2 y ROTAX 125 DD2 EVO
- Categoría **KZ**: Grupo propulsor homologado CIK.

1.1.1 En los motores ROTAX FR 125 nombrados a continuación solo se podrá usar con las especificaciones actuales de EVO indicadas en su ficha de homologación correspondiente a su año según categoría:

- ROTAX FR 125 MICRO MAX
- ROTAX FR 125 MINI MAX
- ROTAX FR 125 JUNIOR MAX
- ROTAX FR 125 MAX
- ROTAX FR 125 DD2

1.1.2 Los motores ROTAX FR 125 **MAX** (con número de serie anterior del 8393199) se deben ajustar al presente reglamento técnico en su artículo 1.1.1.

1.1.3 Queda autorizado para los motores de la versión ROTAX 125 FR MAX sólo lo que se especifique en este reglamento Técnico.

1.1.4 Todos los motores deben de estar conformes al presente Reglamento (los "FR" según artículo 1.1.1).

1.2 ESCAPE

En cualquier momento de la prueba, los Comisarios Técnicos pueden cambiar cualquier componente de escape, si sospechan de alguna anomalía.

1.3 MOTOR

1.3.1 ROTAX 125 **MAX** EVO - ROTAX FR 125 **MAX**

1.3.1.1 Sólo son admitidos los motores suministrados por ROTAX.

1.3.1.2 Sólo los componentes genuinos ROTAX diseñados y suministrados para estos motores, son legales, a no ser que se especifique de otro modo. El motor debe usarse con todos los accesorios originales suministrados por el fabricante y definido para cada tipo de motor permitido, según este Reglamento.

1.3.1.3 No se pueden modificar de ninguna manera el motor ni ninguno de sus auxiliares. Se entiende por "modificar" cualquier cambio en la forma, el contenido o la función que represente una diferencia con el originalmente diseñado. Esto incluye la adición u omisión de piezas y/o materiales del montaje del motor, excepto las específicamente permitidas en este Reglamento. El ajuste de elementos específicamente diseñados para ese propósito no se considerarán

modificaciones: ej. los tornillos de ajuste del carburador y la válvula de escape.

1.3.1.4 Está permitido utilizar 4 “heli-coil” o similar, para reparar los agujeros del cárter. También está permitido utilizar “heli-coil” o similar, como máximo 3 por cilindro, para reparar uno de los agujeros del cilindro. No está permitido utilizar «heli-coil» o similar en los agujeros de montaje del «pick up».

1.3.1.5 La tapa de la culata del motor no se puede pintar, debiendo mantener el color original.

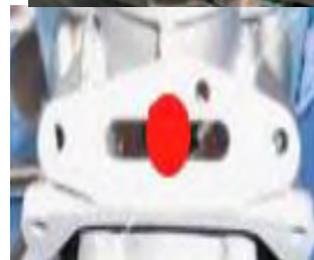
1.3.1.6 El motor debe ser utilizado con carburador, filtro de aire, bomba de gasolina, radiador, instalación eléctrica, sistema de ignición y sistema de escape, conforme viene suministrado por el fabricante y especificado cada componente en este reglamento.

1.3.1.7 Accesorios legales: guarda-cadena, soporte del motor, indicador de temperatura, R.P.M abrazaderas de sujeción del depósito y de la bobina de encendido, dentro de los límites especificados en este documento.

1.3.1.8 Adiciones internas: no se puede añadir material adicional excepto en caso de reparación del motor y sólo para devolver el motor o sus componentes a las especificaciones originales. Ejemplos de reparaciones permitidas:

a) Cilindro dañado por congelación. Se permite reparar la fisura del cilindro, soldándolo. También se permite maquinar/ pulir el área marcada en rojo en la siguiente imagen, para restaurar el cilindro a sus especificaciones originales. No se permitirá maquinar/ pulir el área dañada.

b) Cavidad de la válvula de escape. Se permite reparar solo el área marcada en rojo en la siguiente imagen, o sea, el área que está dañada por el desgaste del contacto entre la válvula de escape y el cilindro. También se permite maquinar/ pulir el área reparada (marcada en rojo), para restaurar el cilindro a sus especificaciones originales. Queda terminantemente prohibido retirar material adicional en el área circundante de la zona de reparación.



1.3.1.9 Otros: se permiten grapas, clips, arandelas, funda del cable del acelerador a no ser que se especifique de otra manera.

1.3.1.10 Todas las piezas utilizadas en el motor y equipamientos auxiliares deberán ser piezas originales Rotax, excepto si se está permitido lo contrario en el presente Reglamento o sus anexos.

1.3.2 KZ 125

1.3.2.1 MOTOR Grupo propulsor: el motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK. Cárters del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal). Será de aplicación lo establecido en el REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO **SENIOR** KZ de la RFEDA 2024.

2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR ROTAX 125 MICRO MAX EVO

2.1 MOTOR 125 MICRO MAX EVO

El motor y accesorios del 125 MICRO MAX EVO es la base del motor de la categoría JUNIOR MAX EVO y tienen las mismas especificaciones técnicas designadas en el artículo 4, excepto en las abajo discriminadas:

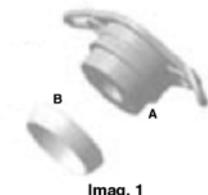
2.2 SQUISH MÍNIMO: 2,40 mm

El squish se mide con alambre de estaño de 3 mm suministrado por Rotax con la referencia 580132. Además de las otras juntas de papel suministradas por Rotax y de medidas distintas, es obligatorio el uso de una junta metálica con la referencia Rotax 626420.

2 SISTEMA DE ESCAPE:

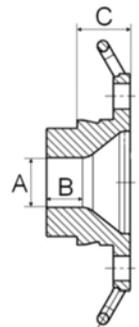
2.3.1 Restrictor de escape:

- Obligatorio el uso del restrictor de escape (imagen 1).
- Obligatorio el uso de la junta B – imagen 1 con la referencia Rotax 450360.
- El restrictor de escape debe estar debidamente apretado al cilindro y siempre con la junta (referencia Rotax 250271).
- La junta sirve para tapar las fugas de escape, por lo que debe siempre presentarse en perfectas condiciones para el objetivo a que se destina, y no puede, por eso, permitir la liberación de gases de escape en la superficie donde actúa.



- Sólo está permitida la utilización de una unidad de la junta (referencia Rotax 250271). En la imagen 2:

- La medida A (diámetro interior) máxima es de 18,30 mm.
- El largo de la medida señalada por B debe tener de un mínimo de 12mm.
- El diámetro interior A debe ser constante al largo de la medida B.
- La medida señalada por C debe tener un mínimo de 18,5 mm.



Imag. 2

- Método de verificación de las medidas del colector:

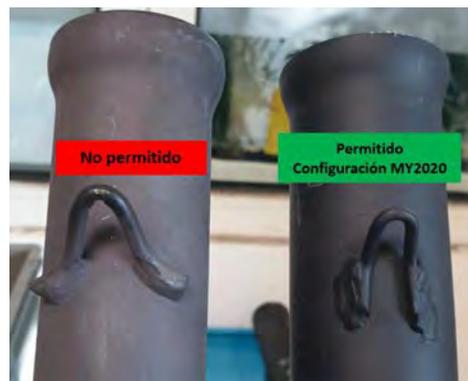
- La legalidad de este componente puede ser verificada con la pieza Rotax 277 405, sin la junta 250 271.
- Si la pieza 277 405 no sale fuera del nivel de la cara del colector de escape, el colector está legal. Si sale fuera del nivel de la cara del colector, este está ilegal.
- Tiene que haber un perfil de luz constante entre el perfil del colector de escape y el perfil de la pieza 277 405.



2.3.2 Escape

a) Sólo puede ser usado el escape con la referencia Rotax 273136, versión MY2021. Esta versión tiene 3 características distintas del escape anterior:

1. Los ganchos de soporte de las muelas de escape.
2. La boca de escape que se conecta al colector.
3. El espesor de la pared de escape es de 1,0 mm (el escape anterior tenía un espesor de pared de 1,5 mm).

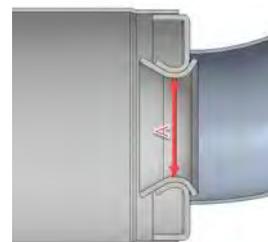


b) Las dimensiones de la parte exterior del escape (común a la categoría Mini **MAX**) son las siguientes:

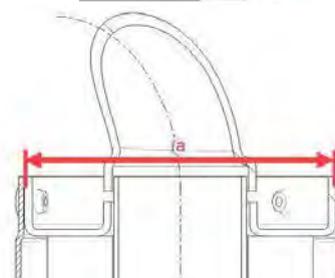
- (a) 580 mm +/- 5 mm
- (b) 299 mm +/- 5 mm
- (c) 42 mm +/- 3 mm



c) Una esfera de 28,0 mm de diámetro no puede pasar a través de la Sección "A" (señalada en la siguiente imagen), mientras que una esfera de diámetro de 26,0 mm debe pasar completamente a través del escape (escape sin componentes internos).



d) La medida interior del final de la parte exterior del escape (señalada con un "a" en la siguiente imagen) debe tener un máximo de 63,0 mm.

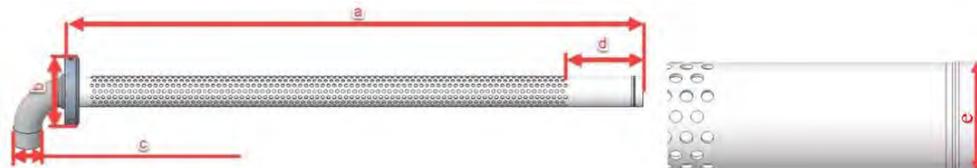


e) El escape debe estar asegurado al chasis mediante soporte(s) rígidos. La conexión al soporte debe realizarse mediante 2 sinoblocs Rotax (referencia 660920 y/o 260657). La deflexión de los 2 sinoblocs es el único movimiento de escape permitido, y el escape debe montarse en una posición neutral sin forzar los 2 sinoblocs.

f) El silencioso debe montarse de manera que el tubo de escape de 90° no dañe ningún componente del chasis.

g) El único silencioso permitido en la categoría Micro **MAX** Iniciación tiene la referencia Rotax 273212 y las siguientes dimensiones:

- (a) mínimo 498 mm
- (b) diámetro exterior mínimo 61 mm
- (c) diámetro exterior máximo 26 mm
- (d) longitud mínima 63 mm
- (e) diámetro exterior mínimo 26,0 mm



h) El único aislante de ruido permitido tiene la referencia Rotax 297982 y las siguientes características:

1. Dimensiones mínimas (nuevo): 480 x 270 mm (+/-10 mm)
2. Peso (nuevo): 207 g (176 g – 238 g)
3. Peso mínimo (usado): 140 g
4. Peso máximo (usado): 350 g

i) En el restante se aplica el artículo 6.14.2 las líneas d), e), f), g), h), i), j) y l).

2.4. CARBURADOR

2.4.1 Especificaciones según artículo 4.9 (excepto Art.4.9.11)

2.4.2 Suprimido

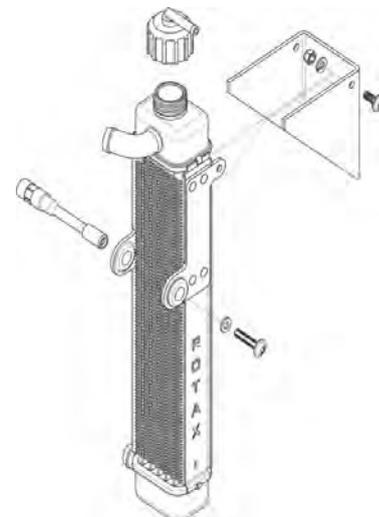
2.4.3 El uso del restrictor de admisión (referencia Rotax 267536) es obligatorio y debe colocarse en la posición correcta con la flecha arriba (como en la siguiente imagen). No se permite ninguna modificación. Las nervaduras en la superficie de admisión ayudan a garantizar que las dimensiones no se hayan modificado.



2.5 RADIADOR:

Sólo está permitido utilizar el radiador con la referencia ROTAX 295923.

- a) El radiador se debe montar con todos sus componentes.
- b) La «cortina» en acrílico original Rotax es la única pieza autorizada en el radiador para controlar el flujo de aire. Está permitido quitar la cortina.
- c) Permitida una cinta aplicada a la superficie del radiador. La cinta debe dar la vuelta al radiador de forma que no se pueda quitar durante la carrera.
- d) La remoción del termostato de la tapa del cilindro está permitida.



- e) El radiador debe de estar lleno (como mínimo hasta 5 cm abajo del tope de la tapa del radiador) con agua sin ningún aditivo.

f) Área de refrigeración:

Altura: 280-300mm

Ancho: 58-62mm

Grosor: 30-34mm

2.6 PIÑÓN Y CORONA

2.6.1 Sólo está permitido el piñón de 13 dientes

2.6.2 La corona como mínimo tiene que ser de 63 dientes

3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR ROTAX 125 MINI MAX EVO

3.1. MOTOR 125 MINI MAX EVO

El motor y accesorios del 125 MINI MAX EVO tienen las mismas especificaciones técnicas del motor 125 Junior MAX EVO para la categoría Júnior, designadas en el artículo 6, excepto en las abajo discriminadas:

3.2. SQUISH mínimo: 1,20 mm.

3.3. CARBURADOR

3.3.1 Especificaciones según artículo 4.9 (excepto Art.4.9.11)

3.3.2 Suprimido

3.3.3 El uso del restrictor de admisión (referencia Rotax 267536) es obligatorio y debe colocarse en la posición correcta con la flecha arriba (como en la siguiente imagen). No se permite ninguna modificación. Las nervaduras en la superficie de admisión ayudan a garantizar que las dimensiones no se hayan modificado.

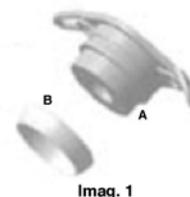


3.4. SISTEMA DE ENCENDIDO – Especificaciones según artículo 6.6.

3.5 SISTEMA DE ESCAPE:

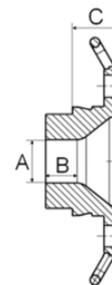
3.5.1 Restrictor de escape:

- a) Obligatorio el uso del restrictor de escape (imagen 1)
- b) Obligatorio el uso de la junta B – imagen 1 con la referencia Rotax 450360.
- c) El restrictor de escape debe estar debidamente apretado al cilindro y siempre con la junta (referencia Rotax 250271).
- d) La junta sirve para tapan las fugas de escape, por lo que debe siempre presentarse en perfectas condiciones para el objetivo a que se destina, y no puede, por eso, permitir la liberación de gases de escape en la superficie donde actúa.
- e) Sólo está permitida la utilización de una unidad de la junta (referencia Rotax 250271).



f) En la imagen 2:

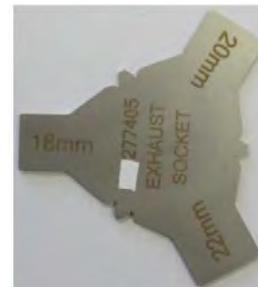
1. La medida A (diámetro interior) máxima es de ~~22.20~~ 18.30 mm.
3. El largo de la medida señalada por B debe tener de un mínimo de 12mm.
5. El diámetro interior A debe ser constante al largo de la medida B.
4. La medida señalada por C debe tener un mínimo de 18,5 mm.



Imag. 2

g) Método de verificación de las medidas del colector:

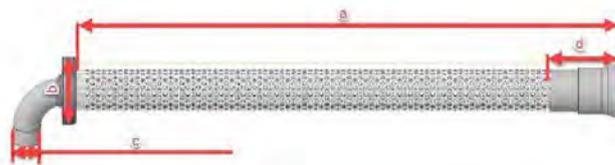
1. La legalidad de este componente puede ser verificada con la pieza Rotax 277 405, sin la junta 250 271.
2. Si la pieza 277 405 no sale fuera del nivel de la cara del colector de escape, el colector está legal. Si sale fuera del nivel de la cara del colector, este está ilegal.
3. Tiene que haber un perfil de luz constante entre el perfil del colector de escape y el perfil de la pieza 277 405.



5.5.2 Escape

- a. Especificaciones según el artículo 4.3.2, excepto las líneas g. y h.
- b. El único sistema de escape permitido tiene la referencia Rotax 273137. La parte exterior del escape es la misma que en la categoría Micro **MAX**, pero tiene componentes interiores distintos.
- c. El silencioso permitido en el escape de la categoría Mini **MAX** tiene la referencia Rotax 273211 y las siguientes características:

- (a) mínimo 482 mm
- (b) diámetro exterior mínimo 61 mm
- (c) diámetro exterior máximo 26 mm
- (d) longitud mínima 63 mm



- Tiene grabado un "X" como en la siguiente imagen





CCK 2024. ANEXO I: MOTORES

d. El único aislante de ruido permitido tiene la referencia Rotax 297985 y las siguientes características:

- i.** Dimensiones mínimas (nuevo): 490 x 180 mm (+/-10 mm)
- ii.** Peso (nuevo): 141 g (119 g – 163 g)
- iii.** Peso mínimo (usado): 110 g
- iv.** Peso máximo (usado): 350 g

5.6 Radiador:

Según el artículo 4.5.

4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ROTAX 125 JUNIOR MAX EVO y 125 MAX EVO

4.1.1 TIPO DE MOTOR

4.1.1.a) El motor para la categoría Junior MAX es el 125 JUNIOR MAX EVO

4.1.1.b) El motor para la categoría Sénior MAX es el 125 MAX EVO

4.1.2 SQUISH MÍNIMO

6.1.2.a) CATEGORÍA JUNIOR MAX: 1,20 mm

6.1.2.b) CATEGORÍA SENIOR MAX: 1,00 mm

El squish se mide con alambre de estaño de 2mm suministrado por Rotax con la referencia 580130. El cigüeñal debe rodarse lentamente hasta el PMS (Punto Muerto Superior) para prensar el alambre. El squish debe ser medido en los dos lados (no al mismo tiempo) en la dirección del bulón del pistón. El valor medio de las dos medidas también es válido.

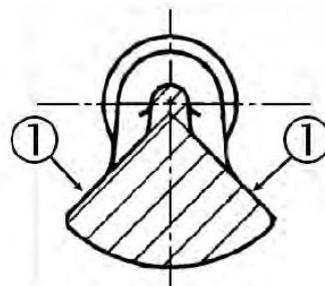
4.2.

a) **Sección de la cámara de combustión:** según el artículo 7.2.

b) **Pistón y bulón del pistón:** según el artículo 7.3. y 7.4.

c) **Biela:** según el artículo 7.6.

d) **Eje equilibrado:** el eje equilibrado y los engranajes de balance deben estar correctamente colocados. El eje equilibrado debe mostrar el código de fundición 6237948 o 6237949 en la superficie (1). La superficie (1) no está mecanizada y debe mostrar la superficie hundida. El peso mínimo del eje equilibrado seco no debe ser inferior a: 255 gramos.



4.3. CILINDRO AUTORIZADOS

4.3.1 Cilindro de aleación ligera con laminado GILNISIL. No se permite un nuevo revestimiento.

4.3.1.1 El cilindro JUNIOR MAX Evo tiene en su configuración una lumbrera de escape principal sin válvula de escape. El cilindro Single Core con la referencia Rotax 223991 y marcado con la identificación 223994. Sólo está permitido el cilindro Single Core con la referencia Rotax 223991 y marcado con la identificación 223994.

4.3.1.2 El cilindro JUNIOR MAX FR tiene en su configuración una lumbrera de escape principal sin válvula de escape y marcado con la identificación 223994 223993.

4.3.1.3 El cilindro MAX Evo tiene en su configuración una lumbrera de escape principal y una válvula de escape electrónica. El cilindro Single Core con la referencia Rotax 613372 y marcado con la identificación 223993.



4.3.1.4 cilindro MAX FR tiene en su configuración una lumbrera de escape principal y una válvula de escape electrónica y marcado con la identificación 223993

4.3.1.5 En los cilindros anteriormente descritos se autoriza a montar lo mismo en el motor 125 ROTAX MAX EVO como en el motor 125 ROTAX MAX FR

4.3.1 Diámetro máximo del cilindro = 54,035 mm (medida 10 mm arribade la lumbrera de escape).

4.3.3 El cilindro debe tener marcado el logo "ROTAX".

4.3.4 Altura del cilindro = 87,00 mm (-0,05/+0,1 mm).

4.3.5 La salida de escape puede tener superficie de fundición o algunos mecanizados preexistentes defábrica.

4.3.6 Todas las lumbreras tienen terminación de fundición, excepto algunos preexistentes mecanizados defábrica.

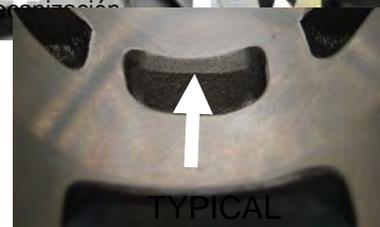
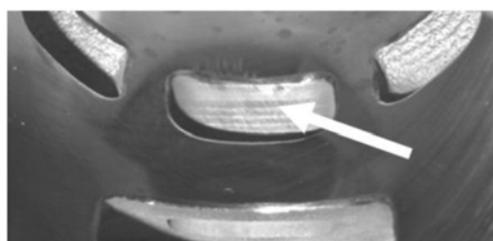
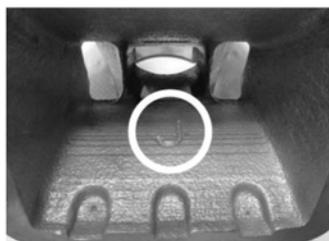
4.3.7 Todas las lumbreras tienen bordes biselados para evitar que el segmento se enganche. No está permitida la mecanización

4.3.8 En los cilindros 223 993, 223 994 y 613 933 es posible la mecanización CNC (de fábrica) en el tope del transfer central ("boost").

4.3.9 El tope de la lumbrera de escape puede tener la superficie que proviene de la fundición (izquierda) o algunas zonas mecanizadas de fábrica por CNC (centro) o señales de mecanizado (CNC) en combinación con señales de terminación manual (derecha). La lumbrera de escape puede tener señales de terminación manual realizadas por el fabricante para quitar pequeños defectos de fundición o para quitar pequeñas partes de NIKASIL en el final de la zona del laminado (derecha).



4.3.10 Los cilindros Junior y MAX con la referencia 223994 y 223993, respectivamente, que tengan una letra grabada (ejemplo "J") en la admisión muestran la salida de escape mecanizada con CNC y también el tope del "transfer" central.



TYPICAL

4.3.11 Las dimensiones horizontales y verticales de la salida de escape (en el cilindro Junior con la referencia 223994 con la salida totalmente mecanizada con CNC) se debe verificar con la pieza referencia ROTAX 676240. Las dimensiones horizontales y verticales de la salida de escape (en el cilindro MAX con la referencia 223993 con la salida totalmente mecanizada con CNC) se debe verificar con la pieza con la referencia ROTAX 676245*.

La pieza se debe mover en la posición horizontal y vertical dentro de la salida de escape. En cualquiera de las direcciones la pieza no debe de tocar en la pared de la salida (según la imagen).



4.3.12 Lumbrera de escape

4.3.12.1 La “distribución de la lumbrera de escape” (la distancia entre el tope del cilindro y el tope de la lumbrera de escape) se tiene que comprobar mediante una plantilla (ROTAX nº 277 402).

4.3.12.2 Poner la plantilla dentro del cilindro con el «enganche» colocado en la parte central de la lumbrera de escape. Mover la plantilla hasta que el «enganche» alcance el tope de la lumbrera de escape. En esta posición la plantilla no puede tocar en la pared del cilindro.



4.4 VÁLVULA DE ESCAPE

4.4.1 Sólo está permitida la válvula de escape electrónica de la versión EVO con la opción de utilizar la presión para cerrar la válvula y con la configuración, según la imagen. Obligatorio utilizar la junta metálica (45) con referencia Rotax 251336, que tiene un grosor mínimo de 0,08 mm. Es posible que la junta metálica (45) tenga algún desgaste

4.4.2 El muelle (señalado en la imagen con el nº 13) debe ser original (ref. ROTAX 239952) y estar montado conforme origen

4.4.3 El o-ring es obligatorio (señalado en la imagen con el nº 3) y debe ser original (referencia ROTAX 230260 ó 230261, siendo negro o rojo, respectivamente).

4.4.4 El largo de la válvula de escape es de 36,5 mm (+0,2 / -0,3 mm).

4.4.5 El ancho del tope es de 4,8 mm (+0,3/-0,3 mm).

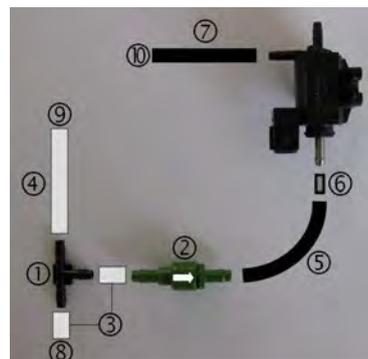
4.4.6 Si el pistón cubre por completo la salida de escape, debe ser posible introducir la pieza ROTAX 277030 hasta que se pare en la superficie del cilindro. No es posible introducir un indicador de llenado (galga) igual o superior a 0,05 mm de grueso entre la pieza y la superficie del cilindro. La medición se realiza fuera del área de contacto de la válvula de escape indicada en rojo. No está permitido modificar la junta de la válvula (Ref. Rotax 250231).



4.4.7 Sólo está permitida la goma verde (Ref. ROTAX 260723) y la tapa plástica (Ref. ROTAX 854440).

4.4.8 Las medidas de los tubos negros (imagen B) son las siguientes:

- El tubo señalado con el nº 4 debe tener 400 mm (+/- 10 mm). El tubo debe ser el de gasolina suministrado por Rotax.
- El tubo señalado con el nº 5 debe tener 420 mm (+/- 10 mm). La referencia Rotax del tubo es 201576.
- Los tubos señalados con el nº 3 deben tener 25 mm (+/- 5 mm). El tubo debe ser el de gasolina suministrado por Rotax.



4.4.9 No está permitido utilizar la tobera de impulsos (ref. Rotax 956 905) y señalada en la imagen B con el nº 6, ni otro objeto.

4.4.10 La "T" (señalada con el nº 1 en la imagen B) debe ser original. La referencia Rotax es 660550.

4.5. SISTEMA DE ADMISIÓN

- El colector (referencia ROTAX 267915) está marcado con el código de identificación 267915 y el nombre "ROTAX" ó solamente 267916.
- Puede haber algunos defectos de fábrica en la unión del contorno interno y la cara de montaje del carburador. Esta es una operación manual que sólo requiere quitar una pequeña esquina de menos de 3 mm. No se permite ningún otro limado o mecanización más.
- La caja de láminas lleva dos topes metálicos y dos láminas, cada una con tres pétalos. Alterar el perfil de los topes metálicos es prohibido. La distancia mínima entre los dos topes es de 17,00 mm. La medición debe hacerse con un calibre digital entre las superficies internas de los topes y en el medio de cada lámina, como lo indican las flechas rojas en la imagen.
- El grueso de las láminas es de 0,6 mm (+/- 0,10 mm).



4.6 ENCENDIDO DELL'ORTO (Micro MAX Iniciación, Mini MAX, Junior MAX y Senior MAX)

4.6.1 Sólo está permitido el uso del sistema de encendido Dell'Orto para todos los motores EVO en las dos versiones: versión 1 (2016) y versión 2 (2017):

- Versión 1 (2016).** Según la imagen A (soporte de la bobina y del ECU, y del motor de válvula de escape en el caso de la Senior MAX) y soporte de batería, cableado y botón de arranque. La bobina, el ECU y la válvula magnética (motor 125 MAX Evo) deben estar montados con todos sus componentes, en el soporte y con las piezas, según imagen A.
- Versión 2 (2017).** Según la imagen B (soporte de la bobina) y soporte de batería, cableado y botón de arranque. La bobina, el ECU y la válvula magnética (motor 125 MAX Evo) deben estar montados con todos sus componentes, en el soporte y con las piezas, según la imagen B.



4.6.2 CAJA ELECTRÓNICA (ECU)

4.6.2.1 En las distintas categorías sólo están permitidos los siguientes ECU:

- Categoría Micro MAX:** permitida la versión de ECU 2017 con la referencia ROTAX 666815.

b) Categoría Mini **MAX**: el ECU (versión 2020) con la referencia ROTAX 666818.

c) Categoría Júnior **MAX**: el ECU (versión 2017) con la referencia ROTAX 666813.

d) Categoría Senior **MAX**: el ECU (versión 2017) con la referencia ROTAX 666815.

4.6.2.2 Las cajas electrónicas (ECU) están marcadas con pegatinas, pero siguen siendo legales si notienen la pegatina.

a) En la categoría Júnior **MAX** el ECU tiene una pegatina con el número: 666813.

b) En la categoría Micro **MAX** y Senior **MAX** el ECU tiene una pegatina con el número: 666815.

c) En la categoría Mini **MAX** el ECU tiene una pegatina con el número: 666818.

4.6.2.3 En las dos versiones del encendido el cable de masa aprieta al tornillo de uno de los tres sinoblocs que están en el soporte.

4.6.2.4 La bobina tiene dos pegatinas, una a cada lado. En un lado la pegatina tiene grabado "BRP 666820" y en el otro tiene grabado "NIG 0105" (según las imágenes).

a) Sigue siendo legal utilizar la bobina sin las pegatinas.

b) El terminal de la bobina tiene dos puntos.

b) El largo mínimo del cable de alta tensión de la bobina es de 210 mm (desde la salida de la bobina hasta la salida del capuchón de la bujía =a la parte visible del cable).

4.6.2.5 Para verificar la legalidad de las cajas electrónicas se utiliza el aparato electrónico de diagnóstico, que en este Reglamento llamamos "tester ECU", con la referencia Rotax 276230. La versión del software debe ser la **2V00** que se indica en la pantalla siempre que se hace un test con el aparato.

Para las verificaciones se sigue el siguiente procedimiento:

- Desconectar el cableado de la caja electrónica del motor.
- Conectar el "tester ECU" a la caja electrónica
- Conectar el cable de energía del "tester ECU" al enchufe para cargar la batería.
- El "tester ECU" detecta automáticamente el tipo de ECU (Electronic Control Unit) y empieza un programa de verificación del tiempo de encendido y del tiempo de la válvula de escape.
- El "tester" ECU nos muestra los siguientes resultados (y sólo estos son válidos):

CATEGORÍA MICRO **MAX** y SENIOR **MAX**

En la primera línea: **666815MAX**

En la segunda línea: **!! TEST OK!!**

CATEGORÍA MINI **MAX**

En la primera línea: **666818MINIMAX**

En la segunda línea: **!! TEST OK!!**

CATEGORÍA JUNIOR **MAX**

En la primera línea: **666813JNRMAX.**

En la segunda línea: **!! TEST OK!!**



4.6.3 En cualquier momento de la prueba los Comisarios Técnicos pueden pedir al piloto cambiar todo o parte del

sistema de encendido Dell'Orto por otro suministrado y sorteado por la organización.

4.6.4 El «pick-up» debe estar marcado con los números 029600-0710, seguido de un número variable de producción en la segunda línea.

Para verificar la legalidad del pick-up ponga una esfera de metal (3-5mm de diámetro) en la parte plana del pick-up (del lado del motor) y la esfera se debe mantener en el centro.

4.6.4.1 En el motor donde la zona del «pick-up» este sin mecanizar se puede montar sin junta como también se permite poner 1 o 2 juntas Rotax (ref. 431500)

4.6.4.2 En el motor donde la zona del «pick-up» este mecanizada no está permitido colocar ningún tipo de junta.



4.6.5 Están permitidas las bujías NGK GR9DI y GR8DI.

a) El uso de la arandela es obligatorio.

b) La longitud máxima del hilo de la bujía con arandela es 18,5 mm.

4.6.6 El capuchón de la bujía debe estar marcado con las siglas “NGK TB05EMA” se es negro. Si es el capuchón rojo, debe estar marcado con “NGK” o “ROTAX”.

4.6.7 Batería, soporte y cableado

4.6.7.1 Se pueden utilizar las baterías:

4.6.7.1.1 : **YUASA**-YT7B-BS (con o sin el logo ROTAX)

ROTAX RX7-12B o RX7-12L

ROTAX LiFePo4.



4.6.7.1.2 : Se permite cualquier otra marca de batería que cumpla con las siguientes

Características:

1 - Dimensiones: largo: 150mm ancho:65mm alto94mm (+-2mm)

2 - Borne positivo a la izquierda borne negativo derecha

3.A -Batería de Litio-Hierro-Fosfato

-una corriente de 12V

-2.6Ah. máximo

- Corriente de arranque en frío: 150A máximo

3.B- Batería de Plomo y Ácido

-una corriente de 12 V

-6.8 Ah máximo

- Corriente de arranque en frío 110A máximo

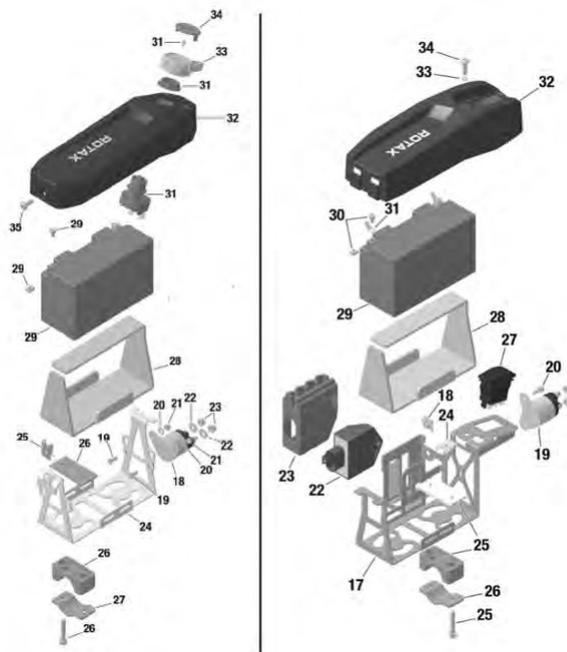
3.C-Bateria de Gel

- una corriente de 12 V

-6.5 Ah máximo

- Corriente de arranque en frío 110A máximo

Cualquiera de estas baterías tiene que cumplir con las características técnicas (tensión, amperaje, etc.) de las indicadas en el art. 4.6.7.1.1



4.6.7.2 En todas las categorías sólo está permitido utilizar el cableado de la versión 1 (referencia Rotax666830 o 666831) o versión 2 (referencia Rotax 666835 o 666836) del artículo 4.6.1.

4.6.7.3 En la versión 1 la batería debe estar sujeta al chasis por el soporte (con la referencia Rotax 251121) y apretada, como mínimo por 4 tornillos, con la abrazadera y la cubierta originales (referencia Rotax 201600) con el botón start y on/off (referencias Rotax 264850 e 201620). También debe incluir el “relais”, sujeto al soporte según la imagen (referencia Rotax 992819).

En la versión 2 la batería debe estar sujeta al chasis por el soporte (con la referencia Rotax 251127 o 251129) y apretada, como mínimo por 4 tornillos, con la abrazadera y la cubierta originales (referencia Rotax 201602) con el botón start y on/off (referencia Rotax 264852). También debe incluir el “relais”, sujeto al soporte (referencia Rotax 992819) y el soporte del ECU.

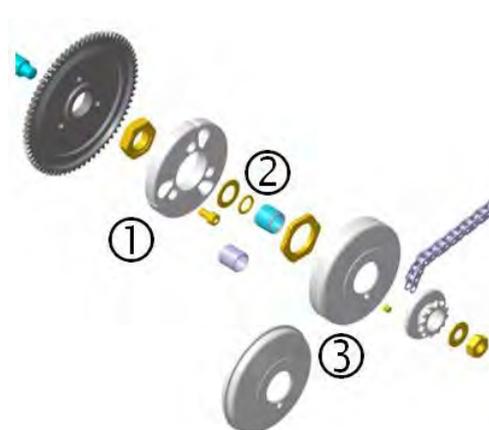
En la versión 2, con el cableado con referencia Rotax 666836, es obligatorio utilizar el soporte de batería con referencia 251129. En la siguiente imagen se puede ver como fijar correctamente el cableado al soporte de batería. La instalación correcta del cableado eléctrico asegura que las conexiones entre éste y el soporte de la batería no estén bajo tensión.

4.6.7.4 Para las categorías Micro **MAX**, Mini **MAX** y Junior **MAX** se puede añadir una pieza en el cableado para tapan el enchufe de la válvula electrónica, y que tiene como referencia Rotax 666900.



4.7. EMBRAGUE

4.7.1 Embrague centrífugo seco. El kart (sin piloto) debe empezar a moverse antes de 4.000 r.p.m. Los elementos del embrague no pueden presentar ningún tratamiento a excepción del tratamiento de nitrato original de fábrica. El embrague de metal debe presentar siempre el color de nitrato original y este y la campana no pueden ser modificados o manipulados. En el caso de que los comisarios técnicos confirmen, a través de una verificación visual, que un embrague o campana se presentan con señales de manipulación o de cualquier modificación el piloto será Descalificado. En el caso de que un piloto quiera apelar, el embrague o la campana serán enviados a BRP-POWERTRAIN y será válido el informe de la empresa.



4.7.2 Sólo está permitido el embrague de metal original Rotax, referencia 659907.

4.7.3 Se permite el uso de dos versiones de la campana de embrague (imagen 3). Ambos tienen la palabra "ROTAX" grabada.

4.7.4 Todos los motores deberán usar el rodamiento 15x19x17 (indicado en la imagen con el número 2) o la pieza 15x17x17,6 (también indicado en la imagen con el número 2) en el caso que se utilice el nuevo piñón de 11 con la ref. 236877. En los dos casos se debe usar el «o-ring» 12x2,5 (ref. 950815). No está permitido el piñón de 11 dientes con la referencia 236870.

4.7.5 No se permite ningún tipo de lubricante (grasa, aceite o cualquier otro líquido lubricante) en el interior de la campana del embrague, además de la que puede salir de la lubricación del rodamiento y que puede entrar en la campana en la zona de la tuerca que aprieta el piñón. En la imagen siguiente se puede ver la situación extrema de existencia de algún líquido lubricante, lo mismo que la grasa lubricante pueda pasar la zona del rodamiento con el «o-ring» puesto en su sitio.



4.7.6 En la entrada de preparilla los Comisarios Técnicos pueden solicitar al Concursante/mecánico que desmonte la campana del embrague para limpiarla con «spray» u otro líquido de limpieza de grasas. En cualquier momento de la prueba los comisarios técnicos, a la entrada de la preparilla, pueden pedir al piloto cambiar su embrague y campana por otra suministrada por la organización.

4.7.7 El embrague de metal y la campana tienen las siguientes especificaciones:

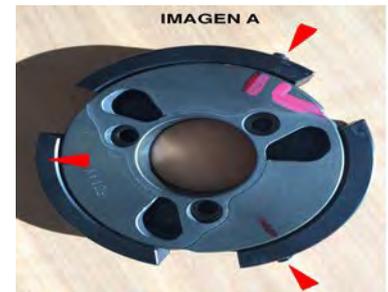
4.7.7.1 Grosor mínimo del embrague (medida según imagen): 11,45mm



4.7.7.2 Altura de la zapata del embrague (según la imagen siguiente). La medida no puede ser inferior a 24,10 mm. La medición se debe de realizar en las zonas de abertura de las 3 zapatas del embrague (cerca de 5 a 10mm de la muesca) y todas las zapatas del embrague deben de estar totalmente cerradas, sin ninguna abertura.



La herramienta de la imagen A permite cerrar totalmente el embrague con la ayuda de los 3 tornillos (señalados con las flechas rojas). Con el embrague totalmente cerrado se mide la altura de la zapata.



4.7.7.3 Diámetro exterior de la campana (debe medirse según la imagen). La medición debe hacerse en la cara de la campana que sujeta el piñón y no por la zona abierta de la campana. El diámetro mínimo es de 89,50 mm



4.7.7.4. Diámetro interior de la campana. La medición se hace en el centro (en el área de contacto de la campana con las zapatas). El diámetro máximo interior es de 84,90 mm.



4.7.7.5 Altura de la campana con el piñón montado. La medida mínima es de 33,90 mm.



4.8. CAJA DEL FILTRO DE AIRE

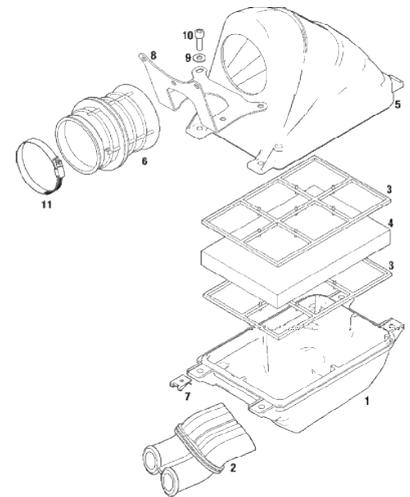
4.8.1 Sólo se puede utilizar la versión de la caja del filtro de aire, según la imagen y debe montarse en el soporte original con tornillos (en seco y con lluvia).

4.8.2 La tapa inferior está marcada con ROTAX 225015 y la tapa superior con Rotax 225025. Las piezas referenciadas con el nº 2 y nº 6 en la imagen sólo están permitidas las que están grabadas con ROTAX. Las que tienen grabado APRILIA no están permitidas.

4.8.3 El filtro de aire (esponja, pos. 4) debe estar montado según la ilustración.

4.8.4 En condiciones de lluvia no está permitido añadir nada en la caja de toma de aire para proteger la entrada de agua.

4.8.5 Se permiten las siguientes versiones de esponjas Rotax con referencia 225053 (pos. 4): Esponja verde/naranja, Esponja verde/verde oscuro marcada "Twin Air".

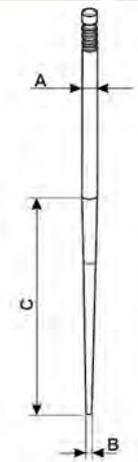


4.9 CARBURADOR

4.9.1 Sólo está permitido el Carburador DELL'ORTO "VHSB 34 XS".

4.9.2 Aguja

- a) Sólo se permite la aguja marcada con "K57".
- b) No está permitido utilizar arandelas en la aguja.
- c) La aguja tiene las siguientes dimensiones:
 - Diámetro A = 2,50 mm
 - Diámetro B = 1,40 mm
 - Longitud C = 37 mm



4.9.3 La altura de los dos brazos de la palanca del flotador debe estar dentro de la ranura de la pieza Rotax referencia 277400, por su peso normal medido en la carcasa del carburador sin junta, según la siguiente imagen.



4.9.4 La aguja principal marcada con el símbolo "INC" como en la imagen y su válvula de asiento marcada con "150".



4.9.5 Combinación de flotadores y chicle de mínima:

a) Flotadores del carburador están marcados con «gr.4.0». b) El

«starter jet» está marcado con el número «60»

c) El ciclé de mínima exterior está marcado con el número «60». El calibre 0,65 mm de la pieza Rotax referencia 281920 no puede pasar en el orificio (según la imagen).

d) El ciclé de mínima interior está marcado con el número «45». El calibre 0,50 mm de la pieza Rotax referencia 281920 no puede pasar en el orificio central (según la image).

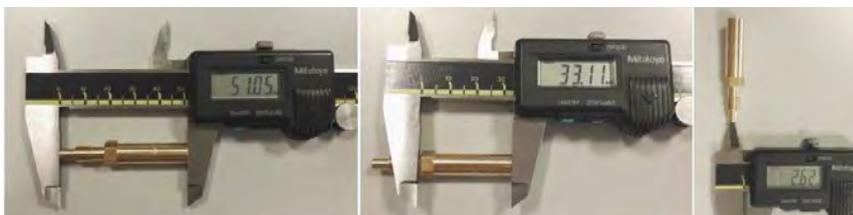


4.9.6 El difusor está marcado con "DP267" y la referencia Rotax es 262042.

a) Longitud total: 51,0 +/- 0,5 mm

b) Longitud de la sección inferior: 33,0 +/- 0,45 mm

c) Diámetro del orificio superior: 2,67 +/- 0,10 mm



4.9.7 Atomizador con las siguientes características:

- a) Longitud total: 23,75 +/- 0,35 mm
- b) Longitud de la sección cilíndrica: 15,75 +/- 0,25 mm
- c) Dimensión de la sección del corte: 5,8 +/- 0,3 mm
- d) Dimensión del agujero transversal: 5,0 +/- 0,15 mm



4.9.8 La guillotina debe estar troquelada con la medida "45" y la parte inferior de la misma tenerla superficie troquelada también.

4.9.9 Venturi marcado con «12,5». Puede tener 1 o 2 juntas colocadas entre el Venturi y el cuerpo del carburador

- a) El calibre 0,60 mm de la pieza Rotax referencia 281920 no puede pasar en el orificio angular (según la imagen).
- b) El calibre 1,30 mm de la pieza Rotax referencia 281920 no puede pasar en el orificio vertical (según la imagen).



4.9.10 Los reglajes de los tornillos de ajuste del carburador son libres.

4.9.11 En las categorías el chiclé de máximas es libre.

4.9.12 Todos los chiclés tendrán de estar correctamente puestos y totalmente apretados en todo momento

4.9.13 Como referencia, el chiclé de mínima interior debe tener una profundidad mínima de 7 mm cuando esté totalmente apretado.

4.9.14 Los chiclés tienen que ser de la marca Dellorto y la medida grabada.

- a) No son legales los chicles cuya medida comprobada por los Comisarios Técnicos, no sea igual a la que corresponda a cada categoría especificada en este reglamento técnico.
- b) Tampoco es legal que el chiclé este grabado con la medida que le corresponde en la categoría y la medida comprobada por los Comisarios Técnicos no es la correspondiente.

4.9.15 Especificaciones para los chiclés de máxima en todas las categorías.

- a) Los chiclés tienen que ser de la marca Dellorto y la medida grabada
- b) No son legales los chicles cuya medida comprobada por los Comisarios Técnicos, no sea igual o superior a la que corresponda a cada categoría especificada en este reglamento técnico.
- b) Tampoco es legal que el chicle este grabado con menos que lo que corresponde a la categoría que se esté

verifique, aunque la medida sea igual o superior a la que le pertenezca a la categoría que se está verificando.

4.9.16 La palanca del aire (“CHOKE”) con la referencia ROTAX 261915 debe estar correctamente montada en el carburador, con la goma (señalada con la letra A) en la superficie interior, conforme la siguiente imagen.



4.10. BOMBA DE GASOLINA

Bomba de gasolina de diafragma MIKUNI, con la referencia Rotax 994483. Se debe colocar en la parte inferior del soporte del silenciador.

4.11. FILTRO DE GASOLINA

Es obligatorio colocar un filtro de gasolina (de las mismas características que el original ROTAX 274161) entre la bomba y el carburador.



4.12. RADIADOR

4.12.1 Radiador de aluminio según la imagen. Palabra Rotax grabada en la parte lateral.

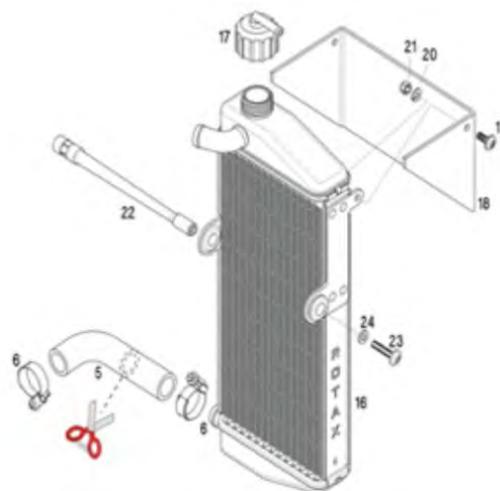
Superficie de enfriamiento:

Altura = 290 mm

Ancho = 138 mm.

Grosor = 34 mm

4.12.2 Lugar de fijación: a la derecha del motor.



4.12.3 El radiador se debe montar con todos sus componentes según la imagen.

4.12.4 Permitida una cinta aplicada a la superficie del radiador. La cinta debe dar la vuelta al radiador de forma que no se pueda quitar durante la carrera.

4.12.5 Permitido quitar la «cortina» en acrílico (pieza original Rotax) y que es la única como pieza autorizada en el radiador para controlar el flujo de aire.

4.12.6 Está permitido retirar el termostato de la tapa del cilindro.

4.13. REFRIGERANTE

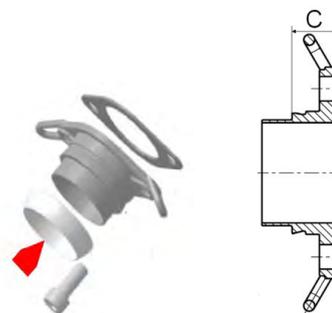
Sólo se puede usar agua, sin ningún aditivo.

4.14. SISTEMA DE ESCAPE

Sólo está permitido el sistema de escape original Rotax.

4.14.1 Colector de escape

- Para las categorías Junior MAX y Senior MAX sólo está permitido el colector de escape (referencia Rotax 273190) de la versión Evo con la junta (referencia Rotax 450360) indicada en la imagen por una flecha.
- La medida de C en la imagen debe tener un mínimo de 15,5 mm.



4.14.2 Escape

- Sólo está permitido el escape original ROTAX con el cono de escape (referencia Rotax 273200) y el silenciador separado (referencia Rotax 273220) (según la ilustración).
- El silenciador puede girarse de forma que el tubo de 90° de salida de los gases de escape (referencia Rotax 273210) permita la salida de los mismos en dirección al asfalto o para atrás.
- Sólo está permitida la flauta del silenciador del motor Evo, con referencia Rotax 273210.
- No está permitido usar el silenciador sin el tubo de 90° de salida de los gases de escape.



e) El escape no puede ser modificado excepto para reemplazar el material absorbente del silencioso y el uso de grapas de rosca en lugar de remaches para asegurar el capuchón del final del silencioso

f) Los remaches que sirven para fijar la pieza que sujeta el silenciador pueden ser sustituidos por tornillos de 4 mm y las correspondientes hembras autoblocantes. Las 3x fijaciones (remaches o tornillos autoblocantes y hembras) deben estar siempre apretadas para asegurar la estanqueidad entre el tubo perforado y el sistema de escape. El tubo perforado debe estar completamente insertado en el silenciador como se muestra en la figura. Está prohibido que sobresalga afuera el anillo del tubo perforado.

g) Si es necesario precintado el escape, el precinto deberá pasar por un 4º orificio de un máximo de 4 mm de diámetro. El orificio debe estar en una posición que impida la fuga de gases de escape como se muestra en la imagen. El tubo perforado siempre debe estar bien sujeto al escape en 3 puntos.

h) Sólo se permite soldar el escape en caso de reparación de una fuga de gases.

i) Para fijar el escape al cilindro se deben utilizar solamente muelles originales Rotax y sólo se permite como máximo la utilización de cuatro muelles.

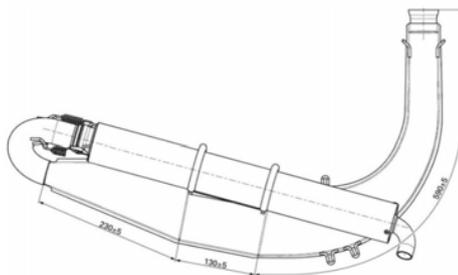
j) No está permitida la utilización de cables.

k) Entre el colector de escape y el cilindro sólo se permite una junta (referencia Rotax 250271).

l) Se permite una sonda de temperatura en el escape, a 50mm – 80 mm del cono de entrada de escape.

m) Dimensiones del escape:

- i. Longitud del cono de entrada: 590 mm +/- 5 mm
- ii. Longitud de la zona cilíndrica del escape: 130 mm +/- 5 mm
- iii. Longitud del cono de salida: 230 mm +/- 5 mm



4.14.3 Aislante de ruido

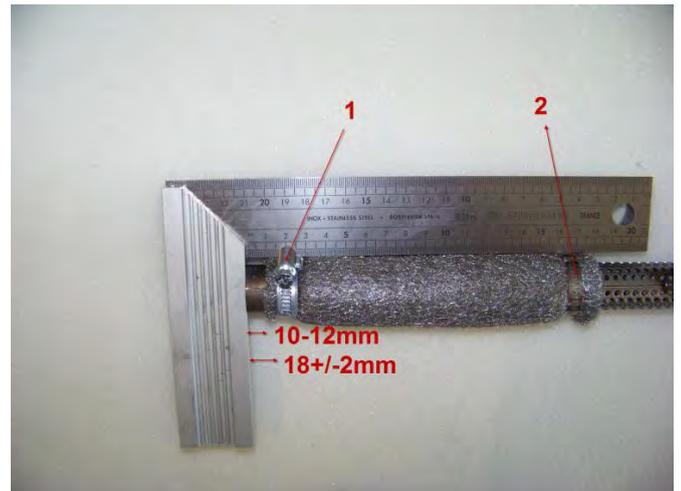
a) El aislante de ruido es obligatorio y debe ser original ROTAX (referencia 297982). Solamente se puede usar una unidad de aislante de ruido.

- Dimensiones mínimas (nuevo): 480 x 270 mm (+/-10 mm)
- Peso (nuevo): 207 g (176 g – 238 g)
- Peso mínimo (usado): 140 g
- Peso máximo (usado): 350 g

b) El aislante de metal (medida cuadrada 165 + 10mm) puesto por debajo del aislante normal es opcional y permitido solamente en las categorías Junior **MAX**, Senior **MAX**, **MAX** DD2 y **MAX** DD2 Master (no obligatorio). El aislante de metal (según la imagen) es una pieza Rotax que pertenece al Kit con la referencia 297983.

Las bridas de metal (señaladas en la imagen con el número 1 y 2) deben estar apretadas al tubo.

La brida 1 debe estar a 18 +/- 2mm del inicio del tubo y la brida 2 debe estar colocada al final del aislante de metal, según imagen.



4.15. CÁRTER

Según lo suministrado por el fabricante. No se permite ningún tratamiento con chorro de arena o chorro de vidrio, limar o pulir los traslados del cárter y toda el área del cigüeñal.

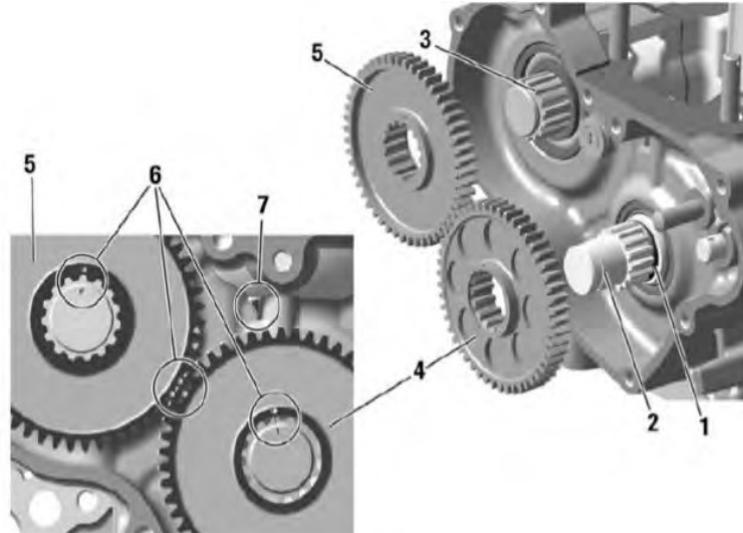
En el área marcada en la siguiente imagen, es posible que existan marcas de mecanizado de fábrica.

4.15.1 Se permite el cárter negro como los que no presenten recubrimiento (color aluminio)



4.16. CARRETOS

4.16.1 Sólo se permite el uso de piñones de acero (ancho mínimo = 8,8 mm). Los piñones deben estar de acuerdo con la siguiente imagen.



5. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR ROTAX 125 MAX DD2 EVO

5.1 SQUISH mínimo: 1,30 mm. Procedimiento de medida igual que 4.1.

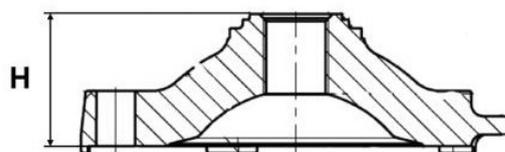
5.2 SECCIÓN CÁMARA DE COMBUSTIÓN

a) Código de identificación: «223 389», »223 389 1», o «223 389 2», «223 389 2/1» o «223 389 2/2».

b) El nombre "ROTAX", o "MADE IN AUSTRIA" troquelado.

c) La altura de la cámara de combustión (H) es de 28,80mm con una tolerancia de +/- 0,2 mm.

d) El perfil de la cámara de combustión se tiene que comprobar con una plantilla (pieza ROTAX 277 390). La rendija de luz entre la plantilla y la sección de la cámara de combustión tiene que ser la misma en todo el perfil. En caso de alguna duda se harán las verificaciones de las medidas de la cámara de combustión.

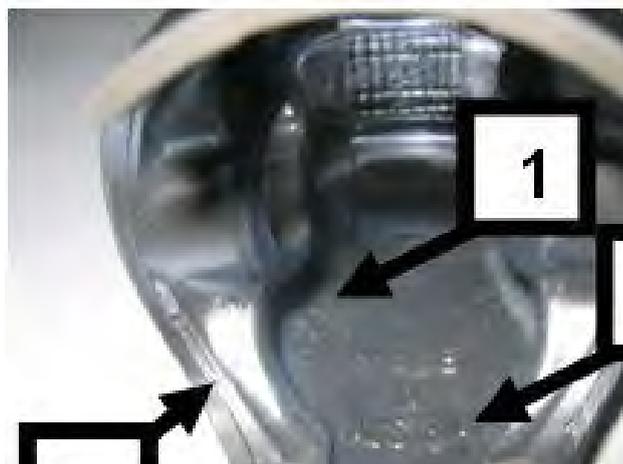


5.3. PISTÓN

5.3.1 Pistón troquelado (fundido) original de aluminio, revestido o no, con un solo segmento magnético de sección rectangular.

5.3.2 El pistón debe mostrar fundidas en el interior las palabras "ELKO" (1) y "MADE IN AUSTRIA" (2).

5.3.3 Las áreas mecanizadas son: tope superior del pistón, diámetro externo, ranura del segmento del pistón, diámetro de la sujeción del pistón, diámetro interior de la parte inferior del pistón y otras partes mecanizadas en fabrica (3) en la zona de la falda del pistón. Todas las otras superficies no están mecanizadas y tienen la superficie troquelada.



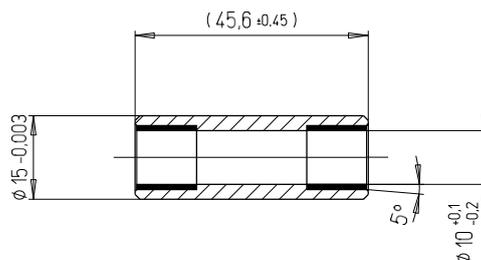
5.3.4 Cambiar la superficie original del pistón (tratamiento mecánico) no está permitido. La carbonilla sólo se puede limpiar, pero tiene que quitar la carbonilla por completo, sin cambiar el perfil del tope del pistón (ejemplo: quitar la carbonilla sólo en la zona de medición del squish no está permitido).

5.3.5 El segmento, de acero magnético, tiene una altura de 0,98 +/- 0,02 mm y debe estar marcado con "ROTAX 215547", "ROTAX 215548", "ROTAX 215548 X" o "I ROTAX 215548 X". El segmento sigue siendo legal si las letras no están totalmente visibles.



5.4. BULÓN DEL PISTÓN

El bulón del pistón es de acero magnético. Medidas según el dibujoEl bulón del pistón no puede tener menos de 31,0 g de peso.



5.5. CILINDRO AUTORIZADOS

5.5.1 Según el artículo 4.3 excepto el 4.3.1, 4.3.4, 4.3.10 y 4.3.11.

5.5.1.1 El Cilindro Evo con una lumbrera de escape principal, dos auxiliares ("boosters") y con una válvula de escape electrónica. Sólo está permitido el cilindro Single Core con la referencia Rotax 613932 y marcado con la identificación 613933.

5.5.2.2 El Cilindro FR con una lumbrera de escape principal, dos auxiliares ("boosters") y con una válvula de escape electrónica. Debe tener de fundición el logo ROTAX. marcado con la identificación 613930, 613931, o ,613933

5.5.2.3 En los cilindros anteriormente descritos se autoriza a montar lo mismo en el Motor 125 ROTAX MAX EVO como en el motor 125 ROTAX MAX FR.

5.5.3 La altura del cilindro es 86,70 mm -0,05/+0,1 mm.

5.5.4 La distancia entre el tope del cilindro y el tope de la lumbrera de escape se tiene que comprobar mediante una plantilla ROTAX nº 277 402. Para el motor estar legal, la plantilla no puede tocar en la pared del cilindro.



5.6. BIELA

- a) **Carrera:** 54,5 mm +/- 0,1mm.
- b) **La biela** tiene que mostrar el número “213” o “365” o “367” o “362” en el eje. Las bielas con el número “213” o “365” o “367” no están mecanizadas y tienen baño de cobre. La biela con el número “362” no tiene baño de cobre y tiene color gris.



- c) No está permitido limar o pulir.

- d) Sólo se permiten los rodamientos del cigüeñal 6206 de FAG y deben estar marcados con las referencias 579165BA, Z-579165.11.KL o Z- 579165.21.KL, en el lugar mostrado en la imagen.



- e) La lectura de la señal en el cigüeñal se hace con el útil Rotax 277391. Se tiene que alinear el hueco del útil con la cavidad del bulón de la biela (según la imagen). Los límites de la señal en el cigüeñal tiene que coincidir (+/-0,5 mm) con la superficie del útil (**MAX** o DD2).



5.7. VÁLVULA DE ESCAPE

Sólo está permitida la válvula de escape electrónica de la versión Evo, según las especificaciones en el artículo 4.4 de este reglamento.

5.8. SISTEMA DE ADMISIÓN

Las mismas especificaciones técnicas del artículo 4.5 de este reglamento, excepto en el caso de los motores **MAX** DD2 el colector está marcado con el código de identificación “267410” y la palabra “ROTAX” o solamente “267411”.

5.9 CARBURADOR

5.9.1 Las mismas especificaciones técnicas del artículo 4.9 de este reglamento (exento Art 4.9.11)

5.9.2 Suprimido

5.10. BOMBA DE GASOLINA

La bomba de diafragma Mikuni (referencia 994483) debe estar montada en el soporte (referencia 651055) según la imagen.

El montaje de la bomba en el chasis, con las dos gomas originales, también está permitido. En este caso la bomba de gasolina debe de montarse por debajo de la línea central de la admisión del carburador.



5.11. FILTRO DE GASOLINA

Las mismas especificaciones técnicas del artículo 6.11 de este reglamento.

5.12. ENCENDIDO DELL'ORTO

5.12.1 Sólo está permitido el uso del sistema de encendido Dell'Orto para el motor 125 DD2 EVO en las dos versiones EVO: versión 1 (2016) y versión 2 (2017).

a) Versión 1 (2016). Según la imagen A (soporte de la bobinay del ECU, y del motor de válvula de escape en el caso de la Senior **MAX**) y soporte de batería, cableado y botón de arranque.

La bobina, el ECU y la válvula magnética (motor 125 **MAX** Evo) deben estar montados con todos sus componentes, en el soporte y con las piezas, según imagen A.

a) Versión 2 (2017). Según la imagen B (soporte de la bobina) y soporte de batería, cableado y botón de arranque. La bobina, el ECU y la válvula magnética (motor 125 **MAX** Evo) deben estar montados con todos sus componentes, en el soporte y con las piezas, según la imagen B.

5.12.2 El ECU del motor DD2 tiene la referencia ROTAX **666816**. La caja electrónica (ECU) está marcada con adhesivos con el número 666816, pero siguen siendo legales si no tienen el adhesivo.

5.12.3 Para verificar la legalidad de las cajas electrónicas se utiliza el aparato: el resultado de la lectura del tester ECU debe ser:

En la primera línea: **666816MAXDD2**

En la segunda línea: **!! TEST OK!!**

5.12.4 En cualquier momento de la prueba los comisarios técnicos pueden pedir al piloto cambiar su bobinay/o ECU por otra suministrada por la organización.

5.12.5 Pick-up: según artículo 4.6.4.

5.12.6 Bujías: según artículo 4.6.5.

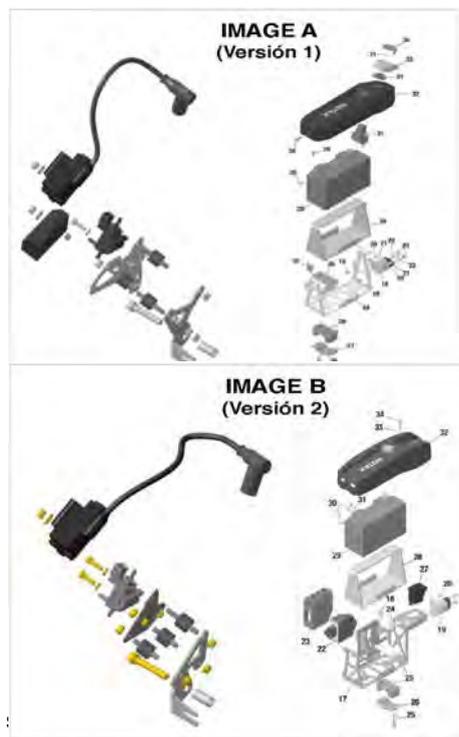
5.12.7 Batería, soporte y cableado: según artículo 4.6.7.

5.13. ÁRBOL DE EQUILIBRIO

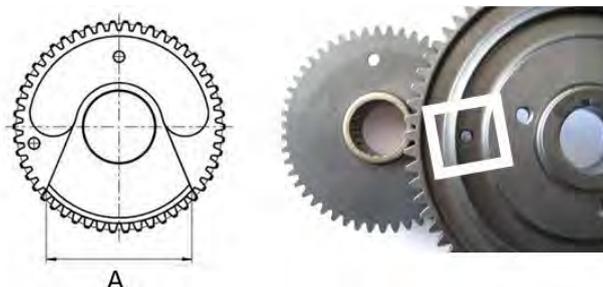
El engranaje principal de equilibrio debe estar montado en el cigüeñal.

El engranaje de equilibrio debe estar fijado en el eje primario de equilibrio y debe estar alineado con el engranaje principal de equilibrio de acuerdo con las indicaciones del manual de reparación.

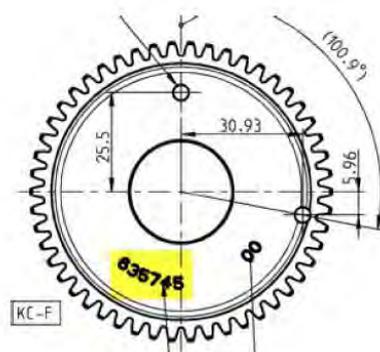
a) Versión 1 – El contrapeso de equilibrio debe tener la superficie grabada y tener el acabado de fundición (como muestra el dibujo).



b) Versión 2 – El contrapeso de equilibrio debe tener la superficie lisa.
Las medidas de A pueden ser de 53 mm (+/- 0,5) o 57 mm (+/- 0,5). El peso del árbol de equilibrio ref. 635743 (con el rodamiento incluido) no puede ser menor que 240 gr.



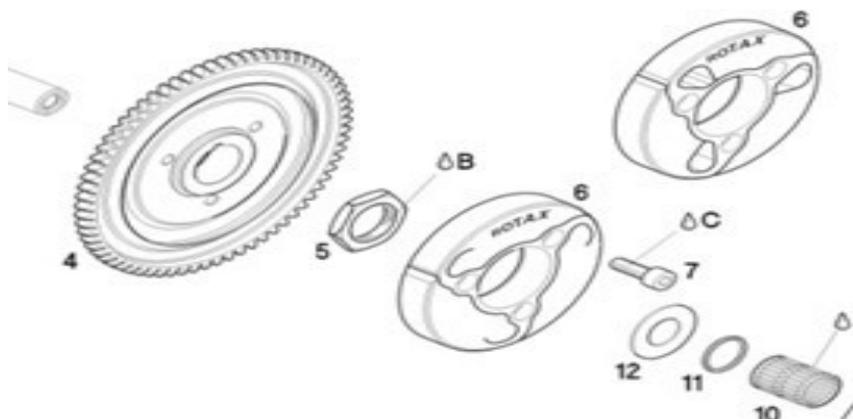
c) Versión 3 – pieza Rotax referencia 635745 (visible en el engranaje)
El contrapeso de equilibrio puede tener la superficie lisa. El peso mínimo del árbol de equilibrio (seco), con rodamiento, no puede ser menor de 255,0 g.



5.14. EMBRAGUE

5.14.1 Embrague centrífugo en baño de aceite, acoplamiento máximo a 4.000 rpm debe empezar a moverse antes de 4.000 rpm. Hay dos tipos de embrague.

5.14.2 Embrague de metal original Rotax. Las dos versiones del embrague (pos. 6) están permitidas (con y sin huecos, referencia Rotax 659905 y 659900, respectivamente). Es obligatorio la utilización del "o-ring" con la medida 12x2,5 referencia Rotax 950815 (pos. 11).



5.14.3 El embrague y la campana tienen las mismas especificaciones que en artículo 6.8.6, excepto en las siguientes:

- a) Altura mínima del embrague: **14,45 mm**
- b) Diámetro interior máximo de la campana: **84,90 mm**
- c) Altura de la campana con el piñón montado. La medida mínima es de **39,50 mm**.

5.14.4 Grosor de la zapata del embrague: La medida no puede ser inferior a **24,10 mm**. Esta medida se comprueba también según artículo 6.7.6.2.

5.15. CAJA DE DOS CAMBIOS

Los piñones primarios con 19 dientes para la primera velocidad y 24 para la segunda. Piñón secundario de primera velocidad con 81 dientes

Piñón secundario de segunda velocidad con 77 dientes. Están

permitidas las siguientes relaciones de velocidad: **32/65; 33/64;**

34/63; 35/62; 36/61; 37/60; 38/59

5.16. CAMBIO DE VELOCIDADES

La caja de cambios de 2 velocidades debe operarse desde el volante, utilizando el sistema de cambio de velocidades original Rotax (como se muestra en la siguiente imagen)

a) No está permitido cortar las palancas de aluminio originales (30) ni añadir componentes no originales, como espesores.

b) Montar las levas (pos. 30) por debajo o por encima del eje (pos. 23) de las levas, está permitido.

c) Está permitido montar las piezas (pos. 35-37) en la palanca en cualquier posición.

d) Está permitido doblar las levas para ajustar a la posición del volante.

e) El eje (pos.23) ofrece dos opciones para conectar los cables de cambio a cada lado, para marchas cortas o largas. Se permiten ambas conexiones.

f) Está permitido cambiar las conexiones de los cables de cambio al eje (pos. 23), de izquierda a derecha y de derecha a izquierda.



5.17. RADIADOR

5.17.1 Radiador de aluminio (referencia Rotax 295926) marcado con Rotax en la parte superior lateral.

5.17.2 Superficie de enfriamiento

Altura = 290 mm;

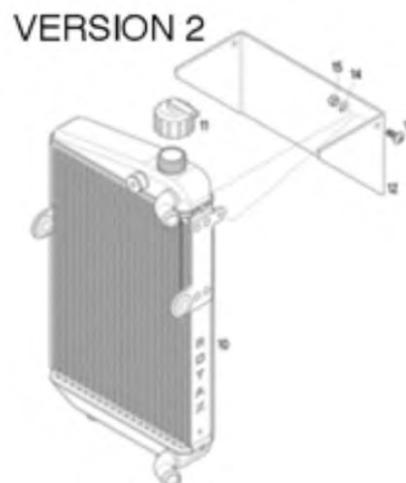
Anchura = 196 mm;

Grosor: 34 mm

5.17.3 El radiador se debe montar con todos sus componentes en la parte izquierda del kart.

5.17.4 El punto más alto del radiador, con la tapa, no puede estar más de 400 mm por encima del tubo principal del chasis

5.17.5 La «cortina» en acrílico original Rotax se puede quitar.



También se puede utilizar cinta (sin publicidad) en la superficie del radiador como medio de control del flujo del aire. La cinta

no puede ser quitada durante la carrera. Cualquiera otro medio de flujo del aire no está permitido.

5.17.6 Está permitido retirar el termostato de la tapa del cilindro.

5.18. REFRIGERANTE

Sólo agua sin aditivos.

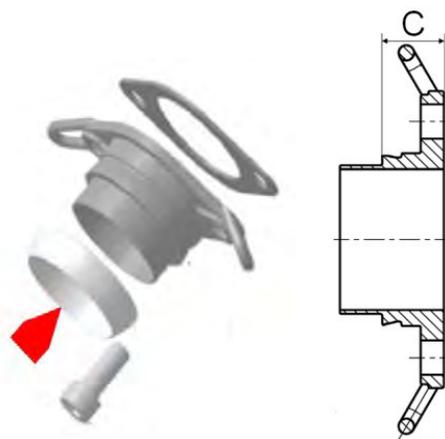
5.19. SISTEMA DE ESCAPE

Sólo está permitido el sistema de escape original Rotax del motor Evo.

5.19.1 Colector de escape

a) Sólo está permitido el colector de escape (referencia Rotax 273190) de la versión Evo con la junta (referencia Rotax 450360) indicada en la imagen por una flecha.

b) La medida de C en la imagen debe de tener un mínimo de 15,5 mm.



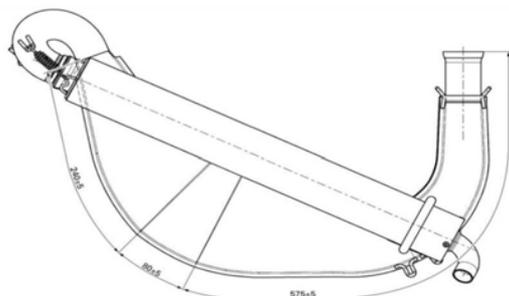
5.19.2 Escape

a) Se aplica el artículo 6.14.2 excepto en las alineas a) y m).

b) Sólo está permitido el escape original ROTAX con el cono de escape (referencia Rotax 273185) y el silenciador separados (referencia Rotax 273220) (según la imagen). El escape completo tiene la referencia Rotax 273180.

c) Dimensiones del escape:

- Longitud del cono de entrada: 575 mm +/- 5 mm
- Longitud de la zona cilíndrica del escape: 80 mm +/- 5 mm
- Longitud del cono de salida: 240 mm +/- 5 mm



5.19.3 Aislante de ruido

Especificaciones técnicas según el artículo 4.14.3 del presente Reglamento.

5.20. CAJA DEL FILTRO DE AIRE

a) Caja del filtro de aire con purificador de aire lavable integrado con todos sus componentes.

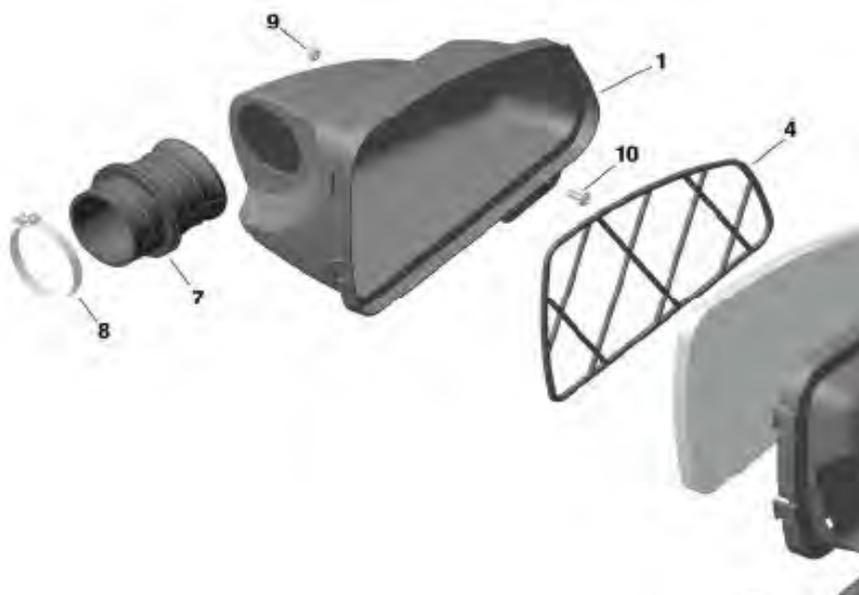
b) Hay dos versiones de tapa de la caja inferior (pos. 2). Una está marcada en el interior con la pieza Rotax 225012 (4 clips) y la otra con 225013 (5 clips).

c) Hay dos versiones de tapa de la caja superior (pos. 1). Una está marcada en el interior con la pieza Rotax 225022 (4 clips) y la otra con 225023 (5 clips).

d) Hay dos versiones del filtro del aire (esponja). Una está marcada en el interior con la pieza Rotax 225052 y tiene el soporte metálico incorporado en la esponja. La otra tiene la referencia Rotax 225054 y el soporte plástico de la esponja está por separado con la referencia Rotax 225062.

e) Es obligatorio utilizar el «o-ring» (pos. 9) con la tapa de 4 clips.

f) Con lluvia se permite poner cinta adhesiva alrededor de la unión de la tapa de la caja inferior y de la tapa de la caja superior. No está permitido poner nada en la caja del filtro de aire para tapar la entrada de aire de la pieza posición 5.



5.21. CÁRTER

Según el artículo 4.15 del presente Reglamento.

6. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR KZ

6.1.1 El presente Reglamento Técnico Específico KZ junto con el Reglamento Técnico Nacional España de Karting, (CEK) será aplicable al Campeonato de Canarias KZ y KZ2 para todas las pruebas de Canarias

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

6.1.3 Además, cualquier modificación o cualquier montaje que tenga por consecuencia alterar un valor reglamentario o impedir su control, se presume como fraudulento y está, por tanto, prohibido.

6.2 MOTOR

Grupo propulsor: el motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK. Cásteres del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal)

6.2.1 Características Técnicas

- Monocilíndrico.
- Admisión por láminas. Caja de láminas (dimensiones y dibujos) de acuerdo a la Ficha de Homologación.
- Carcasa de la caja de láminas: libre.
- Refrigerado por agua exclusivamente de un solo circuito.
- Bomba de agua y soporte, (dimensión y dibujo), descrito en la ficha de homologación, emplazamiento libre.
- No se consideran modificaciones externas del motor las siguientes:
 - * Modificación del color de las piezas.
 - * Recorte de los conductos para la refrigeración y modificación de sus fijaciones (incluidos, pero no limitado a la fijación del carburador, del encendido, del escape, del embrague o del propio motor, siempre que no se modifique la posición homologada).

6.2.2 Cilindro y cárter de cigüeñal

- Cilindrada máxima: 125 c.c.
- Revestimiento del cilindro libre.
- Angulo de escape: 199° máximo, sin tener en cuenta el valor indicado en la Ficha de Homologación.
- Se prohíbe añadir cualquier tipo de pieza en los conductos de cilindro y cárter de cigüeñal, salvo que esa pieza figure en la Ficha de Homologación del motor.
- 1.3 Culata y cámara de combustión
- Volumen de la cámara de combustión: Mínimo 11 cc., medido de acuerdo al método descrito en el artículo 3 del Reglamento Técnico de Karting del CEK.
- Está prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen.
- El cuerpo de la bujía (no incluidos los electrodos) que penetra en la culata no debe superar la parte más saliente de la propia cámara de combustión.
- El conducto de admisión (ensamblaje mecánico entre el silencioso de aspiración homologado y la caja de láminas) debe estar formado por el silencioso de aspiración, por el carburador y por la tapa de la caja de láminas, así como por un adaptador, espaciador y/o juntas eventuales.
- Cualquier pieza o elemento que no esté reflejado en la ficha de homologación, está prohibido.
- No se autoriza ninguna pieza suplementaria.

- El adaptador (espaciador) debe tener una sección transversal cilindro-cónica, estar fijado mecánicamente por medio de herramientas y no debe presentar conexiones que se superponga o piezas que se solapen.
- De igual forma, está prohibida cualquier conexión que derive en un volumen suplementario (incluyendo toda ranura, todo espacio hueco u otros) al nivel del conducto de admisión.
- Bujía: La marca es libre. El cuerpo de bujía (electrodo no incluido), apretado en la culata, no debe extenderse sobre el volumen perteneciente a la cámara de combustión. Dimensiones – longitud: 18,5mm; rosca: 14x1.25.
- Bujía: la bujía de encendido debe ser de producción en masa y permanecer estrictamente de origen. El casquillo de la bujía y el aislante del electrodo (electrodos no incluidos) apretados sobre la culata, no deben sobrepasar la parte superior de la cámara de combustión (ver Anexo nº 7 CIK).

6.3 CARBURADOR

- Marca y modelo: Dell'Orto VSH 30 CS conforme al Dibujo Técnico nº 7 2.5 de la CIK-FIA.
- El carburador deberá estar hecho en aluminio, de estricta serie, con difusor "vénturi" de un diámetro de 30 mm máximo +/- 0,062 mm verificado con un juego de galga de 30 mm de ancho.
- El carburador debe permanecer estrictamente de serie: los únicos reglajes permitidos son los asociados a la guillotina, la aguja de la válvula de guillotina, los flotadores, la cubeta, el eje de la aguja (spray), los chichlés y los kits de agujas, sujetos a que todas las piezas intercambiables sean de origen Dell'Orto. El filtro de gasolina y placa incorporados (pieza nº 28 del dibujo técnico nº 7 2.5 de la CIK-FIA) se pueden eliminar, pero si se mantienen deben ser originales.
- Todo sistema de turbo o sobrealimentación está prohibido.
- Se autoriza el pulido del carburador, respetando siempre las medidas y ángulos establecidos en la Ficha de Homologación y el Dibujo Técnico Nº 7 2.5 de la CIK-FIA.
- Se permite el uso de una válvula para el paso de combustible, antes del carburador, para ajustar el caudal.

6.4 SILENCIOSO DE ADMISIÓN

Silencioso de admisión: homologado CIK.

6.5 ESCAPE

Con homologación vigente por la CIK-FIA (ver complemento a la Ficha de Homologación) y de planchametalica de acero magnético con un espesor mínimo de 0,75 mm.

6.6 SISTEMA DE ENCENDIDO

- Encendido: homologado CIK. Prohibidos los sistemas de avance variable. Todo sistema de corte de encendido está prohibido.
- Se permite añadir una masa al rotor. Será fijada por, al menos, dos tornillos sin ninguna modificación sobre el rotor homologado.

6.2.7 CAJA DE CAMBIOS

- Caja de cambios: homologada CIK (incluyendo el acoplamiento primario).
- Mínimo 3 y máximo 6 velocidades; los decimales de los grados en la ficha de homologación deben ser dados en décimas de grados y no en minutos. Para la homologación de la caja de cambios, el fabricante, el modelo y el tipo deberán aparecer en la ficha de homologación.
- Mando de la caja de cambios: manual y únicamente mecánica, todo sistema de asistencia está prohibido (hidráulico, neumático, eléctrico u otros).



CCK 2024. ANEXO I: MOTORES

7. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR JUNIOR IAME X30

7.1 Artículo 5 Reglamento Técnico CEK Junior IAME X30.

8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR SENIOR IAME X30

8.1 Artículo 5 Reglamento Técnico CEK Senior IAME X30.