

CAMPEONATO DE CANARIAS DE KARTING – CCK 2025

MODIFICACIONES SOBRE LOS TEXTOS APROBADOS EN JUNTA DE GOBIERNO EXTRAORDINARIA DE FECHA 11-01-2025:

<u>Fecha APROBACION</u>	<u>Órgano de APROBACIÓN</u>	<u>ARTÍCULO</u>	<u>Fecha APLICACIÓN</u>

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.

INTRODUCCIÓN.

Este documento recoge el reglamento deportivo del Campeonato Canario de Karting 2025 (en adelante CCK) convocado por la Federación Canaria de Automovilismo (en adelante FCA).

Las pruebas de karting que formen parte del Campeonato, se regirán en todos sus aspectos técnicos y deportivos por el reglamento de la FCA.

Los reglamentos técnicos de los motores IAME y KZ se regirán por toda la normativa de RFEDA 2025 salvo lo indicado como norma particular en este documento específico.

La normativa técnica que regula para los motores Rotax en sus distintas evoluciones se regirá por la reglamentación técnica establecida por la FCA.

Los motores IAME y ROTAX se podrán utilizar hasta el 31 de diciembre de 2025. En la temporada 2026 solo se podrán utilizar motores IAME.

ART. 1: ORGANIZACIÓN

1.1 **CAMPEONATOS Y TROFEOS CONVOCADOS**. La FCA organiza para el año 2025 los siguientes Campeonatos y trofeos:

- Campeonato de PILOTOS en la categoría MICRO.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría MINI-IAME.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría MINI-ROTAX
- Campeonato de PILOTOS en la categoría JUNIOR-IAME.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría JUNIOR-ROTAX
- Campeonato de PILOTOS en la categoría SENIOR-IAME
- Campeonato de PILOTOS en la categoría SENIOR-ROTAX
- Campeonato de PILOTOS en la categoría DD2.
- Campeonato de PILOTOS en la categoría KZ.
- Campeonato de ESCUDERÍAS.
- Trofeo de Canarias DD2 MASTER.
- Trofeo de Canarias KZ2.

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

- El presente Reglamento Deportivo del CCK 2025, así como su anexo de penalizaciones (RD-CCK).
- Las Prescripciones Comunes a los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FCA (PPCC-FCA)
- El Reglamento Particular de la prueba (RP).
- El Reglamento Deportivo del Campeonato de España de Karting 2025 (CEK), así como su anexo de penalizaciones.
- El Reglamento Técnico del Campeonato de España de Karting 2025 (motores IAME y KZ)
- El Reglamento Técnico de la ROTAX MAX Challenge 2025.
- Las Prescripciones Comunes a Campeonatos, Copas y Trofeos de España.
- El Reglamento Deportivo y Técnico de CIK FIA de 2025.
- Los Reglamentos Deportivos Generales Campeonatos, Copas y Trofeos de España de velocidad en circuito.
- El C.D.I. será de aplicación, con carácter prioritario, en los aspectos generales, de procedimiento, reclamaciones y apelaciones

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 Todos los deportistas deben estar en posesión de una licencia en el grado adecuado emitida o habilitada por la RFEDA o de una licencia extranjera en el grado adecuado que cumpla con lo establecido por la normativa nacional e internacional.
- 2.2 Los Campeonatos, Copas y Trofeos de la FCA están reservados exclusivamente a competidores y pilotos con licencia Federativa en vigor, esto es, que estén adscritos a la FCA a través de los listados de federados.
- 2.3 Será de aplicación lo descrito en el artículo 4.3, 4.4 y 5 de las PPCC-FCA.
- 2.4 Los pilotos quedarán repartidos en las siguientes categorías:

CATEGORIA	EDADES
MICRO	Entre 6 y 8 años*
MINI	Entre 7** y 12 años*
JUNIOR	Entre 12** y los 14 años*
SENIOR y DD2	Cumplir 14 en el año
KZ	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 2025.

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.
- 3.3 Si una categoría no constituida como campeonato (mínimo de 5 inscritos) pero que alcanza ese mínimo de inscritos en una prueba concreta, se disputará la prueba, teniendo derecho al trofeo de cada prueba, pero no a los puntos al campeonato. Si en una prueba concreta no se alcanzará el mínimo de inscritos, no se disputará dicha categoría.

ART. 4: KARTS 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	ROTAX 125 MICRO MAX EVO	Cadete con homologación de una ADN/CIK (vigente o no)	105 kg	2,40 mm.
MINI	ROTAX 125 MINI MAX EVO	Cadete con homologación de una ADN/CIK (vigente o no)	115 kg	1,20 mm.
	IAME WATERSWIFT 60cc	Homologación CIK-FIA (vigente o no) ^{*3}	110 kg	0,75 mm
JUNIOR	ROTAX 125 JUNIOR MAXEVO y-ER	Homologación CIK-FIA (vigente o no) ^{*3}	145 kg	1,20 mm.

	AME X30 Reglamentación Técnica CEK	Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no)		R.T. CEK
SENIOR	ROTAX 125 MAX EVO	Homologación CIK-FIA (vigente o no) ³	162 kg	1,00 mm.
	AME X30 Reglamentación Técnica CEK	Homologación CIK-FIA / RFEDA (vigente o no)	158 kg	R.T. CEK
DD2 / DD2-M	ROTAX 125 DD2 MAX EVO	Homologación BRP-ROTAX con homologación CIK-FIA válida ⁴	170 kg	1,30 mm.
KZ / KZ2	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)	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 2025.

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)

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, así como un pase de mecánico anual. La conservación de éstos será responsabilidad del piloto. El periodo para la solicitud de duplicado de pase de mecánico o de un nuevo juego de números finalizará junto con el cierre de inscripción teniendo un coste de treinta (10) euros los números y quince (15) euros la tarjeta que deberán ser abonados a su retirada en la secretaría de la Competición y antes de las verificaciones.

4.1 **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. El marcaje o lectura por escáner 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 escaneados. 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-parrilla. 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-parrillas, 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.

- 4.2 **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 en cada caso:

Anexo 1: MOTORES CCK 2025: **ROTAX, IAME y KZ (ver su reglamento específico)**

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 de escape. 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 XY, 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 **y/o marcadas** 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.

- 4.3 **ACEITE.** El aceite (entendido como fabricante / producto) para la mezcla del combustible deberá ser homologado y estar en la lista CIK 2025. Éste 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 2025 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.

- 4.4 **CARBURANTE.** El carburante empleado estará constituido por una mezcla ÚNICA de gasolina sin plomo (únicamente de 95 octanos) de origen comercial, entendiéndose 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.

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 Iniciación y Mini 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.

- 4.5 **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 la pintura 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 2025 (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 2025. 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 2025.

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 ASIEN TO: La protección y soportes según el artículo 2.14 del Reglamento Técnico de Karting RFEDA 2025.

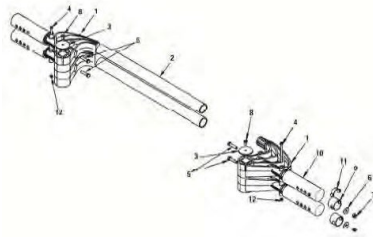
El número de soportes está limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

4.7.2 JUNIOR - SENIOR: 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 los 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 conjunto piloto + 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 (4 uds de 5 kgs).
- 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.

Cuando se use una báscula calibrada y certificada en ese mismo año por una empresa acreditada ENAC, el procedimiento anterior no será necesario.

4.6 **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).

4.7 **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	COEFICIENTE
1 – GRAN KARTING CLUB LANZAROTE	LANZAROTE	1,0

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

5.3 DERECHOS DE CALENDARIO. No existen.

ART. 6: RESULTADOS A RETENER

6.1 Se sumarán todos los resultados de la única prueba a disputar.

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 **cero (0) puntos**.

No se podrá descontar como resultado una DESCALIFICACIÓN.

6.3 Se asignará un (1) punto al piloto que logre el mejor tiempo en los entrenamientos Oficiales de cada categoría.

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 publicidad al patrocinio del Campeonato de Canarias 2025. 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 al Organizador solicite en el RP la constitución de dos colegios de CC.DD. a efectos de dar cumplimiento a todos los procedimientos en tiempo y forma para 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 (KM).**

MICRO INICIACIÓN:	10.
MINI:	15.
JUNIOR:	25.
SENIOR:	30.
DD2 ROTAX:	30.
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.** El acceso a pre-parrilla, Parque Cerrado y Pit Lane estará limitado a una (1) persona por cada piloto.

Para la seguridad y cobertura legal de todos, durante el desarrollo de la carrera será obligatorio estar en posesión de licencia de asistencia en vigor (Tipo AS).

- 9.4 **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.

- 9.5 **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.

- 9.6 **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)

- 9.7 **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.

- 9.8 **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.

- 9.9 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	a los tres (3) primeros clasificados.
General pilotos MINI IAME	a los tres (3) primeros clasificados.
General pilotos MINI ROTAX.	a los tres (3) primeros clasificados.
General pilotos JUNIOR IAME.	a los tres (3) primeros clasificados

General pilotos JUNIOR ROTAX. a los tres (3) primeros clasificados.

General pilotos SENIOR IAME. a los tres (3) primeros clasificados.

General pilotos SENIOR ROTAX. a los tres (3) primeros clasificados.

General pilotos DD2. a los tres (3) primeros clasificados.

General pilotos KZ. a los tres (3) primeros clasificados.

General ESCUDERÍAS. 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 DD2 MASTER. Está restringidos a mayores de **30** años, **cumplidos antes del comienzo de la temporada de competición**

11.3 TROFEO DE CANARIAS KZ2: Está restringidos a mayores de **30** años, **cumplidos antes del inicio de la temporada de competición**

11.4 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.

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

11.6 Los trofeos para entregar por el organizador en cada Competición deberán figurar en el RP.

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

**REGLAMENTO
TÉCNICO
CCK 2025**

ROTAX®



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

REGLAMENTO TÉCNICO 2025

Edición 30-12-2024

Versión 1.1

Contenido

1. General	3
2. Equipamiento	4
3. Modificaciones del motor, reparaciones y adiciones	7
4. Especificaciones técnicas dentro del motor para motores de kart Rotax MAX	9
5. Especificaciones técnicas fuera del motor para motores kart de Rotax MAX21	20

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

1.- GENERAL

El Reglamento Técnico del CCK 2025 sustituye al Reglamento Técnico del CCK 2024. Está prohibido todo lo que no esté expresamente permitido en este reglamento técnico.

2.- EQUIPAMIENTO

Ver Reglamento Deportivo de CCK de la FCA

3.- Modificaciones, reparaciones y adiciones del motor

3.1. Modificaciones

Ni el motor ni ninguno de sus auxiliares pueden modificarse de ninguna manera. Se entiende por "Modificado" cualquier cambio en la forma, contenido o función que represente una condición de diferencia con respecto al diseño original. Esto debe incluir la adición y/o la omisión de piezas y/o material del conjunto del motor, a menos que se permita específicamente en estas reglas. El ajuste de elementos diseñados específicamente para tal fin no se clasificará como modificaciones, es decir, tornillos de ajuste del carburador y la válvula de escape.

Se permite la reparación de una rosca en el cárter (máximo de tres orificios roscados por cárter) mediante un "heli-coil" o similar.

Excepción: Las roscas ubicadas debajo del cárter para fijar el cárter en el soporte del motor pueden repararse según sea necesario.

Se permite la reparación de una rosca en el cilindro (máximo tres orificios roscados por cilindro) mediante un "heli-coil" o similar.

Solo son legales los componentes originales ROTAX que están específicamente diseñados y suministrados para los motores 125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 MAX DD2, a menos que se especifique lo contrario.

Nota: QUEDA PROHIBIDO LO QUE NO ESTÉ EXPRESAMENTE PERMITIDO EN EL REGLAMENTO TÉCNICO.

3.2. Adiciones internas

No se podrá añadir ningún material adicional excepto en el caso de reparaciones del motor y solo deberá restaurar el motor o sus componentes a las especificaciones originales.

Está prohibido el uso de recubrimientos de barrera térmica / recubrimientos cerámicos en el motor y en el sistema de escape.

Está prohibido el uso de recubrimientos antifricción en o sobre el motor o sus componentes.

Ejemplo de reparaciones permitidas (pero no limitadas a):

Ejemplo 1: Cilindro dañado por congelación.

Se permite reparar el cilindro agrietado mediante soldadura.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

También se permitiría revestir/terminar el área marcada en rojo para restaurar la pieza a la especificación original.

No se permitirá revestir/terminar áreas que no estén afectadas por daños.

Ejemplo 2: reparación del área de la brida de la válvula de escape. Permitido únicamente en los códigos de identificación de cilindro 223933 y 613933.

El área de la brida de la válvula de escape (marcada en rojo) está dañada debido al desgaste por contacto con la válvula de escape.



Sólo se permitiría reparar el área marcada en rojo.

Se permitiría revestir o terminar el área que fue reparada en el área roja para garantizar que el motor se restaure a su especificación original.

Nota: Está estrictamente prohibido retirar de las zonas circundantes cualquier material adicional suministrado

3.3. Adiciones legales

Protector de cadena, soporte del motor, indicador de temperatura y tacómetro/contador de horas, bidones para líquidos con soportes de montaje.

Sensor de temperatura de los gases de escape (ver sistemas de escape).

3.4. Mediciones

Al tomar cualquier lectura dimensional, del siguiente reglamento técnico, en el orden de precisión de 0,10 mm o incluso más preciso, la temperatura de la pieza debe estar entre + 10 °C y + 30 °C. Antes de tomar cualquier decisión basada en este reglamento, es obligatorio consultar los Boletines* disponibles.

* <http://www.rotax-kart.com/Max-Challenge/MAX-Challenge/Regulations>.

Para evitar el ruido excesivo y las emisiones de escape, no está permitido acelerar el motor en el parque cerrado.

4.- Especificaciones técnicas dentro del sello del motor para motores de kart Rotax MAX

4.1. Squish

El cigüeñal debe girarse con la mano lentamente sobre el punto muerto superior para apretar el alambre de estaño. El espacio de aplastamiento debe medirse en el lado izquierdo y derecho en la dirección del pasador del pistón.

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Se considera el valor medio de las dos medidas cuenta.

		Mínimo
125 Micro MAX	Alambre de estaño de 3 mm (Rotax 580132)	2,40 mm
125 Mini MAX	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,20 mm
125 Junior MAX	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,20 mm
125 Senior / Master Max	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,00 mm
125 MAX DD2	Alambre de estaño de 2 mm (Rotax 580130)	1,30 mm

Para lograr el espacio de aplastamiento mínimo definido, se debe usar un espaciador (Rotax 626420, con la misma forma de la junta de la base del cilindro) en combinación con al menos dos juntas de la base del cilindro (una debajo del espaciador y otra encima del espaciador).

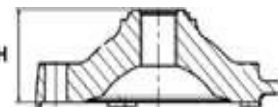
4.1. Inserto de la cámara de combustión

El código de identificación del reparto debe ser "223389" o "223389 1" o "223389 2" o "223389 2/1" o "223389 2/2".

El perfil del inserto de la cámara de combustión debe comprobarse con una plantilla (ROTAX 277390).

La distancia de separación entre la plantilla y el perfil del inserto de la cámara de combustión debe ser la misma en todo el perfil.

La altura (H) del inserto de la cámara de combustión debe ser de 28,80 mm +/-H
Diámetro inferior 0,2 mm.



Deben aparecer impresa la inscripción "ROTAX" y/o "MADE IN AUSTRIA".



4.2. Pistón con conjunto de anillo

Pistón de aluminio fundido original, revestido y con un segmento de pistón. El pistón debe llevar en su interior las palabras "ELKO" (1) y "MADE IN AUSTRIA" (2).

Las áreas mecanizadas son: Extremo superior del pistón, diámetro exterior, ranura para el anillo del pistón, orificio para el pasador del pistón, diámetro interior en el extremo inferior del pistón y algo de eliminación de fábrica preexistente (3) de rebabas en el corte de la falda del pistón.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Todas las demás superficies no están mecanizadas y tienen una superficie fundida. Se prohíbe cualquier tratamiento mecánico o reelaboración del pistón (está prohibido alterar el perfil del pistón reelaborando la acumulación de carbón, si se elimina el carbón, debe eliminar de manera uniforme en toda la superficie sin alterar el perfil del pistón en sí).

Por ejemplo, se prohíbe la eliminación selectiva de carbono en las áreas de medición de aplastamiento.

Anillo de pistón original, magnético y rectangular.

Altura del anillo: 0,98 +/- 0,02 mm.

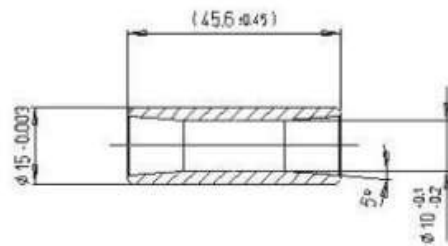
El anillo del pistón está marcado con "ROTAX 215547", "ROTAX 215548", "ROTAX 215548 X".

El anillo del pistón también es legal si todavía son visibles algunas partes de la marca.



4.3. Pasador del pistón

El pasador del pistón está hecho de acero magnético. Las dimensiones deben coincidir con el dibujo. El peso mínimo del pasador del pistón no debe ser inferior a 31,00 gramos.



4.4. Cilindros

Cilindro de aleación ligera con revestimiento de GILNISIL o NILCASIL. No se permite ningún tipo de recubrimiento del cilindro.

Diámetro máximo del cilindro = 54.035 mm (medido 10 mm por encima del puerto de escape).

4.4.1. El cilindro debe estar marcado con el logotipo "ROTAX" o "ROTAX RACING" (ver imágenes a continuación).

125 Micro MAX, 125 Mini MAX y 125 Junior MAX: Cilindro con un puerto de escape principal y sin válvula de escape.

Sólo se pueden utilizar los cilindros marcados con el código de identificación 223993, 223994 ó 413530.

Para efectos de participación en el Campeonato FCA 2025, los cilindros marcados con el código 413530 son legales para ser utilizados y deben estar marcados con el logotipo "ROTAX RACING" en las categorías 125 Micro MAX, 125 Mini MAX y 125 Junior MAX.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

125 Senior MAX y 125 Master MAX: Cilindro con un puerto de escape principal y sin válvula de escape. Sólo se pueden utilizar los cilindros marcados (fundidos o mecanizados) con el código de identificación 223991, 223993 ó 413531.



125 Max DD2 (DD2 Senior, DD2 Master): Cilindro con un puerto de escape principal y dos puertos de escapes laterales y sin válvula de escape. Sólo se pueden utilizar los cilindros marcados con el código de identificación 613932, 613933 ó 613934.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

4.4.2. Altura del cilindro

Medido con un calibrador digital longitud mín. 200 mm.

	Altura	Tolerancia
125 Micro MAX	87,00 mm	+0,1 mm
		-0,05 mm
125 Mini MAX	87,00 mm	+0,1 mm
		-0,05 mm
125 Junior MAX	87,00 mm	+0,1 mm
		-0,05 mm
125 Senior / Master Max	87,00 mm	+0,1 mm
		-0,05 mm
125 MAX DD2	86,70 mm	+0,1 mm
		-0,05 mm



4.4.3. Superficies de cilindros

Todos los puertos y conductos de transferencia tienen una superficie de acabado fundido, excepto la eliminación de rebabas fundidas (realizadas por el fabricante) en el conducto de entrada, el puerto de escape y los conductos. Todos los puertos tienen bordes biselados para evitar que los anillos se enganchen. No se permite ningún mecanizado adicional. El borde superior del puerto de escape puede mostrar algún mecanizado preexistente del fabricante. La brida de sellado para el conector de escape puede mostrar signos de desgaste por el mecanizado del fabricante.



Importante:

Todos los puertos tienen bordes biselados. No se permite ningún mecanizado adicional.

Los cilindros marcados con 223991, 223993, 413531, 223994, 413530, 613932, 613933 y 613944 en el borde superior del puerto de refuerzo central pueden mostrar mecanizado de fábrica.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Importante:

La brida para el zócalo de escape puede tener un acabado fundido o una superficie mecanizada.

La superficie mecanizada puede ser plana o mostrar una protuberancia de sellado circular.



El borde superior del puerto de escape puede mostrar solo una superficie con acabado fundido (imagen de la izquierda) o signos de un mecanizado CNC (imagen central) o signos de mecanizado CNC en combinación con signos de rectificado manual (imagen de la derecha).



El puerto de escape puede mostrar un pulido manual parcial realizado por el fabricante para eliminar defectos de fundición menores y/o para eliminar la rebaba de NIKASIL al final del revestimiento de NIKASIL (ver imagen superior derecha).

Cilindro de núcleo único:

Los cilindros marcados 223994 223991 y 223993 pueden mostrar en el puerto de entrada una textura lineal.

Los cilindros marcados 223994, 223991 y 223993 con textura lineal en el puerto de entrada muestran un puerto de escape completamente mecanizado por CNC y un borde superior completamente mecanizado por CNC del puerto de impulso central.

Los cilindros marcados 613932 y 613933 pueden mostrar en el puerto de entrada una textura lineal.

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX



Cilindro de núcleo único: superficie de acabado de fundición con estructurada lineal.



4.4.4. Superficies de cilindros (código de identificación 413530, 413531, 613932 o 613934)

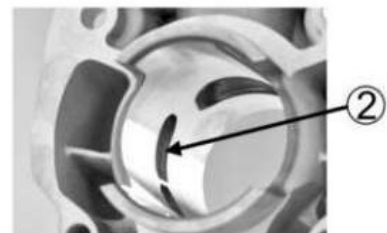
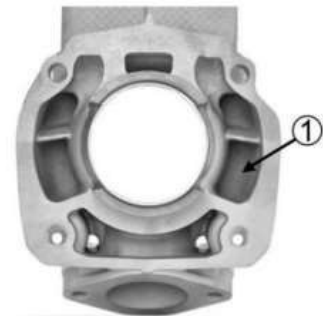
Todos los puertos y pasajes de transferencia (1) tienen un acabado fundido liso y uniforme.

Todos los puertos, las alturas de los puertos y el chaflán de los puertos muestran signos de mecanizado de control CNC extendido (2).

La brida de sellado para el conector de escape muestra un acabado fundido.

No se permite ningún mecanizado adicional.

Todos los cilindros están marcados con el logotipo de ROTAX RACING (5) y el código QR (4). Está permitido utilizar cilindros con un código QR desgastado o descolorido.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Para los cilindros marcados con el código de identificación 413531, 613932 y 613934, está presente un tope revestido de NiCasil para la válvula de escape (3).

No se permite ningún mecanizado adicional.



4.4.5. Forma del puerto de escape

Cilindro 223994 con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla Rotax 676240.



Cilindro 223993 solo con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla, marcada con 676245*.

Superficie con acabado de fundición normal

Cilindro 413530 con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla Rotax 676242.

Cilindro 413531 solo con puerto de escape totalmente mecanizado por CNC únicamente:
Las dimensiones horizontales y verticales del puerto de escape deben comprobarse con la plantilla, marcada con 676247.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

4.4.6. Sincronización del puerto de escape (Código de identificación del cilindro 223994, 223993 y 613933)

La Sincronización del puerto de escape" (distancia desde la parte superior del cilindro hasta la parte superior del puerto de escape) se debe comprobar por medio de plantilla (ROTAX 277402).

Inserte la plantilla en el cilindro y muévala la plantilla (en el punto más alto del puerto de escape) lo más lejos posible dentro del puerto de escape.

En esta posición, la plantilla no debe tocar la pared del cilindro.



Tenga cuidado de utilizar el calibre correcto para:

- Junior MAX (plantilla Junior que se utilizar en Micro MAX y Mini MAX)
- Senior MAX / Master MAX
- Max DD2

4.4.7. Sincronización del puerto de escape (Código de identificación del cilindro 413530, 413531 y 613934) La Sincronización del puerto de escape" (distancia desde la parte superior del cilindro hasta la parte superior del puerto de escape) se debe comprobar por medio de plantilla (ROTAX 277404).

Inserte la plantilla en el cilindro y muévala la plantilla (en el punto más alto del puerto de escape) lo más lejos posible dentro del puerto de escape.

En esta posición, la plantilla no debe tocar la pared del cilindro.



Tenga cuidado de utilizar el calibre correcto para:

- Junior MAX (plantilla Junior que se utilizar en Micro MAX y Mini MAX)
- Senior MAX / Master MAX
- Max DD2

4.5. Sistema de Entrada

4.5.1. Conjunto de válvula de láminas.

El conjunto de válvula de láminas. está equipado con 2 topes de pétalos y 2 láminas, cada uno con 3 pétalos.

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

			Tolerancia de espesor	
Válvula de lengüeta	0,6 mm		+0,10 mm	
			0,10 mm	

Está prohibido aplanar las placas curvas del tapón de la válvula de láminas.

El espacio mínimo entre las 2 placas de tope debe ser superior a 16,70 mm.

La medida debe tomarse utilizando un calibrador digital desde la superficie interior de las placas de tope en línea con el centro de cada pétalo de caña, como lo indican las líneas rojas en la imagen.

Para 125 Micro MAX y 125 Mini MAX

Es obligatorio agregar 2 “placas distanciadoras” adicionales al conjunto del bloque de lengüeta.

Las “placas distanciadoras” deben asegurarse firmemente entre los pétalos de la lengüeta y la placa de tope curva en ambos lados del conjunto de lengüeta y en el orden que se muestra en el diagrama.

Se permite instalar hasta 2 juntas entre el conjunto del bloque de láminas y el cilindro.

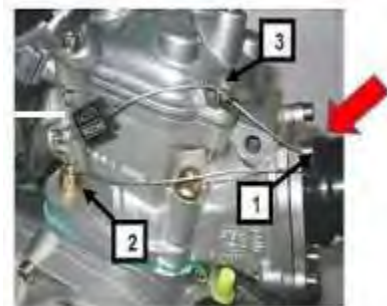


Sólo para información / artículo no técnico:

El conjunto debe utilizar únicamente tornillos de cabeza ovalada M3x6 (número de pieza ROTAX 240351). No se recomienda el uso de fijaciones herméticas para esta aplicación.

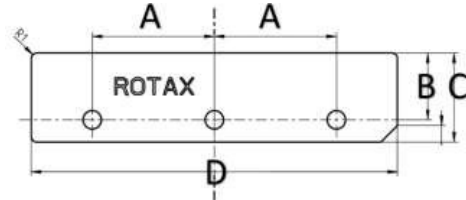
Para identificar que las placas distanciadoras están instaladas, se debe colocar una arandela M6 debajo del perno que se asegura con el sello en la posición 1 como se indica en la imagen.

Las 2 placas distanciadoras deben tener grabado “ROTAX” (según el dibujo a continuación) La placa debe ser plana sin curvaturas y cumplir con las siguientes especificaciones. Es posible que esté grabado un número de pieza ROTAX en la placa.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

	Altura	Tolerancia
A	22,00 mm	+0,2 mm
		0,2 mm
B	10,00 mm	+0,3 mm
		0,3 mm
C	16,00 mm	+0,3 mm
		0,3 mm
D	66,00 mm	+0,7 mm
		0,7 mm
Espesor de la placa distanciadora	0,70 mm	+0,08 mm
		0,08 mm
Agujeros de ubicación	3,3 mm	+0,2 mm
		0,2 mm



4.5.2. Colector de admisión

Es posible que se observen algunas rebabas de fábrica en la unión del contorno interior y la cara de montaje del tope del carburador. Se trata de una operación de recorte manual que consiste en un pequeño corte de esquina de menos de 3 mm de ancho. No se permite ningún otro rectificado o mecanizado.



125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Colector de admisión marcado con el código de identificación "267915" y el nombre "ROTAX" o simplemente "267916".

125 MAX DD2:

Colector de admisión marcado con el código de identificación "267410" y el nombre "ROTAX" o simplemente "267411".

4.6. Cigüeñal

4.6.1. Biela

	Longitud	Tolerancia
Carrera	54,5 mm	+0,10 mm
		0,10 mm

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

La biela debe mostrar los números forjados "213", "365", "367" o "362" en el eje.

Los ejes de las bielas "213", "365" y "367" no están mecanizados y están recubiertos de cobre.

El eje de la biela "362" no está revestido de cobre y está en blanco (gris / marrón).

No se permite esmerilar, ni pulir el eje de la biela



4.6.2. Señal de encendido en el cigüeñal

Coloque la plantilla (Rotax 277391) en el cigüeñal.

Alinee el orificio en la plantilla para el pasador del extremo grande con el pasador del extremo grande del cigüeñal.

Los dos bordes del mecanizado de la señal en el cigüeñal deben estar alineados (+/- 0,5 mm) con los bordes correspondientes (MAX o DD2) de la plantilla.



5.7.3 Cojinetes principales del cigüeñal

Solo se permite el uso del cojinete principal del cigüeñal 6206 de FAG.

La dirección de montaje del rodamiento es libre.

Debe estar marcado con el código 579165BA, Z-579165.11.KL o Z-579165.21.KL



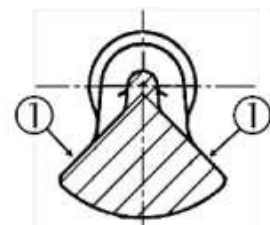
4.7. Eje de equilibrio

Se deben instalar el eje de equilibrio y los engranajes de equilibrio.

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El eje de equilibrio debe mostrar el código de fundición 237944, 6237948 o 6237949 en la superficie (1).

La superficie (1) no está mecanizada y debe mostrar la superficie fundida. El peso mínimo del eje de la balanza en seco no debe ser inferior a: 255 gramos.



5.8.1 Caja de cambios de 2 velocidades (solo para 125 MAX DD2)

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Eje primario con 19 dientes para 1ª marcha y 24 dientes para 2ª marcha.

El relentí para la 1ª marcha debe tener 81 dientes.

El relentí para la 2ª marcha debe tener 77 dientes.

5.8.2 Cárter

Tal como lo suministra el fabricante.

No se permite pulir, ni esmerilar en los dos conductos de transferencia principales, ni en la zona del cigüeñal.

El mecanizado puede ser evidente en los cárteres en el área identificada en la imagen y en el área del orificio del sensor del cigüeñal encendido.



125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 MAX DD2

Solo es legal utilizar cárteres revestidos en negro en el RMC Chile.

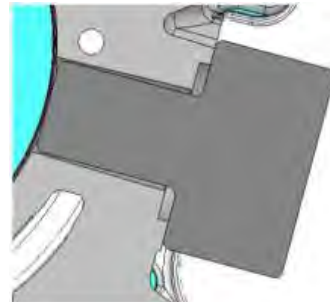
125 Micro MAX y 125 Mini MAX

Los únicos cárteres legales para uso en carreras en las categorías 125 Micro MAX y 125 Mini MAX serán los originales mecanizados con brida de recogida con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido) y 6211893 (lado del embrague).



Para 125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Max DD2

El calibre de control de distancia de encendido (277406) debe insertarse en dirección vertical en el orificio del sensor de encendido. El calibre debe tocar completamente la superficie de tope del cárter, no deben verse espacios en las áreas enfrentadas. Esta medición solo es válida para el tipo de brida de recogida mecanizada original con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido).



5.- Especificaciones técnicas fuera del sello exterior del motor para motores de kart Rotax MAX

Es responsabilidad del competidor verificar su equipo (todos los componentes fuera del sello del motor como se menciona a continuación), para asegurarse de que su equipo cumple con las especificaciones técnicas a continuación.

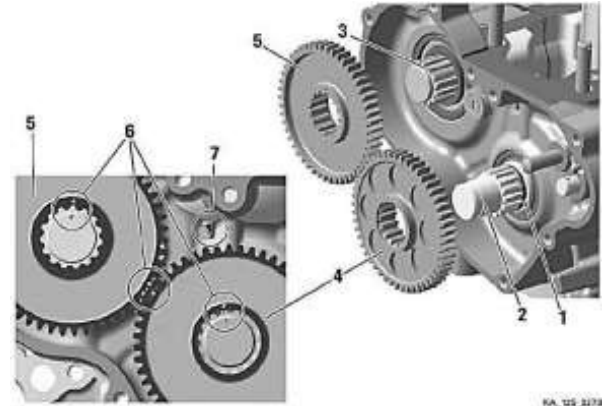
CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.1. Conducción de equilibrio

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Se permite el uso únicamente de engranajes de equilibrio de acero (ancho mínimo = 8,8 mm).

Los engranajes de equilibrio deben instalarse y alinearse de acuerdo con las instrucciones del manual de reparación.



125 MAX DD2:

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

El engranaje de equilibrio debe montarse en el eje primario y debe estar alineado con el engranaje impulsor de equilibrio de acuerdo con las instrucciones del manual de reparación.



Versión 1: el peso de la mosca del mecanismo de equilibrio debe mostrar la superficie del molde.

Versión 2: El peso del engranaje de equilibrio puede mostrar una superficie mecanizada. La dimensión A (parte más ancha del peso de equilibrio) debe ser:

	Longitud	Tolerancia
Dimensión A	53,0 mm	+0,50 mm
		-0,50 mm
Dimensión A	57,0 mm	+0,50 mm
		-0,50 mm

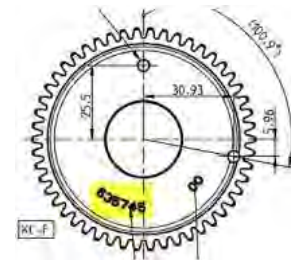


El peso mínimo de un mecanismo de equilibrio seco, incluido el cojinete, no debe ser inferior a 240 gramos.

Versión 3: Número de pieza ROTAX 635745 (visible en el engranaje)

El peso del engranaje de equilibrio puede mostrar una superficie mecanizada.

El peso mínimo de un mecanismo de equilibrio en seco, incluido el cojinete, no debe ser inferior a 255,0 gramos.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.2. Embrague centrífugo

5.2.1. Componentes

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Velocidad de acoplamiento del embrague centrífugo a un máximo de 4.000 rpm (el kart sin conductor debe empezar a moverse).

Hay dos versiones de embrague (elemento 1, con y sin agujeros) Legal para ser utilizado.

Ambas versiones están marcadas con la palabra "ROTAX". Se debe colocar una junta tórica (elemento 2) que garantice un sellado adecuado entre el tambor del embrague y el cojinete de agujas / liso.

Es legal usar dos versiones del tambor de embrague (elemento 3). Ambas versiones están marcadas con la frase "ROTAX".

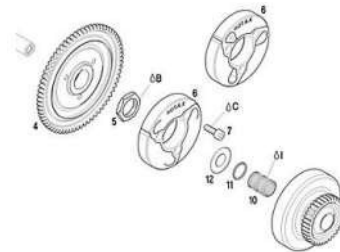
Los signos de emisión de grasa o sustancia del cojinete de agujas/liso al tambor del embrague no deben exceder los que se muestran en la imagen al lado.

La zona de contacto entre el embrague y el tambor del embrague debe ser seco en cualquier momento - no se permite lubricación.



125 MAX DD2:

Velocidad de acoplamiento del embrague centrífugo a máximo 4.000 rpm (el kart sin conductor debe empezar a moverse). Es legal utilizar ambas versiones de embrague (elemento 6, con y sin agujeros). Se debe colocar la junta tórica (elemento 11).



5.2.2. Dimensiones del embrague

Espesor de la zapata del embrague (A):

Todos los motores MAX Mínimo = 24,10 mm

La medición debe realizarse en los 3 extremos abiertos del embrague, a 5 - 10 mm de la ranura mecanizada (todas las zapatas del embrague deben estar completamente cerradas en el momento de la medición, sin espacio).



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

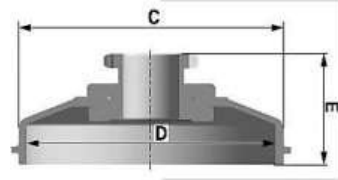
Altura del embrague (B):

125 Micro MAX, 125 Mini MAX: Mínimo = 11,45 mm
125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX: Mínimo = 11,45 mm
125 MAX DD2: Mínimo = 14,45 mm

Diámetro exterior del tambor de embrague (C):

Mínimo = 89,50 mm

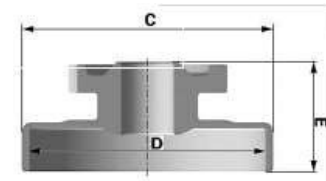
El diámetro debe medirse con un calibrador deslizante justo al lado del radio desde el hombro (no en el extremo abierto del tambor del embrague).



Diámetro interior del tambor de embrague (D):

Máximo = 84,90 mm

El diámetro debe medirse con un calibrador de deslizamiento. La medición debe realizarse en el centro del tambor de embrague (en el área de contacto entre el embrague y el tambor del embrague).



Tambor de embrague Altura (E) con piñón / piñón primario

125 Micro MAX, 125 Mini MAX: Mínimo = 33,90 mm
125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX: Mínimo = 33,90 mm
125 MAX DD2: Mínimo = 39,50 mm

5.3. Transmisión principal (125 MAX DD2):

Se deben utilizar únicamente engranajes de transmisión primarios originales (4 + 5) de las siguientes opciones de transmisión.

Las siguientes combinaciones son legales para su uso.

Engranaje impulsor	Engranaje impulsado
33	64
34	63
35	62
36	61
37	60
38	59



Se podrá determinar una relación de transmisión primaria específica para cada evento de carrera mediante un "Boletín".

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.4. Cambio de marchas (125 MAX DD2)

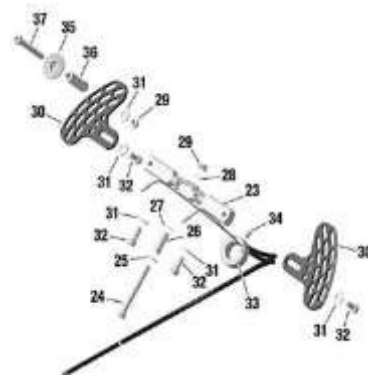
La caja de cambios de 2 velocidades se debe manejar desde el volante a través del sistema de levas de cambio original Rotax (ver ilustración).

No se permite cortar las levas de cambio de aluminio originales (30), ni añadir piezas no originales.

El montaje de las paletas de cambio (30) en el lado inferior o superior del látigo (23), es un ajuste permitido.

Las piezas opcionales (35-37) se pueden montar en la palanca de cambios (30) en cualquier posición.

Doblar las levas de cambio de aluminio para alinearlas con el volante, es un ajuste permitido.



El látigo (23) ofrece dos conexiones para los cables (23) en cada lado para recorridos cortos o largos. Ambas conexiones son legales para su uso.

Cambiar las conexiones de los cables al látigo (23) de izquierda a derecha y de derecha a izquierda es un ajuste permitido.

5.5. Combinación de sistema de encendido, carburador y sistema de escape.

La combinación de componentes está limitada a las siguientes especificaciones por tipo de motor:

Componente / Motor Max	Micro	Mini	Junior	Senior-Master	DD2
Sistema de encendido Dell'orto	✓	✓	✓	✓	✓
Valvula de escape, temporizada electrónicamente	-	-	-	✓	✓
Carburador XS	✓	✓	✓	✓	✓
Sistema de escape, EVO	✓	✓	✓	✓	✓

5.6. Válvula de escape (125 Senior MAX y 125 MAX DD2)

El sistema debe utilizarse con todos los componentes instalados como se muestra en la ilustración.

La placa de protección del cilindro (45) debe instalarse y debe tener un espesor mínimo de 0,08 mm con ID de cilindro 223933 y 613933.

Es posible que la placa de protección del cilindro (45) muestre signos de desgaste o daños.

El fuelle (10) debe tener color verde.

Para los códigos de identificación de cilindro "ROTAX RACING" 413531 y 613934 no es necesario utilizar la placa de protección del cilindro (45)

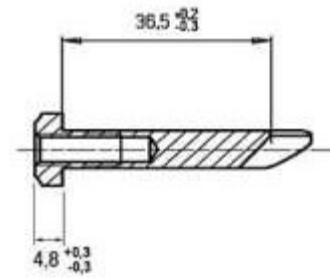


CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.6.1. Válvula de escape

Longitud de la válvula de escape (elemento 2):

	Longitud	Tolerancia
Válvula de escape	36,5 mm	+0,20 mm
		-0,30 mm
Ancho de collar	4,8 mm	+0,30 mm
		-0,30 mm



Se puede usar tanto válvulas de escapes anodizadas duras sin revestimiento como las suministradas tal como están. No se permiten modificaciones.

5.6.2. Distancia de la brida de la válvula de escape en el cilindro al pistón, código de identificación del cilindro 223993 y 613933

Gire el cigüeñal hasta que el pistón cierre el puerto de escape.

Inserte el calibre de la válvula de escape (Rotax 277030) como se muestra en la imagen hasta que se detenga en la brida.

En la zona de contacto entre el calibre de la válvula de escape (Rotax 277030) y la brida del cilindro, es posible que no quepa un calibre de espesores de 0,05 mm entre el calibre y la brida.



La medición debe realizarse fuera del área de contacto de la válvula de escape indicada en rojo.



5.6.3. Distancia de la brida de la válvula de escape en el cilindro al pistón, código de identificación del cilindro 413531 y 613934

Gire el cigüeñal hasta que el pistón cierre el puerto de escape. Inserte el calibre de la válvula de escape (Rotax 277032) como se muestra en la imagen hasta que se detenga en la brida.

Mida la distancia desde el extremo del calibre hasta la superficie del tope del cilindro. Esta medida no debe exceder los 25,0mm.

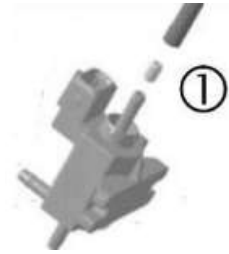
La medición debe realizarse en ambos lados, arriba y abajo, girando la plantilla 180 grados.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.6.4. Boquilla de impulso:

Colocación de una boquilla de impulso original (1) en la manguera de presión es un ajuste permitido.
La dirección de la boquilla de impulso dentro de la manguera de presión es libre.



5.6.5. Ajustes de la válvula de escape

La válvula de escape temporizada electrónicamente ofrece dos configuraciones diferentes (A o B) para la apertura de la válvula de escape.

- (A) ... cable de tierra adicional no conectado
- (B) ... cable de tierra adicional conectado

Ambas configuraciones son legales para su uso.



5.7. Sistema de encendido

Sistema de encendido de batería digital, tiempo de encendido variable, sin ajustes posibles.

5.7.1. Bujía

125 Micro MAX y 125 Mini MAX:

Bujía: NGK GR8DI o NGK GR9DI
Espacio entre electrodos (máximo): El calibre de pasador de 1,20 mm no debe encajar entre los dos electrodos.

125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

Bujía: NGK GR8DI o NGK GR9DI
Espacio entre electrodos (máximo): Un calibre de pasador de 1,00 mm no debe encajar entre los dos electrodos.

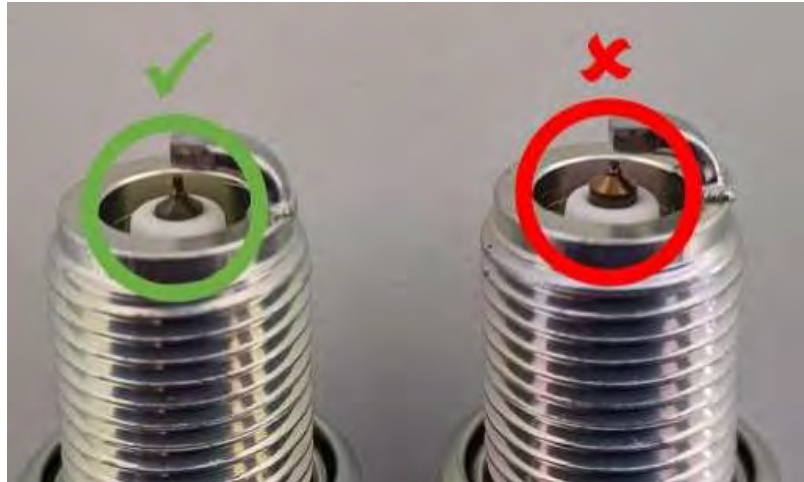
Para el 125 MAX DD2:

Bujía: NGK GR8DI o NGK GR9DI
Espacio entre electrodos (máximo): Un calibre de pasador de 1,00 mm no debe encajar entre los dos electrodos.

Para todas las categorías: Solo se permite utilizar NGK GR8DI o NGK GR9DI tal como se identifica en la imagen de abajo en el lado izquierdo y marcado por el círculo verde.

La pieza de recambio marcada con un círculo rojo y con el electrodo extendido está estrictamente prohibida para su uso.

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX



5.7.2. Tapas de bujías

Es legal usar dos versiones de la tapa de la bujía.

Rojo, marcado NGK o ROTAX



Versión 1



Versión 2

5.7.3. Captor

La marcación del pick-up deberá mostrar en la primera línea, los siguientes números 029600-0710. Una bola de acero (diámetro 3-5 mm) colocada en la superficie circular del sensor debe permanecer en el centro de la superficie circular.

La longitud desde la superficie de sellado hasta el extremo del pick-up, tal como se define en la imagen (A), no debe superar los 26,3 mm. La medición debe realizarse con las juntas retiradas.



Quedan estrictamente prohibidos los signos de pulido o eliminación de material en la cara de sellado.

El montaje del pick-up al cárter con una (1) junta adicional (431500) al anillo de sellado de goma original del pick-up, es obligatorio para todos los motores que no utilicen el tipo de brida de pick-up mecanizada original con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido).

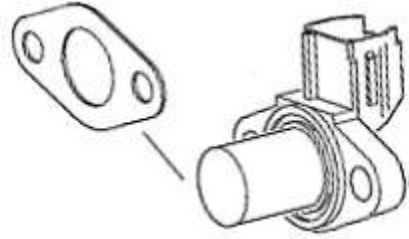
CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

La junta adicional Rotax 431500 utilizada debe tener un espesor mínimo mayor a = 0,5 mm.

Se permite instalar un máximo de dos juntas (Rotax 431500) .

Posición de montaje de la(s) junta(s) adicional(es):

Cárter – anillo de sellado de goma – junta(s) adicional(es) – recogida



Nota: No es necesario instalar ninguna junta adicional con excepción del anillo de sellado de goma en el tipo de brida de recogida mecanizada original con códigos de fundición 6211885 (lado del sensor de encendido) para el sensor de recogida.

5.7.4. Sistema de encendido

El sistema de encendido Dellorto es legal para su uso exclusivo.

Los oficiales de carrera pueden solicitar en cualquier momento que el competidor reemplace la caja electrónica (ECU) por otra unidad proporcionada por la administración de la carrera.

La apariencia visual de la bobina de encendido debe ser idéntica a la de las imágenes. La bobina de encendido debe mostrar 2 pines en la terminal. La bobina de encendido todavía se puede utilizar legalmente incluso si una o ambas pegatinas están descoloridas o eliminadas.

La longitud mínima del cable de alta tensión de la bobina de encendido es de 210 mm (desde la salida de la bobina de encendido hasta la salida del conector de la bujía = longitud visible del cable).

Bobina de encendido (igual para todos los motores) con caja electrónica independiente (ECU, específica para cada motor). La bobina de encendido y la ECU (la válvula magnética, solo para 125 Senior MAX y 125 MAX DD2) deben estar equipadas con todos los componentes de acuerdo con las ilustraciones siguientes:



125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

En caso de que el soporte de montaje (sólo 125 Micro MAX, 125 Mini Max, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX solamente) entre en conflicto con un componente del chasis, se permite la adición de 2 espaciadores, uno por orificio de montaje, con un espesor máximo de 20 mm entre el

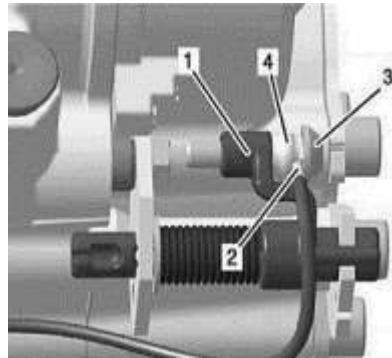
CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

soporte de montaje y la cubierta de la caja de cambios.



125 DD2 Max/Master:

El contacto eléctrico en el conjunto de cambios debe estar conectado, como se muestra en la siguiente imagen.



125 MAX DD2:



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.7.5. ECU

La unidad de control electrónico (ECU) está etiquetada con pegatinas y sigue siendo legal también si la etiqueta no se puede leer o ha desaparecido

125 Micro MAX:	"666815"
125 Mini MAX:	"666818"
125 Junior MAX:	"666813"
125 Senior MAX/Master MAX:	"666815"
125 MAX DD2:	"666816"



La ECU debe verificarse con el probador de ECU (Rotax 276230) de acuerdo con el siguiente procedimiento: Desconecte el mazo de cables del motor de la ECU, conecte el arnés de cables del probador de la ECU a la ECU, conecte el cable de energía del arnés de cables del probador de la ECU con el conector de carga del arnés de cables del motor.

Cada vez que se conecte la batería, la versión del software del comprobador de la ECU se indica en la pantalla durante aproximadamente 2 segundos.

La versión de software indicada en la pantalla debe ser 2V00. Inicie la prueba presionando el botón "✓" en el probador de la ECU. Después de aproximadamente 3 segundos, el tipo de ECU (1) que realmente se está probando se indicará en la segunda línea de la pantalla.

Después de aproximadamente 30 segundos, el resultado (2) de la prueba se indicará en la primera línea de la pantalla.

El comprobador de la ECU debe indicar los siguientes resultados:

Categoría 125 Micro MAX

- ① 666815MAX
- ② !! Test OK !!

Categoría 125 Mini MAX

- ① 666818MINIMAX
- ② !! Test OK !!

Categorías 125 Junior MAX

- ① 666813JNRMAX
- ② !! Test OK !!

Categoría 125 Senior MAX y 125 Master MAX

- ① 666815MAX
- ② !! Test OK !!

Categorías 125 MAX DD2

- ① 666816MAXDD2



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

② !! Test OK !!

5.8. Batería, fijación de batería y arnés de cableado

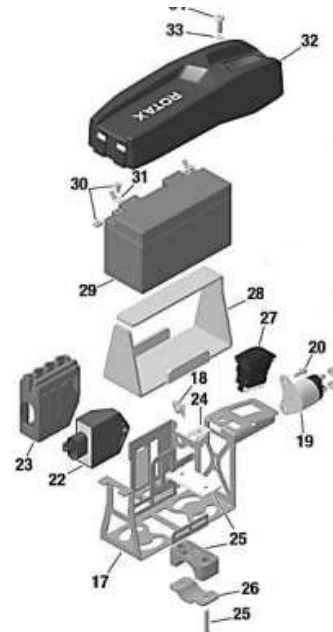
Solo es legal utilizar baterías originales con las siguientes especificaciones:

YUASA YT7B-BS (con y sin marca Rotax).

ROTAX RX7-12B o RX7-12L o ROTAX LiFePo4 (tipo fosfato de hierro y litio).

La batería debe estar equipada con una abrazadera y tapa de batería original (según las ilustraciones) y debe estar fijada al chasis con ambas abrazaderas (los 4 tornillos). La abrazadera de batería con o sin soporte de cable es legal para su uso.

La abrazadera de la batería debe montarse en el lado izquierdo del chasis, al lado del asiento.



Se permiten dos versiones del mazo de cables. Las diferencias entre las dos versiones se pueden identificar fácilmente mediante los puntos clave que se enumeran a continuación:

Arnés de cableado (666 835)

Arnés de cableado (666 836)

Conector ECU

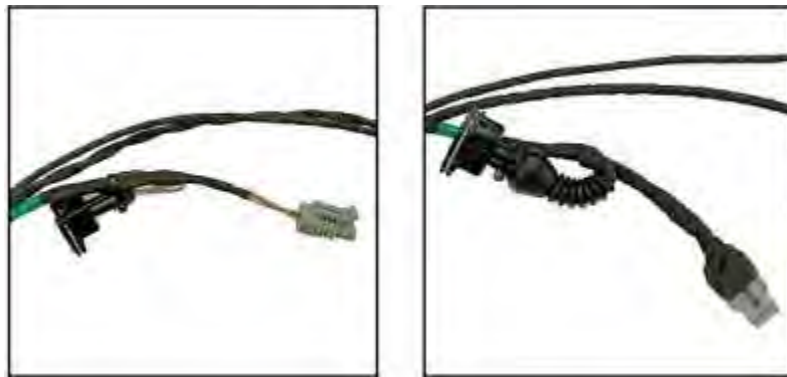


CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Conector de Carga



Conector de Solenoide

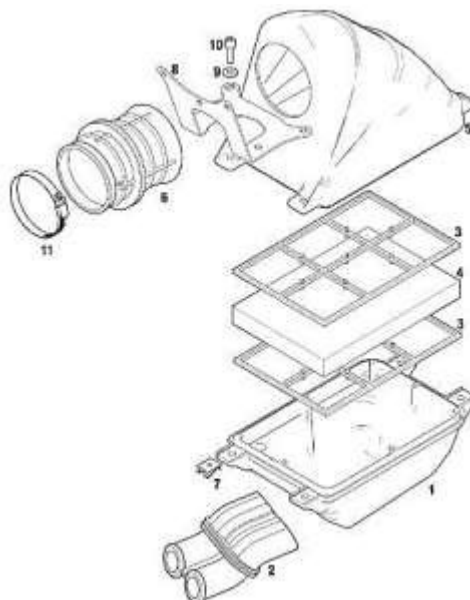


5.9. Silenciador de admisión

125 Micro MAX , 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El silenciador de admisión con filtro de aire integrado debe utilizarse con todas las piezas que se muestra en la ilustración y debe montarse en el soporte con dos tornillos (en estado seco y húmedo).

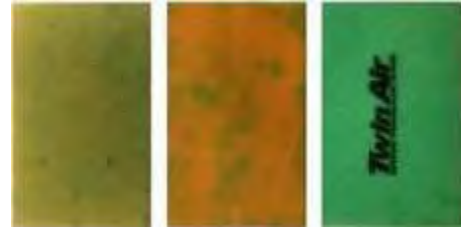
El tubo silenciador de admisión (pos 2) y el conector del carburador (pos 6) están marcados con las palabras "ROTAX". La parte inferior de la caja del silenciador de admisión está marcada en el interior con "225015". La caja del silenciador de admisión, en la parte superior, está marcada en el interior con "225025".



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Es legal utilizar dos versiones de filtros de aire originales (pos.4).

Filtro de aire de doble capa (verde / naranja), filtro de aire de doble capa (verde / verde oscuro) marcado como "Twin Air". Dependiendo del grado de lubricación con aceite, los colores pueden variar ligeramente o la superficie puede mancharse (ver ejemplos).



El filtro de aire (pos 4) debe instalarse como se muestra en la ilustración entre los dos soportes (pos 3) y debe cubrir el área completa de la parte inferior de la caja del silenciador de admisión (pos1).

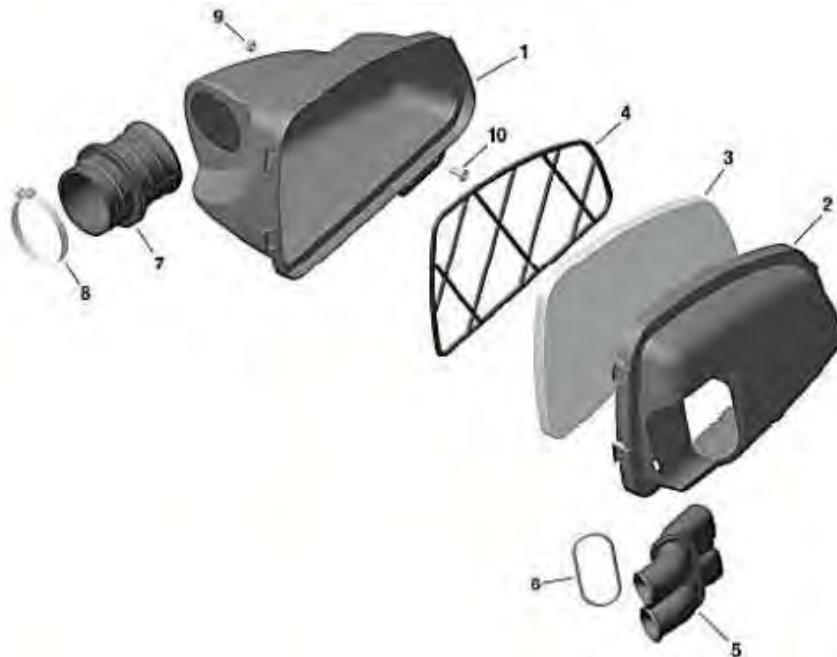
En condiciones húmedas, no está permitido colocar nada en la caja de aire para proteger la entrada de aire de las salpicaduras de agua.

125 MAX DD2:

Silenciador de admisión con filtro de aire lavable integrado como se muestra en la ilustración. La caja del silenciador de admisión (pos 1) está marcada en el interior con "225012" (4 clips) o "225013" (5 clips). La tapa del silenciador de admisión (pos 2) está marcada en el interior con "225022" (4 clips) o "225023" (5 clips).

Es legal usar dos versiones de filtros de aire (pos 3): Versión 1, con marco de acero integrado y Versión 2, con marco de plástico separado (pos 4).

El filtro de aire debe montarse entre la caja del silenciador de admisión y la tapa del silenciador de admisión de manera que cubra toda el área de la caja del silenciador de admisión.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

En la tapa del silenciador de admisión (pos. 2, Rotax 225022), es obligatorio colocar la junta tórica (pos. 6) en el tubo del silenciador de admisión (pos. 5). El tubo del silenciador de admisión (pos 5) y el casquillo del carburador (pos 7) están marcados con la palabra "ROTAX". Sellar la parte superior del silenciador de admisión con cinta adhesiva es una modificación permitida.

En condiciones húmedas, no está permitido colocar nada en la caja de aire para proteger la entrada de aire de las salpicaduras de agua.

5.10. Carburador

Carburador Dellorto, la carcasa debe mostrar inscripción fundida "VHSB 34". La carcasa del carburador está estampada con "XS". El orificio de entrada completo del carburador debe presentar una superficie fundida (Ver imagen como referencia).

Es legal utilizar el tornillo del tapón del carburador opcional marcado "ROTAX" (número de pieza ROTAX 261 030).

Los dos accesorios de ventilación deben conectarse con la manguera de ventilación de aire original de al menos 155 mm (Rotax 260260). La ubicación de la abertura debe estar en el lado trasero del carburador.

Los ajustes de los tornillos de ajuste del carburador (ralentí y ralentí de aire) son libres.

La posición de la aguja del chorro es libre.

¡Todos los chorros deben estar colocados correctamente y firmemente ajustados en todo momento!

Se podrá determinar un tamaño mínimo requerido del surtido principal para cada evento de carrera mediante un "Boletín".

Los orificio de entrada completo de la carcasa del carburador debe mostrar una superficie fundida.

El orificios venturi del inserto del carburador puede mostrar signos de un mecanizado de control CNC.

El inserto del carburador se puede utilizar con 1 o 2 juntas colocadas entre el inserto y el cuerpo del carburador.

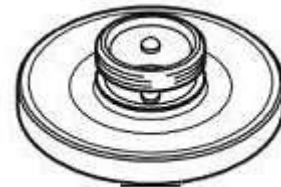
El carburador se puede utilizar con y sin tamiz de combustible en la carcasa del carburador.

La altura de los dos brazos de la palanca del flotador debe estar dentro de la ranura del calibre del carburador (Rotax 277400) por su peso normal medido en la carcasa del carburador sin junta en posición vertical invertida.

Conjunto de válvula de aguja estampado "150"

Un calibre de pasador que mida 1,56 mm, no debe pasar a través del orificio de la válvula de aguja. La válvula de aguja debe estarmarcada únicamente con el símbolo de diamante "INC".

El surtidor de arranque está estampado con los dígitos "60".



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Es legal utilizar cualquier número de chorro principal de Dellorto, incluso si no lo ofrece Rotax.

La corredera del carburador muestra los dígitos "45" en la fundición.

La aguja de chorro debe estar estampada con "K57".

Sólo se puede utilizar legalmente dos flotadores marcados con "4,0 gr".



Chorro de aguja estampado con "DP267"

	Longitud	Tolerancia
Longitud total	51,0 mm	+0,50 mm
		-0,50 mm



	Longitud	Tolerancia
Sección inferior	33,0 mm	+0,45 mm
		-0,45 mm

	Diámetro	Tolerancia
Agujero superior	2,67 mm	+0,10 mm
		-0,10 mm



Introduce el texto aq

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Chorro inactivo

El surtidor de ralentí debe estar estampado con el número 60.

El calibre del tapón de 0,65 mm, no debe entrar en el orificio (utilice el juego de manómetros Rotax, número de pieza 281 920).



Tubo de emulsión inactivo

El tubo de emulsión inactivo debe estar estampado con 45.

El calibre de tapón 0,50 no debe entrar en el orificio central. (utilice el juego de manómetros Rotax, número de pieza 281 920)



Atomizador

Retire el atomizador del cuerpo del carburador mediante el juego de herramientas venturi (número de pieza Rotax 676 034).

	Longitud total	Tolerancia
Atomizador	23,75 mm	+0,35 mm
		-0,35 mm



	Longitud cilíndrica	Tolerancia
Atomizador	15,75 mm	+0,25 mm
		-0,25 mm



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

	Dimensión de Corte	Tolerancia
Atomizador	5,8 mm	+0,30 mm
		-0,30 mm



	Agujero transversal Dimensión	Tolerancia
Atomizador	5,0 mm	+0,15 mm
		-0,15 mm



El inserto del carburador debe mostrar el estampado "12,5"



Orificio angular de los insertos del carburador
El calibre de tapón 0,60, no puede entrar en el orificio (utilice el juego de manómetros, Rotax número de pieza 281 920).



Orificio vertical de los insertos del carburador
El calibre del tapón 1,30, no puede entrar en el orificio (utilice el juego de manómetros, Rotax número de pieza 281 920).



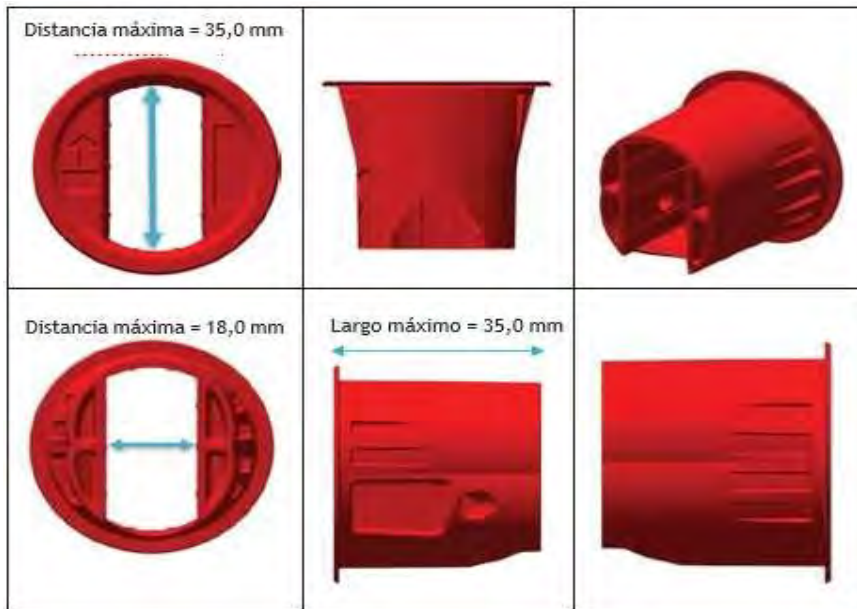
CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

125 Micro MAX y Mini MAX:

El restrictor del cuerpo del acelerador debe estar completamente insertado en el cuerpo del carburador y en la orientación correcta en todo momento (ver imagen como referencia).

Número de pieza de ROTAX: 267536

No se permiten modificaciones, la superficie acanalada en la entrada sirve para garantizar que las dimensiones no se hayan modificado.



5.11. Bomba de combustible, filtro de combustible

La bomba de diafragma MIKUNI (ver imagen de la izquierda) debe utilizarse en las categorías 125 Micro Max, 125 Mini Max y 125 Junior Max.

Para 125 Senior Max, 125 Master Max y 125 Max DD2 (incluido los Master y los Super Master) está permitido utilizar la bomba de diafragma MIKUNI y la bomba de diafragma Dellorto (ver imagen de la derecha), sólo a partir de la fecha de marzo 2025.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Se recomienda y permite utilizar abrazaderas para mangueras de combustible en todas las líneas de combustible y de pulso para proporcionar una conexión segura. sello.

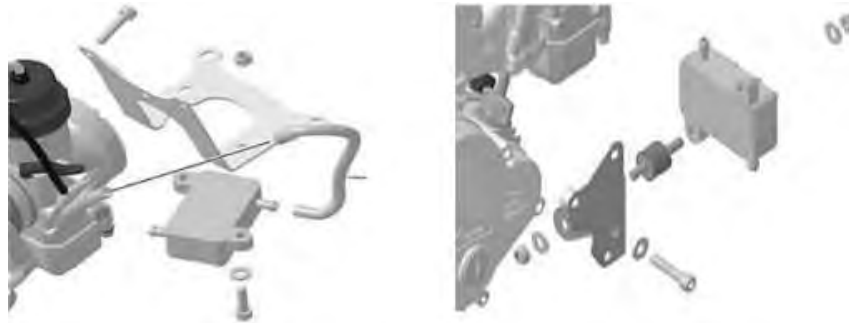
125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

La bomba de combustible debe montarse en el lado inferior del soporte del silenciador de admisión (ilustración de la izquierda).

125 Max DD2:

La bomba de combustible debe montarse en el soporte ROTAX número de pieza 651063 651055 o 651056, fijado a la tapa del embrague (ilustración de la derecha).

Montar la bomba de combustible con los dos topes de goma originales al chasis es una opción permitida. En este caso, la bomba de combustible debe montarse debajo de la línea central de entrada del carburador.



5.12. Filtro de combustible

Es legal utilizar dos versiones del filtro de combustible original (ver imágenes).

Es obligatorio instalar un filtro de combustible. El filtro de combustible debe montarse entre el tanque de combustible y la bomba de combustible. A excepción de la línea de combustible, la bomba de combustible y el filtro de combustible original, no es legal montar ninguna pieza adicional entre el tanque de combustible y el carburador.



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.13. Radiador

La extracción del termostato de la tapa de la culata es una modificación permitida.

El radiador debe montarse con todos los componentes como se muestra en la ilustración respectiva.

Aplicar cinta (cinta neutra sin publicidad solamente) alrededor del radiador es una modificación permitida para controlar el flujo de aire a través del radiador.

No se puede retirar la cinta del radiador durante el funcionamiento en la pista.

Queda prohibido cualquier otro dispositivo no original para controlar el flujo de aire a través del radiador.

Las dimensiones de los radiadores son sólo para fines de referencia.

125 Micro MAX y 125 Mini MAX:

Es legal utilizar dos versiones diferentes como se muestra en las ilustraciones.

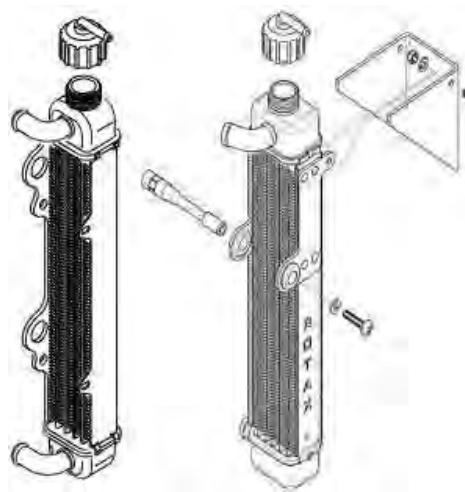
Zona de enfriamiento:

Altura: 280 - 300 mm

Ancho: 58 - 62 mm

Espesor de radiador: 30-34 mm

Quitar la solapa original es una modificación permitida.



125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El radiador debe montarse en el lado derecho del motor.

Se pueden utilizar legalmente tres versiones diferentes, como se muestra en las ilustraciones.

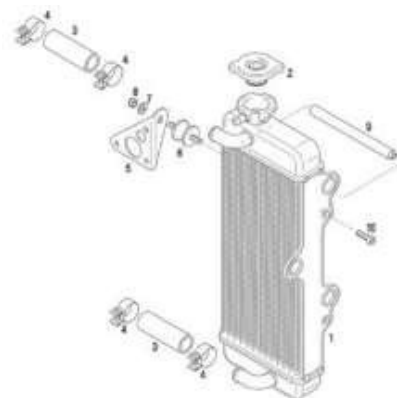
Versión 1

Zona de enfriamiento:

Altura: 290 mm

Ancho: 133 mm

Espesor del radiador: 32 mm



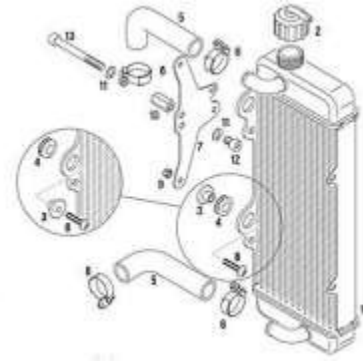
CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Versión 2

Zona de enfriamiento:

Alto:	290 mm
Ancho:	133 mm
Espesor del radiador:	32 mm

La placa de soporte (pos. 7) permite dos posiciones de montaje (altura) diferentes del radiador. Ambas posiciones de montaje son legales.

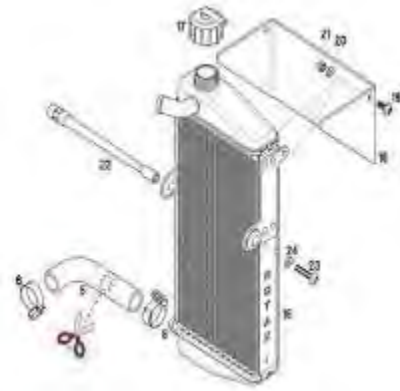


Versión 3

Zona de enfriamiento:

Altura:	290 mm
Ancho:	138 mm
Espesor del radiador:	34 mm

El radiador debe estar estampado en el lateral con la palabra "ROTAX". Quitar la solapa original es una modificación permitida.



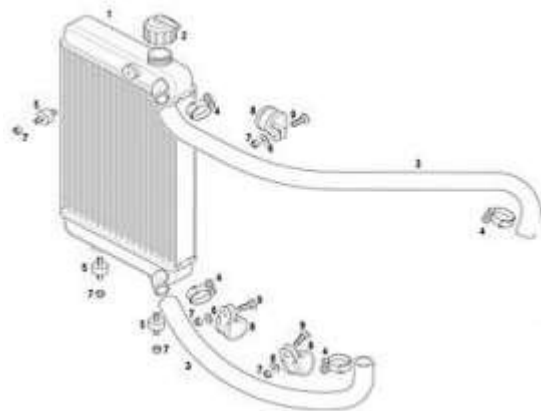
125 MAX DD2:

El radiador debe montarse en el lado izquierdo del asiento del conductor. El punto más alto del radiador con tapón no puede estar a más de 400 mm por encima del tubo principal del chasis del kart. Es legal utilizar dos versiones diferentes, como se muestra en las ilustraciones.

Versión 1

Zona de enfriamiento:

Altura:	284 mm
Ancho:	202 mm
Espesor del radiador:	32 mm



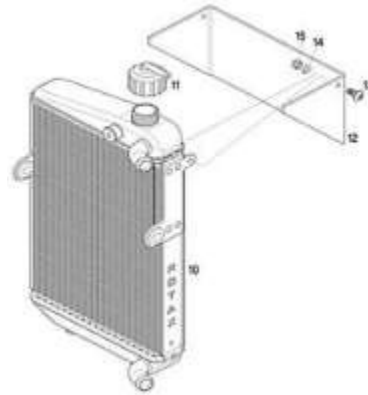
CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Versión 2

Zona de enfriamiento:

Altura: 290 mm
Ancho: 196 mm
Espesor del radiador: 34 mm

Quitar la solapa original es una modificación permitida.



5.14. Refrigerante del motor

Se debe utilizar agua natural sin ningún aditivo.

5.15. Toma de escape (restringidor)

125 Micro MAX y 125 Mini MAX:

Solo se pueden utilizar casquillos de escape con anillo de junta.
El anillo de junta debe ser tal como se suministra. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.

El diámetro (A) debe aplicarse a una longitud (B) de al menos 12 mm.

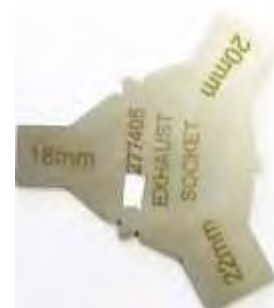
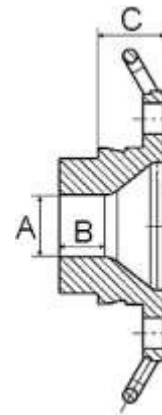
El diámetro interior máximo (A) de las tomas de escape son:

125 Micro MAX: 18,30 mm (N° de pieza Rotax 273 192)
125 Mini MAX: 22,20 mm (N° de pieza Rotax 273 196)

La medida (C) debe ser de al menos 18,5 mm.

El perfil interno del tubo de escape debe comprobarse con la plantilla Rotax 277 405.

Coloque la plantilla (125 Micro MAX "18 mm", 125 Mini MAX "22 mm") lo más adentro del zócalo de escape (sin junta, sin depósitos de carbonilla). Debe haber una luz de grieta constante entre el perfil del zócalo de escape y el perfil de la plantilla.



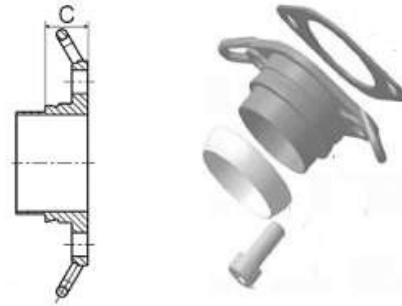
125 Junior MAX, 125 Senior MAX, 125 Master MAX y 125 MAX DD2:

Solo se permite utilizar la pieza Rotax N° 273 190.

El anillo de junta debe ser tal como se suministra. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

La medida (C) debe ser de al menos 15,5 mm.



5.16. Sistema de escape

Se permite el uso de un máximo de 4 piezas de muelles de escape originales Rotax, para fijar el sistema de escape al cilindro (No se permite un "ala mbre de seguridad" en la zona de la brida de escape o del silenciador).

Es obligatorio utilizar el sistema de escape original suministrado por Rotax para la clase correspondiente.

La soldadura en el sistema de escape solo está permitida en el caso de reparación. Solo se permiten reparaciones que devuelvan los componentes a su forma o forma original.

Las modificaciones permitidas en los sistemas de escape originales son:

- Sustitución de los remaches originales de la tapa del silenciador por tornillos métricos de 4 mm y sus correspondientes tuercas de seguridad. Las 3 fijaciones (remaches, pernos y tuercas de seguridad) deben estar siempre bien apretadas para garantizar la estanqueidad entre el tubo perforado y el sistema de escape. El tubo perforado debe estar completamente insertado en el sistema de escape (véase la imagen superior derecha como referencia). Está prohibido que el anillo de estanqueidad exterior del tubo perforado sobresalga hacia el exterior. (Indicado por la flecha roja).
- Si el evento requiere que el tubo de escape/perforado esté sellado, el sello debe pasarse por un cuarto orificio (máximo 4 mm de diámetro). El orificio debe estar en una posición que evite la fuga de gases de escape como se indica en la imagen de la derecha. El tubo perforado debe estar siempre bien sujeto al escape en 3 puntos.
- Sustitución de la estera aislante (sólo se puede montar una estera aislante original) en el interior del silenciador y de la tapa del extremo del silenciador con tubo perforado por repuestos originales Rotax.



125 Micro MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 Mini MAX	ROTAX número de pieza 297985
125 Junior MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 Senior MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 Master MAX	ROTAX número de pieza 297982
125 MAX DD2	ROTAX número de pieza 297982

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

Nota: Para las verificaciones técnicas posteriores a la carrera de la estera aislante del escape, solo se controlará el peso utilizado.

Las nuevas especificaciones de tamaño y peso de la alfombrilla aislante de escape solo se pueden aplicar para controles técnicos previos a la carrera/evento contra material nuevo antes de la instalación y sellado del sistema de escape, si así lo especifica el organizador del evento/serie.

- Soldar un casquillo (a una distancia de 50-80 mm de la rótula) en la parte superior del escape Sistema para medir la temperatura de los gases de escape.
- Adición de elementos extras después del silenciador original para una mayor reducción de ruido.

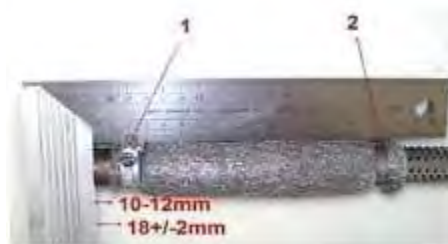
Además de la estera de aislamiento estándar, se incluye una estera de aislamiento de acero (número de pieza Rotax 297 983) con La dimensión cuadrada de 165 + 10 mm es legal para su uso únicamente en las categorías JNR/SNR y DD2 (no es obligatorio) y se debe montar debajo de la estera de aislamiento estándar según la ilustración.

La abrazadera (1) debe colocarse a una distancia de 18+/-2 mm, medida desde el extremo del tubo.

La abrazadera (2) debe colocarse en el área del extremo de la estera de aislamiento de acero.

La medida de 10-12 mm desde el final del tubo perforado hasta el comienzo de la estera aislante de acero es una especificación para fines de ensamblaje únicamente.

Es obligatorio montar y apretar ambas abrazaderas (1 y 2).



5.17. 125 Micro MAX:

Se debe utilizar un sistema de escape específico para el motor 125 Micro MAX. Número de pieza ROTAX 273136.

El cuerpo externo del escape es un componente común al Mini MAX, pero con componentes internos alternativos (insertos).

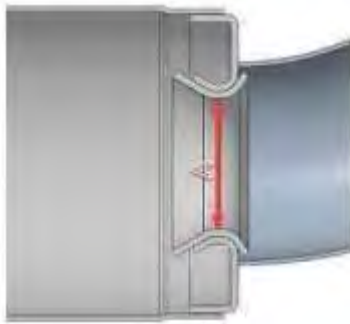
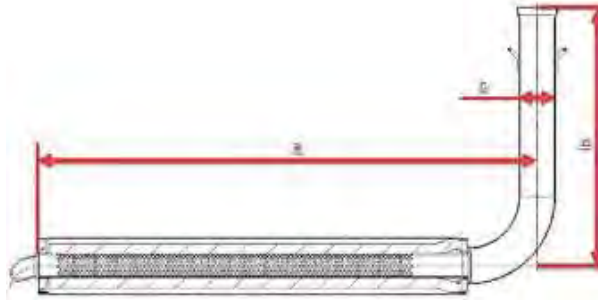
El silenciador debe montarse en una posición donde la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.

El escape debe montarse y asegurarse de tal manera que se garantice un sellado completo alrededor del conector de escape y el anillo de junta.

Las medidas del diagrama de la derecha son las siguientes:

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

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



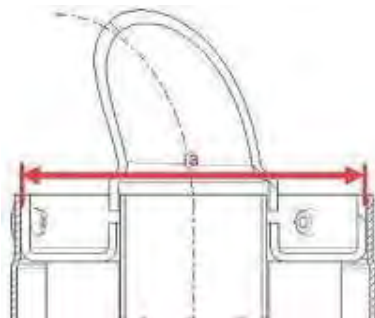
Una placa plana sólida que mida 28,0 mm y 1,5 mm de espesor no debe pasar a través de la Sección "A" y una bola de acero con un diámetro de 26,0 mm debe poder pasar a través de la Sección "A" en el diagrama a continuación desde la entrada y a través del ángulo de 90°. codo de grado completo.

(Primero se deben quitar los componentes de escape internos)

La medida interior del extremo del silenciador del sistema de escape (a) en el diagrama debe ser de 63,0 mm como máximo.

Nota:

Esta no es una medida del tubo perforado



El escape debe instalarse utilizando un soporte o soportes rígidos.

firmemente en el chasis

El escape debe montarse en los soportes rígidos utilizando 2 bloques silenciosos ROTAX (se permite la parte 660920 y 260657).

La deflexión de los 2 bloques silenciosos es el único movimiento de escape permitido.

El escape debe montarse en posición neutra sin tensión en los 2 bloques silenciosos.

125 Micro MAX - Tubo perforado

Número de pieza de ROTAX: 273212

Las medidas del diagrama siguiente son las siguientes:

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

- (a) al menos 498 mm
- (b) diámetro exterior mínimo de 61 mm
- (c) diámetro exterior máximo de 26 mm
- (d) longitud mínima 63 mm



Las medidas en el diagrama de la derecha es la siguiente:

- (a) diámetro exterior mínimo de 26,0 mm



La única alfombra de aislamiento legal para 125 Micro MAX es:
Número de pieza ROTAX 297982

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	480 x 270 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	207 gramos	+31 gramos
		-31 gramos
Peso usado (antiguo)	245 gramos	+105 gramos
		-105 gramos

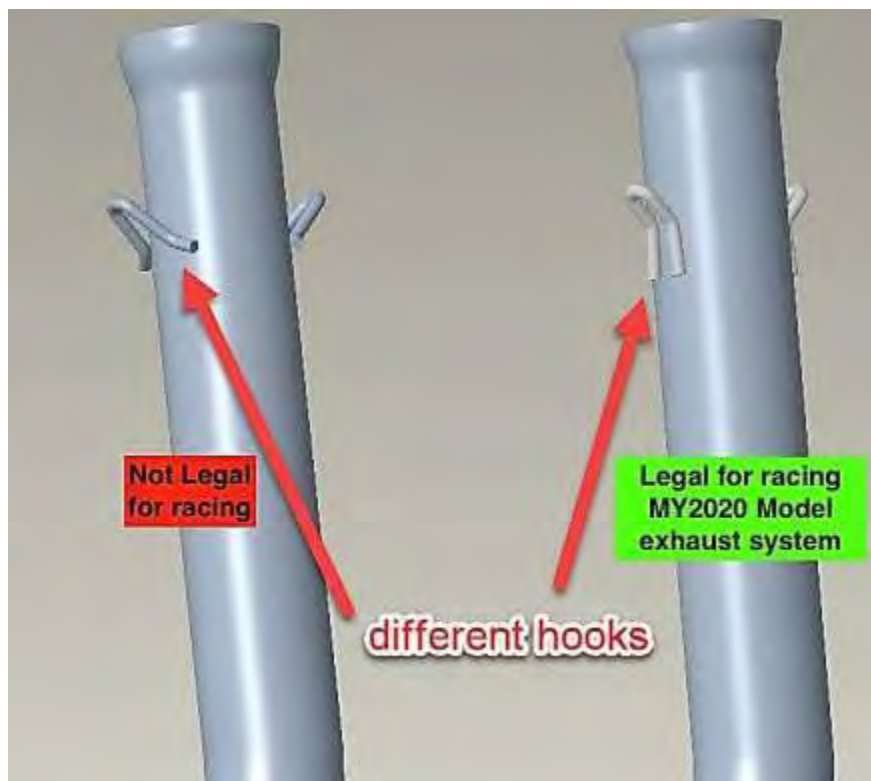
Nota:

El único sistema de escape permitido para las carreras en las categorías 125 Micro Max y 125 Mini Max es la versión MY2020.

El escape tiene 3 claras diferencias visuales para identificar la versión MY2020.

1. Ganchos de escape
2. Conexión del casquillo / rótula en el colector
3. El espesor de la pared del sistema de escape es de 1,0 mm (los sistemas de escape más antiguos que no están permitidos para carreras tienen un espesor de pared de 1,5 mm)

CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.18. 125 Mini MAX:

Para el motor 125 Mini MAX se debe utilizar un sistema de escape específico. Número de pieza ROTAX 273137.

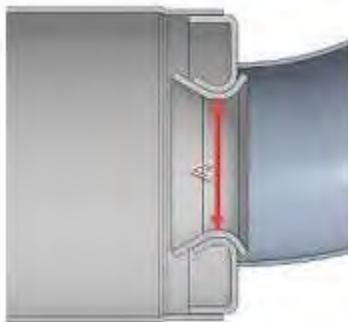
El cuerpo externo del escape es un componente común al 125 Micro MAX pero con componentes internos alternativos.

El silenciador debe montarse en una posición donde la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.

El escape debe montarse y asegurarse de tal manera que se garantice un sellado completo alrededor del conector de escape y el anillo de junta.

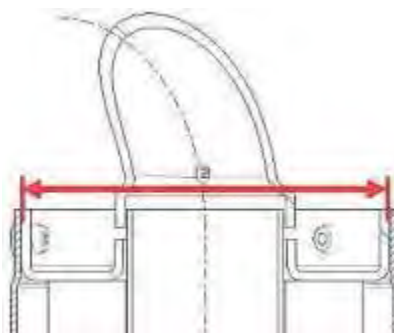
Las medidas del diagrama siguiente son las siguientes:

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



Una bola de acero con un diámetro de 28,0 mm no debe pasar por la sección "A" y una bola de acero con un diámetro de 26,0 mm debe poder pasar a través de la sección "A" en el diagrama de abajo desde la entrada y a través del codo de 90 grados completamente (Primero se deben quitar los componentes de escape internos).

La medida interior del extremo del silenciador del sistema de escape, en el diagrama siguiente debe ser de un máximo de 63,0 mm.



Nota: esta no es una medida del tubo perforado

El escape debe instalarse firmemente en el chasis utilizando un soporte o soportes rígidos. El escape debe montarse en los soportes rígidos utilizando 2 bloques silenciosos ROTAX (se permite piezas 660920 y 260657).

VISADO

FECHA

08 DE NOVIEMBRE 2024

COMISARIO TECNICO



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

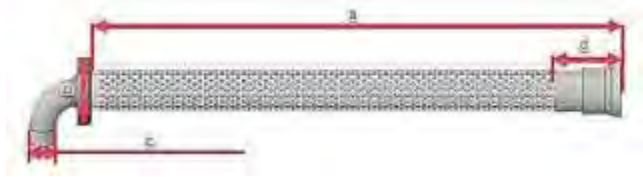
La deflexión de los 2 bloques silenciosos es el único movimiento de escape permitido. El escape debe montarse en posición neutra sin tensión en los 2 bloques silenciosos.

125 Mini MAX - Tubo perforado

Número de pieza ROTAX 273211 o 273137

Las medidas del diagrama siguiente son las siguientes:

- (a) al menos 481 mm
- (b) diámetro exterior mínimo de 61 mm
- (c) diámetro exterior máximo de 26 mm
- (d) al menos 63 mm



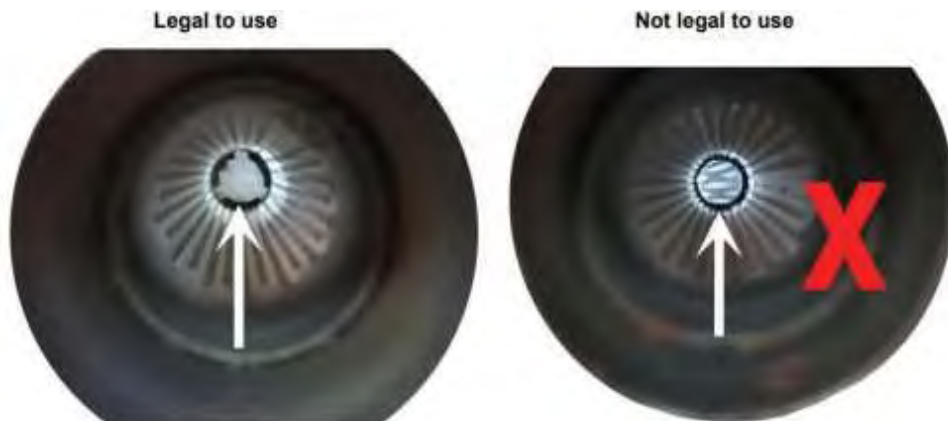
Nota:

El tubo perforado Mini MAX tiene un marcador de identificación estampado "X" u "O" visible externamente.

El único tubo perforado permitido es el tubo perforado con el círculo sostenido por 3 puntos de unión (cuando se mira dentro del tubo).

No se permite el tubo perforado con el círculo en forma de cúpula.

Ver las imágenes a continuación:



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

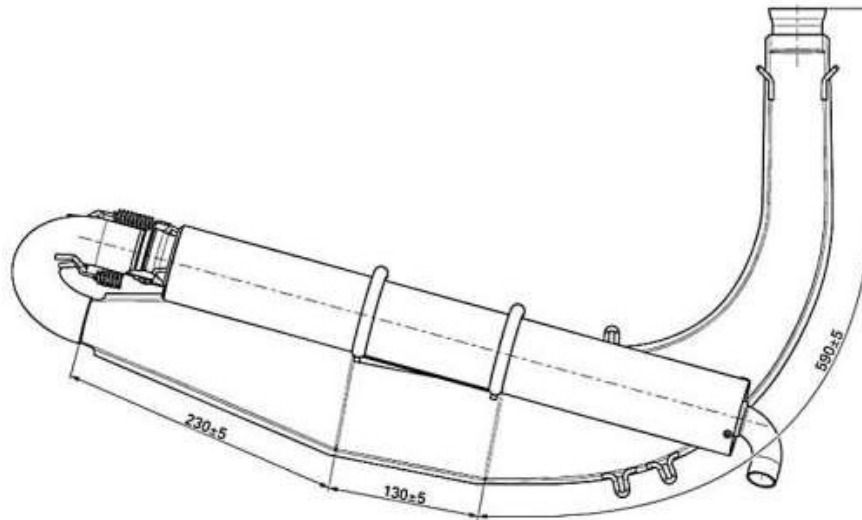
La única alfombra de aislamiento legal para 125 Mini Max es:

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	490 x 180 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	141 gramos	+22 gramos
		-22 gramos
Peso usado (antiguo)	230 gramos	+120 gramos
		-120 gramos

5.19. 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX:

El silenciador debe montarse en una posición en la que la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.

El anillo de junta debe ser tal como se suministra. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.



La única alfombra de aislamiento legal para 125 Junior MAX, 125 Senior MAX y 125 Master MAX, es:

Número de pieza Rotax 297982

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	480 x 270 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	207 gramos	+31 gramos
		-31 gramos
Peso usado (antiguo)	245 gramos	+105 gramos
		-105 gramos

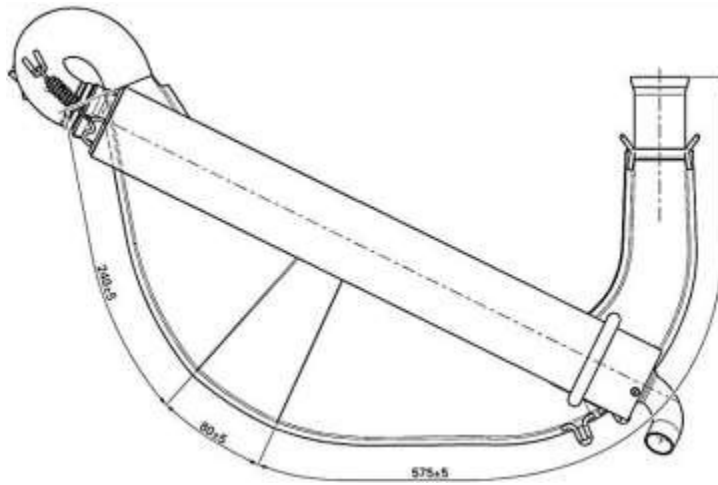


CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.20. 125 MAX DD2

El silenciador debe montarse en una posición donde la dirección de la salida del codo de 90° (dirección de los gases de escape calientes) no dañe ningún componente del chasis.

El anillo de junta debe ser el suministrado. Un anillo completo sin rajaduras, roturas, ni desgaste excesivo.



Dimensiones a comprobar

	Medidas	Tolerancia
Longitud del cono de entrada	575 mm	+5 mm
		-5 mm
Longitud de la parte cilíndrica del tubo de escape	80 mm	+5 mm
		-5 mm
Longitud del cono final	240 mm	+5 mm
		-5 mm

La única alfombra de aislamiento legal para 125 MAXDD2 es:

Número de pieza ROTAX 297982

	Medidas	Tolerancia
Tamaño mínimo nuevo	480 x 270 mm	+10 mm
		-10 mm
Peso nuevo	207 gramos	+31 gramos
		-31 gramos
Peso usado (antiguo)	245 gramos	+105 gramos
		-105 gramos

VISADO

FECHA

06 DE NOVIEMBRE 2024

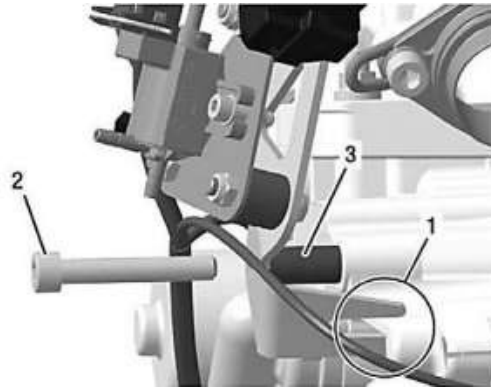
COMISARIO TECNICO



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES ROTAX

5.21. Soporte de asiento adicional (125 MAX DD2)

En el lado del motor, se puede utilizar como máximo un soporte de asiento adicional. El soporte adicional del asiento se debe fijar al motor con el tornillo Allen (2). Para ello se puede retirar el casquillo distanciador (3).



CCK 2025. ANEXO I: MOTORES IAME-KZ

1.- GENERAL

El Reglamento Técnico del CCK 2025 sustituye al Reglamento Técnico del CCK 2024. Está prohibido todo lo que no esté expresamente permitido en este reglamento técnico.

2. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR MINI IAME WATERSWIFT 60cc

Según reglamento técnico específico MINI del CEK de RFEDA de 2025

3. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR JUNIOR IAME X30

Según reglamento técnico específico JUNIOR del CEK de RFEDA de 2025

4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR SENIOR IAME X30

Según reglamento técnico específico SENIOR del CEK de RFEDA de 2025

5. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DEL MOTOR KZ

Según reglamento técnico específico de KZ del CEK de RFEDA de 2025