

## **REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO – JUNIOR**

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK y los anexos publicados. Además, cualquier modificación o cualquier montaje que tenga por consecuencia alterar un valor reglamentario o impedir su control, se presume como fraudulento y está, por tanto, prohibido.

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

### **1) CLASIFICACIÓN Y DEFINICIÓN**

**1.1.** Clasificación: Artículo 1.1 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA.

**1.2.** Definición: Artículo 1.2 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA.

### **2) PRESCRIPCIONES GENERALES**

**2.1.** General: Artículo 2.1 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA.

### **3) KART Y EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD**

**3.1.** Seguridad del Kart: Artículo 3.1 del Reglamento Técnico de la CIK-FIA.

**3.2.** Equipo de Seguridad: Artículo 3.2 del Reglamento de la CIK-FIA.

### **4) CHASIS**

Homologados CIK , R.F.E. de A. O FAPA

Serán válidos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior.

**Del mismo modo, serán validos aquellos chasis con homologación que ya no este en vigor, siempre y cuando se respeten todas las medidas de seguridad exigibles actualmente**

### **5) MOTORES**

#### **5.1. General**

Categoría X30 JUNIOR: IAME - X30 125cc RL Tag - (125cc- Embrague centrifugo en seco refrigerado por agua TAG) JUNIOR (con Restrictor).

Cualquier modificación o adición en el motor y en sus accesorios, si no es expresamente autorizada, está prohibida. Se considera como modificaciones cualquier acción que modifique el aspecto y dimensiones iniciales de una parte original.

Cualquier modificación y/o instalación teniendo como consecuencia la alteración de una dimensión y/o sobre su posibilidad de control están estrictamente prohibidas. El competidor es responsable de la conformidad de su equipamiento.

**5.2.** Las fichas de homologación de los motores son las siguientes:

- <254Q> Parilla 125cc X30 LIMIT. 16000

- <254Q> Parilla 125cc X30 LIMIT. 16000 JUNIOR 27 mm restrictedheader

- <293E> Carbuertor TRYTON HB27-C

**5.3.** Solo el IAME X30 125cc-RL-TaG, original y estrictamente de acuerdo con la ficha del fabricante (aspectos técnicos, medidas, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Las imágenes en la ficha de homologación son válidas para identificar el motor y sus componentes.

**5.4.** Los motores deberán de ser provistos con su número de serie original.

No se pueden modificar, mejorar, pulir, añadir o quitar material de ninguna parte del motor. Cada motor, interna o externamente, tiene que estar debidamente equipado con sus piezas originales en la posición y funcionamiento de acuerdo con las especificaciones técnicas originales.

**5.5. IMPORTANTE:** Las tolerancias indicadas en ficha de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite

ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas.

**5.6.** Cualquier afinación está prohibida: los valores mínimo y máximo de las cotas del motor, así como el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.

## 5.7. Tablas de diagramas y volumen

	IAME X30
ESCAPE	177,5º Máximo
TERCER TRANSFER	127º ± 2º
TRANSFER LATERALES	126º ± 2º
VOLUMEN CAMARA COMBUSTION	9,7 cc Mínimo con inserto CIK

Ficha de Homologación <254Q> - lectura angular insertando una galga medida 0.2x5mm

## 5.8. Culata

5.8.1. La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un helicoid M14 x 1,25 de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía se aprieta sobre el plano de la culata y no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión.

5.8.2. El squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 0,9 mm mínimo en todos los puntos. El espesor del alambre de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5 mm.

Las mediciones pueden ser tomadas en cualquier momento del evento. La galga original de IAME. ATT-025/1 es la referencia para medir el perfil de la cabeza del cilindro. La forma de calibre debe coincidir con el perfil de la cúpula, el área de desplazamiento de la mezcla y el plano de la junta.

## 5.9. Cilindro

Sólo el cilindro original puede ser utilizado. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificado. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor de la muestra. El tratamiento térmico o tratamiento de la superficie está prohibido. El ajuste se permite sólo por medio de la sustitución de la junta del cilindro. Sólo se permiten juntas de cilindro con un espesor mínimo de 0,20 mm +/- 0,5 mm iguales a la original.

La galga original de IAME. ATT-025/2 es la referencia para medir el perfil de los transfers del cilindro.

A partir de la serie n. M3521 / B3059 los motores X30 están equipados con un cilindro marcado, como se muestra en la ficha de homologación:

- Motores con el número de serie antes de M3521/B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.
- Motores con el número de serie después de M3521/B3059 no pueden ser equipados con el cilindro más antiguo no marcado.

## 5.10. Carter, cigüeñal, biela y muñequilla

Estrictamente original y sin ninguna modificación. Solamente la jaula cabeza biela original (X30125431), arandelas originales (X30125436) y jaula pie biela (E-10440) están permitidas.

## 5.11. Rodamientos

Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales (6206, C3 o C4) y rodamientos de bolas del eje equilibrador (6202, C3 o C4 y 6005, C3 o C4) son admitidos. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo, están

prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y pistas de acero son autorizados (los de cerámica están prohibidos).

### **5.12. Pistón, segmento y bulón**

Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica.

### **5.13. Admisión**

El conjunto formado por la tobera de admisión/goma del filtro con espuma/cuerpo del silencioso de admisión debe de ser instalado en su posición original, conservando todas sus características, medida y funciones originales en todo momento no estando permitido, por tanto, ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere.

La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional.

### **5.14. Caja láminas**

Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos libres. Se permite la tapa de láminas original sin ninguna modificación.

### **5.15. Láminas**

Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcado IAME (min. 0,24 mm de espesor) están permitidos. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida.

### **5.16. Carburador**

Sólo el carburador Tryton HB27C (Venturi máx. Diam. 26 mm) que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, el mismo modelo, misma referencia) será admitido. Sólo los accesorios suministrados junto con el carburador original, están permitidos, a excepción de: diafragmas, juntas de diafragma y el muelle del paso de aguja, que son libres.

El paso de aguja solo puede estar remplazado por uno de los siguientes:

- IAME original 10939-R51 paso de aguja sin junta de reten
- IAME original 10948-R18 paso de aguja con junta de reten

Mezclar piezas de los dos kits de paso de aguja está prohibido. El posicionamiento del carburador (es decir, con la bomba en la parte superior o en la posición inferior) es libre.

El filtro de aire debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, el mismo modelo, misma referencia) con tubos de admisión de máx. 22mm de diámetro.

Las rejillas protectoras son opcionales.

La goma del filtro con espuma que conecta el filtro de aire con la entrada del carburador es obligatoria y tiene que ser instalada y en cumplimiento de la ficha de homologación.

Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido.

En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra.

### **5.17. Embrague**

El embrague centrífugo debe enganchar a un máximo de 4.000 RPM moviendo el kart con piloto a bordo, y en condiciones de carrera. El embrague debe de estar completamente activo a un máximo de 6.000 RPM en cualquier condición, esta medida se puede comprobar eventualmente con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción del mismo, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada fase.

### **5.18. Encendido**

**5.18.1.** Sólo encendidos originales, ya sea digital SELETTRA o PVL digital son permitidos, sin ninguna modificación. Los verificadores técnicos, a raíz de una decisión de los Comisarios Deportivos tienen derecho a pedir la sustitución de todo el sistema de encendido o parcialmente en cualquier momento antes de comenzar la carrera.

**5.18.2** Sólo el CDI tipo caja electrónica "C" (16.000 RPM) se permite y debe ser fijado en el chasis. Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin tener que desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

Están prohibidas las modificaciones relativas a la fijación del estator, la forma y el espesor de la chaveta del rotor, las ranuras del rotor, el cigüeñal y los tornillos de fijación. La batería debe de ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido.

### **5.19. Bujía**

**5.19.1.** Solo las siguientes bujías NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas:

B9EG - B10EG - BR9EG - BR10EG - BR9EIX - BR10EIX

**5.19.2.** La bujía debe estar instalada con su arandela original.

**5.19.3.** La parte que recubre el electrodo central no debe sobrepasar el cuerpo de la bujía y la longitud del cuerpo de bujía en si será de un máximo de 18.5 mm.

**5.19.4.** Pipa de bujía original, entregada con el motor.

### **5.20. Escape**

**5.20.1.** Sólo el silenciador y el colector original que se suministran con el motor están permitidos y deben mantenerse estrictamente originales y en cumplimiento con la ficha de homologación, por lo tanto, ninguna modificación en la estructura o en las dimensiones está permitida.

El conjunto formado por el colector de escape, la junta de escape y el conducto del escape debe de ser totalmente estanco, sin presentar fugas o pérdidas (junta en buen estado, tuercas bien apretadas, etc.)

**5.20.2.** Para modificar la longitud de escape sólo se puede realizar mediante la modificación de la longitud del flexo. En cualquier caso, el sistema de escape debe estar en conformidad con la medida fonométrica.

### **5.21. Refrigeración**

El sistema de refrigeración debe estar en su configuración original: sólo un radiador IAME original (p.n. T-8000B), sólo una bomba de agua original simple IAME (p.n. T-8202) será permitido y con conformidad con la ficha de homologación. El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado. Sólo termostatos originales simples o By Pass IAME se permiten y su uso es opcional. Sólo se permite el agua sin otros aditivos para la refrigeración. Las tapas de radiadores, ya sean adhesivas o mecánicas están permitidas, pero no deben ser extraíbles cuando el kart está en movimiento. Los tubos de agua deben de ser originales como los entregados con el motor. Las correas entre la bomba de agua y el eje trasero son libres.

### **5.22. Arranque**

El motor está provisto de un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe de estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente.

### **5.23. Piñones**

Solamente los piñones originales IAME de Z10, Z11 Z12 o Z-13 están permitidos.

## **6) NEUMÁTICOS**

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

## **7) PESOS**

Mínimo en orden de marcha: 145 kg.

### **8) ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA**

Está autorizado todo sistema de adquisición de datos, de acuerdo con el Art. 2.24 de las prescripciones generales.

La Telemetría está prohibida.

Todo sistema de comunicación por radio entre pilotos en pista y cualquier entidad está prohibido.

### **9) MATERIAL UTILIZABLE**

Por cada prueba y piloto inscrito, los competidores podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

- Chasis: 1 (\*\*)

- Motores: 2

- Juegos neumáticos slick: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros).(\*)

- Juegos neumáticos lluvia: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros).(\*)

(\*) Los juegos de neumáticos contarán con un comodín ( 1 neumático delantero, 1 Neumático Trasero), solo en el caso de incidente y ante la imposibilidad manifiesta de no reparación y previa autorización de los CCDD o CCTT en su caso.

(\*\*) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

El competidor podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por prueba, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios

Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.