



REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO KF3

El presente Reglamento Técnico Especifico KF3, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KF3 y para todas las pruebas estatales de la categoría.

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

1) Reglamento Técnico Especifico para los motores 125 cc CIK

Todas las modificaciones de motores homologados, están autorizadas. Sin embargo las modificaciones que cambien el aspecto inicial, las cotas, los dibujos o las fotos de las piezas de origen representados en la Ficha de Homologación KF-3, no están autorizadas, salvo que hayan sido autorizadas explícitamente por un artículo del presente reglamento o por razones de seguridad, publicadas por CIK-FIA.

El motor homologado en KF4, manteniendo las características descritas en el Reglamento Especifico KF-4 y con las especificaciones siguientes:

- Válvula de escape no permitida: reemplazada por la tapa ciega fija homologada, o fundición en el cilindro no mecanizado.
- Ángulo de escape limitado a 170° máximo, en las lumbreras principales de escape excluyendo los boosters, medido al nivel del ángulo de apoyo de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del Reglamento Técnico de Karting de la R.F.E. de A., los cuales deben ser los del motor básico homologado.
- Volumen de los canales de transfer, longitud del canal de escape, perfil interior de la salida del canal de escape, anchuras cordales máximas de las lumbreras y plano de junta inferior del cilindro, de acuerdo con la Ficha de Homologación. Estos elementos deben ser controlados de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del Reglamento Técnico Especifico de motores KF.
- Régimen de motor limitado a 14.000 rpm.
- Volumen mínimo de la cámara de combustión de 12 cc medidos de acuerdo al método descrito en el Artículo 3 del RT de Karting R.F.E. de A.
- Embrague según los Dibujos Técnicos N° 15 y 16.
- Peso mínimo (embrague completo con corona de arranque y piñón motor) según la Ficha de Homologación del motor.
- El embrague del motor debe accionarse a 3.000 rpm máx, estando el kart con el piloto a bordo. Deberá estar en tracción directa (y accionado al 100%) a 5.000 rpm como máximo, en cualquier circunstancia.
- Escape mono tipo específico (dimensiones y volumen de acuerdo al Dibujo Técnico N° 12.
- Carburador de mariposa homologado para KF-3 con un diámetro máximo de 20 mm, con dos tornillos de regulación. Debe permanecer estrictamente de origen y estar conforme a la Ficha de homologación. Debe ajustarse a la galga suministrada por el fabricante para el control de la forma del conducto de admisión.
- La refrigeración se limita a un radiador único libre, con sólo un circuito, excluyendo cualquier otra combinación y exceptuando el circuito adicional de funcionamiento del termostato.
- Sistema de encendido homologado limitado a 14.000 rpm.
- Neumáticos: 5^ª homologados de tipo duro.
- Peso total mínimo: 145 kg.
- Mínimo peso del kart (sin combustible): 75 kg.

2) CHASIS

Chasis Homologados CIK o R.F.E. de A.

2.1. Fichas de homologación

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

2.2. Vía trasera

El ancho máximo de vía trasera será de 1360 mm.



2.3. Frenos

Para la categoría KF-3, está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

3) NEUMÁTICOS

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

3.1. Ancho rueda

El ancho máximo de una rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 185 mm.

4) PESOS

KF3

- Mínimo en orden de marcha: 145 kg.
- Mínimo del kart: 75 kg.

5) ADQUISICION DE DATOS Y TELEMETRIA

- 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 conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.

6) MATERIAL UTILIZABLE

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

- Chasis: 1 (**)
- Motores: 2
- Juegos neumáticos slick: 2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros).
- Juego neumáticos lluvia: 2 juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)

(*) Los juegos de neumáticos slick permitidos serán de libre utilización y a discreción del participante, siempre dentro de las normas de los parques de servicio.

(**) 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 mitin, 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.