

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL I LeCont TROPHY KZ.

Art.1. MOTOR.

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

1.1. Características Técnicas

- Monocilíndrico.
- Admisión por láminas. Caja de láminas (dimensiones y dibujos) de acuerdo a la Ficha de Homologación.
- Carcasa de la caja de láminas: libre.
- Refrigerado por agua destilada o de la red, prohibido anticongelante.
- Bomba de agua y soporte (dimensión y dibujo), descrito en la ficha de homologación. Emplazamiento libre.

1.2. Cilindro y cárter de cigüeñal

- Cilindrada máxima: 125 c.c.
- Revestimiento del cilindro libre.
- Angulo de escape: 199° máximo, sin tener en cuenta el valor indicado en la Ficha de Homologación.
- Se prohíbe añadir cualquier tipo de pieza en los conductos de cilindro y cárter de cigüeñal, salvo que esa pieza figure en la Ficha de Homologación del motor.

1.3. Culata y cámara de combustión

Volumen de la cámara de combustión: Mínimo 11 cc, medido de acuerdo al método descrito en el Artículo 3 del Reglamento Técnico de Karting. Está prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen. El cuerpo de la bujía (no incluidos los electrodos) que penetra en la culata no debe superar la parte más saliente de la propia cámara de combustión. El conducto de admisión (ensamblaje mecánico entre el silencioso de aspiración homologado y la caja de láminas) debe estar formado por el silencioso de aspiración, por el carburador y por la tapa de la caja de láminas, así como por un adaptador, espaciador y/o juntas eventuales. No se autoriza ninguna pieza suplementaria. El adaptador (espaciador) debe tener una sección transversal cilindro-cónica, estar fijado mecánicamente por medio de herramientas y no debe presentar conexiones que se superpongan o piezas que se solapen. De igual forma, está prohibida cualquier conexión que derive en un volumen suplementario (incluyendo a toda ranura, todo espacio hueco u otros) al nivel del conducto de admisión. Bujía: La marca es libre. El cuerpo de bujía (electrodo no incluido), apretado en la culata, no debe extenderse sobre el volumen perteneciente a la cámara de combustión.

Dimensiones – longitud: 18,5 mm; rosca: 14x1.25. Bujía: la bujía de encendido debe ser de producción en masa y permanecer estrictamente de origen. El casquillo de la bujía y el aislante del electrodo (electrodos no incluidos) apretados sobre la culata, no deben sobrepasar la parte superior de la cámara de combustión (ver Anexo nº 7 CIK).

1.4. Carburador

- Marca y modelo: Dell'Orto VSH 30 BS – CS conforme al Dibujo Técnico nº 7.
- El carburador deberá estar hecho en aluminio, de estricta serie, con difusor "vénturi" de un diámetro de 30 mm máximo; verificado con un juego de galga de 30 mm de ancho.
- Los únicos reglajes permitidos pueden ser realizados a: la guillotina, la aguja de la válvula de guillotina, los flotadores, la cubeta, el eje de la aguja (spray), los chiclés y los kits de agujas, sujetos a que todas las piezas intercambiables sean de origen Dell'Orto. El filtro de gasolina y placa incorporados (pieza nº 28 del dibujo técnico nº 7) se pueden eliminar, pero si se mantienen deben ser originales.
- Todo sistema de turbo o sobrealimentación esta prohibido.

1.5. Silencioso de admisión

Silencioso de admisión: homologados CIK o que hayan estado homologados.

1.6. Escape

Escape: homologado y de plancha metálica de acero magnético con un espesor mínimo de 0,75 mm.

1.7. Sistema de Encendido

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

1.6. Caja de cambios

- Caja de cambios: homologada CIK (incluyendo el acoplamiento primario).
- Mínimo 3 y máximo 6 velocidades. Los decimales de los grados en la ficha de homologación deben ser dados en décimas de grados y no en minutos. Para la homologación de la caja de cambios, el fabricante, el modelo y el tipo deberán aparecer en la ficha de homologación.

- Mando de la caja de cambios: manual y únicamente mecánica, todo sistema de asistencia está prohibido (hidráulico, neumático, eléctrico u otros), salvo autorización expresa de la FACV.

1.7. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Xeramic, modelo SYNMAX o CASTOR en un porcentaje LIBRE, pero cada concursante deberá especificar dicho porcentaje en el pasaporte técnico que se entregará en las verificaciones técnicas. El precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ iva incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto en la empresa Marlonkart, no siendo obligatoria la compra en la misma. La Gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

Art.2. CHASIS.

2.1. Fichas de homologación

Serán válidos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior.
Frenos cerámicos NO autorizados.

Art.3. NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos Slick LeCont SVC. Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por meeting, a comprar al suministrador RODAKART al precio de 175€, iva incluido. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos **LeCont** propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: LeCont SV1. Se establece un máximo de 1 juego por participante por meeting, a comprar al suministrador RODAKART al precio de 175€, iva incluido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras, si así lo indicase el director de carrera.

Art.4. PESOS.

El peso mínimo en orden de marcha será de **175 kg**.

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido, salvo que sean instaladas por la FACV.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

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

CHASIS 1 (*)
MOTORES 2
JUEGO NEUM. SLICK 1 (**)

(*) 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 concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por meeting, 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.

(**) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico. La autorización firmada debe presentarse al organizador.