

REGLAMENTO TÉCNICO PARILLA CUP X-30 2010

El presente Reglamento Técnico Especifico para la categoría X-30, junto con el Reglamento Técnico de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de Karting en lo que sea de aplicación, será aplicable a la Parilla Cup X-30 y a todas las pruebas que la compongan.

Artículo 1. Chasis

Chasis homologado CIK o RFEDA para las categorías KF2, KF3 o KZ2, o bien con homologación 2004-2006 para ICA, ICA-J o ICC ya sea CIK o RFEDA.

Artículo 2. Peso

El peso del kart completo más el piloto y su indumentaria en el momento de llegada a parque cerrado después de cualquier momento oficial de la competición (cronos, mangas, repescas, prefinales, finales...) será de mínimo 162 Kg.

Artículo 3. Verificaciones Técnicas

Los comisarios técnicos de la RFEDA y/o un representante oficial de la fábrica IAME Spa serán los encargados de las verificaciones que se consideren oportunas, a petición de los Comisarios Deportivos.

Artículo 4. Motor

4.1. Homologación

4.1.1. Motor Homologado por la RFEdA y conforme con las prescripciones generales del Reglamento Técnico de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de karting, este Reglamento Técnico y la Ficha Técnica del motor X-30.

4.2. Las piezas que componen el motor homologado, deben respetar siempre su construcción original y ser identificables en las fotos, dibujos y dimensiones físicas descritas en la Ficha de Homologación.

4.3. No esta permitida ninguna modificación a las piezas de origen del motor, incluido el pulido, limado, fresado, etc., o cualquier tratamiento que cambie sus características iniciales, pudiendo ser controlable mediante comparación con piezas originales suministradas por IAME SpA. También queda expresamente prohibido el añadido de material sea de la naturaleza que sea y/o el montaje de accesorios del motor en lugares distintos al de origen.

4.4. En cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de origen Homologadas.

4.5. En caso de duda o interpretación de la validez, medidas, montaje o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por la empresa IAME SpA, la cual emitirá informe técnico al respecto siendo este definitivo e inapelable.

Artículo 5. Sistema de utilización

5.1. El régimen de utilización del motor es libre y propiedad de los pilotos o equipos, respetando lo especificado en este Reglamento Técnico.

5.2. Los únicos motores autorizados serán los establecidos por PRAVIMAR S.L.

Artículo 6. Recambios.

6.1. Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catálogo de repuestos de Pravimar S.L. para España, sin permitirse ninguna modificación, esto incluye: láminas, filtro de aire, tubo de escape, colector de escape, conjunto de cables del encendido, carburador, bomba de agua, radiador, polea, bujía, carburador, centralita,...

6.2. El carburador será modelo Tryton Hobbie 27mm, sin ser permitida ninguna variación respecto al de origen.

Artículo 7. Sistema inyección/pulverización.

7.1. Todo sistema de inyección y/o pulverización de otros productos diferentes al carburante está prohibido, ya sea a través del carburador o a través de cualquier otro tipo de sistema como por ejemplo la pulverización en la toma de aire del filtro.

Artículo 8. Sistema encendido.

8.1. El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, serán de la marca Selettra con los números de referencia e identificación expresados en la Ficha de Homologación.

8.2. Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación a sus características de origen.

8.2.1. No está permitida ninguna modificación en:

- El chavetero del rotor o cigüeñal.
- Chaveta de unión rotor y cigüeñal.
- Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.

8.3. El encendido debe estar fijado al motor con todos sus elementos, y en los puntos de origen, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.

Artículo 9. Sistema equilibrado cigüeñal.

9.1. El eje de equilibrado del cigüeñal y todos sus piñones, serán suministrados con el motor o como repuesto original.

9.2. No se permitirá utilizar el motor siempre que los piñones y/o el eje de equilibrado del cigüeñal no estén bien montados y funcionen correctamente, tal y como funcionan de origen.

Artículo 10. Gasolina y aceite.

10.1. Para el carburante, será de aplicación el Artículo 2.26 del Reglamento Técnico de los Campeonatos, Copas, Trofeos y Challenges de España de karting. Se autoriza la utilización de cualquier tipo de aceite homologado por la CIK-FIA.

Artículo 11. Filtro de aire

7.1. Sólo se autoriza utilizar el filtro que se entrega con el motor o en su defecto el mismo tipo, modelo, marca y color que sea entregado como recambio original.

7.2. No se permite ninguna modificación al filtro y/o a su tobera de sujeción. **7.3.** La Tobera de sujeción del filtro al carburador, tendrá que estar montada en su posición original y no podrá presentar ningún tipo de manipulación ni estar doblada, agujereada y/o manipulada.

7.4. La utilización de los filtros (rejillas) que se colocan en las entradas de aire del propio filtro son opcionales, pero tendrán que ser siempre originales.

Artículo 12. Bujía

12.1. Se autoriza únicamente la marca de bujía NGK y los modelos BR9EG y/o BR10EG.

12.2. La arandela de la bujía tendrá que ser la original y su utilización es obligatoria.

Artículo 13. Rodamientos i retenes del cigüeñal

11.1. 7.1. Sólo se autoriza utilizar los rodamientos y retenes que se entregan con el motor o en su defecto el mismo tipo, modelo, marca y color que sea entregado como recambio original.

Artículo 14. Culata

14.1. No se autoriza ningún tipo de manipulación a la culata ni tampoco el planeado, torneado, fresado,... del plano de unión de ésta con el cilindro.

14.2. No está permitida la utilización de juntas para la culata.

Artículo 15. Controles Técnicos

15.1 Todo control técnico se hará de acuerdo al sistema CIK, y en caso de alguna duda, podrá ser analizado por la fábrica IAME Spa o por alguno de sus técnicos, quienes emitirán un informe que será definitivo e inapelable.

Artículo 16. Embrague

16.1. Sólo se autoriza la utilización del embrague que se entrega con el motor o en su defecto, el mismo tipo, modelo y marca que sea entregado como repuesto original.

16.2. No se permite utilizar ningún tipo de material que no sea el original.

16.3. No se permite ningún tipo de manipulación al embrague original. En el momento de llegada a Parque cerrado todas las medidas y figuras que aparecen en la ficha técnica y/o catalogo de

repuestos de Pravimar S.L. deberán de ser estrictamente respetadas y ser idénticas al embrague original.

16.4. El embrague podrá ser controlado a través del sistema de control CIK.

16.5. No se permite ningún tratamiento a ninguna parte del embrague con ninguna sustancia (gasolina, aceite, aditivo...). Antes de efectuar cualquier tanda oficial se podrá solicitar la limpieza o sustitución del embrague original por parte de los Comisarios Técnicos.

Artículo 17. Centralita

17.1. La centralita podrá ser la marcada del tipo C o bien el modelo sin marcar, con un máximo de 16.000 RPM siempre que figure en el catálogo de repuestos de Pravimar SL para España.

Artículo 18. Radiador para refrigeración

18.1. El radiador de refrigeración vendrá determinado por el organizador y podrá ser del tipo que elija cada piloto pero siempre que figure en el catálogo de repuestos de Pravimar SL para España. Se permitirá el uso del radiador modelo corto o bien modelo largo que figuran en el catálogo de Pravimar S.L. y que son originales de la fábrica IAME Spa.



29 de enero de 2010