

Regulament tehnic Clasa KZ2

Art.1. Echipamentul sportiv se compune din :

1. casca integrală cu următoarele caracteristici
 - omologare –conform anexa Standarde casti pentru karting
 - părțile ce nu pot fi acoperite cu stickere (colante) sunt specificate în Regulamentul International de Karting(RIK).
2. combinezon de pilotaj cu omologare CIK-FIA de nivel II
3. ghete de pilotaj pentru karting care sa acopere glezna
4. manuși de pilotaj pentru karting care să acopere încheietura palmei și să nu prezinte perforații.

Lipsa acestui echipament strict necesar duce la neacceptarea pilotului în concurs la verificarea tehnică inițială.

Art.2. Materialul sportiv pentru concurs este alcătuit din șasiu, motor cu anexe, anvelope pentru pista uscata si/sau uda.

Acesta trebuie sa fie în strictă conformitate cu regulamentul tehnic specific. In condițiile în care se constată neconformitati ale materialului de concurs la verificarea tehnica, pilotul nu va primi drept de participare în concurs, iar dacă neconformitatea se constată la verificarea tehnică din timpul concursului sau cea finală, pilotul va suferi consecințe în conformitate cu regulamentul sportiv național, iar mecanicul si delegatul structurii sportive vor primi sancțiuni conform regulamentului.

Art.3. MOTOR :

Motor mono-cilindric cu cutie de viteze, admisie cu clapete, racit cu apa, cu un singur circuit, omologat CIK-FIA.

Capacitatea cilindrica maxima: 125 cc.

Cutie cu clapete (Reed-valve) (dimensiuni si desen) in concordanta cu Fisa de Omologare. Capacul cutiei cu clapete: liber.

Cutie de viteze conforma cu Fisa de Omologare. Verificarea rapoartelor (inclusiv angrenajul primar) se face cu ajutorul unui disc gradat avand diametrul minim de 200mm sau cu ajutorul unui dispozitiv digital.

Comanda cutiei de viteze trebuie sa se realizeze manual si strict mecanic, fara niciun sistem de asistare. Orice sistem de intrerupere a aprinderii este interzis.

3.1. Carburatorul folosit trebuie sa fie DellOrto VSHS 30.

Carburatorul trebuie sa ramana strict original. Singurele reglaje autorizate sunt urmatoarele: ghilotina, acul, plutitoarele, camera de nivel constant, pulverizatorul, jicloarele si kit-ul de ace, cu conditia ca toate piesele interschimbabile sa fie DellOrto originale. Filtrul de combustibil incorporat si placa(piesa 28 din desenul nr 7 din regulamentul CIK) pot fi inlaturate; in cazul in care sunt pastrate, ele trebuie sa fie strict original.

Unghiul de deschidere totala a esapamentului de maximum 199°, indiferent de valoarea indicata in Fisa de Omologare (trebuie sa fie masurat cu un disc gradat de minim 200mm diametru sau cu un dispozitiv digital).

3.2. *Volumul camerei de ardere*: minim **13 cc**. Volumul camerei de ardere trebuie masurat cu ajutorul unei biurete de laborator de clasa A, gradata in zecimi de centimetru cub. Amestecul folosit pentru verificare va consta din benzina fara plumb si ulei pentru motoare in 2 timpi, amestecate intr-o proportie de 1:1. Camera va fi masurata cu ajutorul unui plug-insert avand caracteristici conforme cu regulamentul CIK-FIA si anexele acestuia.

3.3. *Bujia*: marca libera (model de serie si strict originala). Corpul bujiei (exceptie electrodul), stransa in chiulasa, nu trebuie sa patrunda in interiorul camerei de ardere.

Dimensiunea partii filetate a bujiei – lungimea: 18,5mm; pasul: M14x1,25.



3.4. *Lubrifianti*: Lubrifiantul utilizat trebuie sa se găsească pe lista CIK-FIA. Amestecul lubrifiantilor diferiti este strict interzis.

3.5. *Amortizor de zgomot la aspiratie* : omologat CIK

Se va tine cont de urmatoarele aspecte:

*Daca mansonul de cauciuc care conecteaza amortizorul de zgomot la aspiratie de carburator este **reversibil**, poate fi taiat doar intr-o parte, cea care se afla in interiorul amortizorului.

*Partea mansonului care conecteaza amortizorul de carburator trebuie sa fie vizibila tot timpul si trebuie sa fie in afara amortizorului.

3.6. *Identificatori*: zone plate prelucrate avand dimensiunea de 30mmx20mm cu rolul de a permite atasarea de stick-ere de identificare: pe fata cilindrului si pe partea superioara a carcasei cutiei cu clapete pentru semi-cartere.

Este permisă adăugarea unei contra-greutăți pe rotorul aprinderii; ea trebuie fixată prin intermediul a cel puțin 2 șuruburi, fără a aduce vreo modificare rotorului omologat.

3.7. *Esapament*: conform omologării CIK în vigoare.

3.8. *Amortizor* de zgomot pentru esapament: DRACING model KZ 2014 (tip SARNO și VARENNES), ELTO RACING model OVS-OVD-TD (tip inox), MC RACING model MC (tip KZ).

3.9. *Racirea* cu apă, cu un singur circuit, fără nici o altă combinație; este autorizat un circuit intern suplimentar folosind funcționarii normale a termostatului.

Toate modificările motoarelor omologate sunt permise. Cu toate acestea, modificările care duc la schimbarea aspectului inițial, a dimensiunilor, a desenelor sau fotografiilor componentelor originale reprezentate în Fișa de Omologare de KZ2 sunt interzise, exceptându-le pe cele autorizate în mod explicit de către un articol al prezentului Regulament sau din motive de securitate (publicat de către CIK-FIA).

Art.4. Șasiu: Șasiu cu omologare validă.

Tevile din componenta șasiului (ramei) a căror grosime este declarată în fișa de omologare trebuie să fie confecționate din material magnetic.

Titanul, magneziul precum și alte aliaje, sau materialele compozite (kevlar, fibră de carbon etc.) sunt interzise în componenta șasiului.

Un control obligatoriu va fi efectuat înainte de startul concursului. Pentru un concurs se acceptă folosirea unui șasiu principal și unuia de rezervă care vor fi marcate la verificarea tehnică.

Identificarea șasiilor omologate și a componentelor lor va putea fi posibilă datorită descrierilor tehnice (fotografii, desene, cote, etc.) conținute în fișa de omologare.

Modificările șasiului omologat cum ar fi spre exemplu poziția tevilor, sunt autorizate cu respectarea cotelor raportate la fișa de omologare aprobată. Poziția curbelor nu poate fi modificată, acestea trebuind să rămână în aceeași poziție, raportată la fișa de omologare aprobată.

Art.5. Podea : Trebuie să fie construită dintr-un material rigid, între traversa centrală și partea frontală a ramei. Trebuie să existe o margine laterală pe fiecare parte (de exemplu o bară) care să împiedice alunecarea picioarelor pilotului de pe podea.

*În podea este permisă o gaură de $\varnothing 35\text{mm}$ în dreptul coloanei de volan pentru a ușura accesul la piulita de strângere a coloanei de volan.

Art.6. Parașocuri (bare de protecție): Sunt protecții obligatorii frontale, posterioare și laterale din oțel magnetic.

6.1. Parașoc față :

- trebuie să fie alcătuit din minim 2 elemente.
- este construit dintr-o țevă superioară cu diametrul exterior de 16 mm minimum și o țevă inferioară de 20 mm. minimum, legate sau sudate între ele, ambele din oțel.
- parașocul va permite, în mod obligatoriu fixarea carenajului frontal.
- trebuie să fie fixat rigid de șasiu.
- trebuie să existe o zonă liberă între prinderi.

6.2. Parașoc spate :

- este obligatorie utilizarea parasocurilor de tip nou (cheson din plastic)

6.3. Parașocuri laterale :

- trebuie să fie alcătuite din cel puțin o bară (cu diametrul de 20 mm) care trebuie să permită fixarea caroseriei laterale obligatorii (ponton).
- trebuie fixate de șasiu cu minim un surub Ø min. 6mm cu piulita autoblocanta sau dublata.
- țevile de fixare trebuie să permită o încastrare de minim 30 mm. a parașocurilor.

6.4. Caroseria : Sunt admise caroseriile omologate de la 1 septembrie 2005, cu respectarea fișei de omologare a șasiului. Nu sunt admise caroserii cu omologare expirata. Tevile care susțin caroseria trebuie să fie din material magnetic. Caroseria este formată din două pontoane laterale, un carenaj frontal, un panou frontal purtător de număr și un parașoc posterior și are următoarele cerințe:

- caroseria trebuie să fie finisată impecabil, să nu aibă un caracter provizoriu și nici unghiuri ascuțite
- nici un element al caroseriei nu poate fi folosit ca rezervor de combustibil sau pentru fixarea lestului.
- nu se pot face decupări în caroserie.
- materiale: nemetalice - caroseria poate fi din plastic care nu se sparge în așchii. Fibra de sticlă, carbon sau kevlar sunt interzise.

6.5. Caroserie laterală (pontoane):

- în nici un moment nu trebuie să depășească în înălțime planul ce trece pe la partea superioară a roților față-spate, iar în lateral planul vertical care trece prin exteriorul roților față-spate, cu roțile față nebracate. În cazul manșei pe timp de ploaie caroseria laterală nu trebuie să depășească planul care trece prin exteriorul roților spate. Pontoanele nu pot fi retrase cu mai mult de 40 mm față de planul vertical ce trece prin exteriorul roțiilor spate-față, cu roțiile față nebracate.

- suprafața pontoanelor trebuie să fie uniformă și netedă, fără orificii.
- nici o parte a pontoanelor nu va acoperi vreo parte a pilotului când acesta este în poziția normală de condus.
- pontoanele nu trebuie să se suprapună șasiului-cadru văzut de dedesupt.
- pontoanele nu trebuie să rețină apa, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.
- ele trebuie fixate rigid pe parașocurile laterale.
- pe suprafața verticală, aproape de roțile spate trebuie prevăzut un spațiu pentru numărul de concurs.

6.6. Carenajul frontal:

- nu trebuie în nici un moment să depășească în înălțime planul orizontal ce trece prin partea superioară a roților față.
- nu trebuie să aibă margini tăioase.
- nu trebuie să depășească lățimea trenului față.
- carenajul frontal nu trebuie să rețină apa, pietrișul sau alte substanțe care pot influența cântărirea. La cântărire dacă aceste substanțe există se vor îndepărta.

Fixarea carenajului frontal se va face cu ajutorul unui chit de montaj conform Anexei 1.

- * Nici un alt dispozitiv de fixare nu este permis
- * Nu trebuie să existe nici un obstacol care să restricționeze mișcarea liberă spre direcția șasiului a carenejului frontal.
- * Tevile (superioara și inferioara) parasocului față trebuie să fie fixate de șasiu și să aibă suprafața **neteda**.
- * Orice intervenție care ridică nivelul de frecare între suprafața netedă a parasocului și kitul de montaj este interzisă.
- * Nici o piesă nu este permisă în zona A.
- * Clemele de închidere(3) trebuie să poată fi deschise și închise cu mână liberă.
- * Pe suprafața suportului de fixare(1) și suportului parasocului față(2) va fi vizibil nr.de omologare și sigla CIK.

6.7. Panoul frontal:

- nu trebuie să depășească în înălțime planul orizontal ce trece prin partea superioară a volanului.
- să nu împiedice funcționarea normală a pedalelor și să nu acopere picioarele pilotului în poziție normală de condus.

- el trebuie fixat rigid de rama șasiului la partea de jos, iar la partea de sus fie de o bară independentă, fie de coloana volanului.
- trebuie lăsat loc pentru numărul de concurs.

Art.7. Transmisia : Se va efectua numai pe roțile spate cu lanț. Toate tipurile de diferențial montate pe osii, în butucul roții sau altele, sunt interzise. Orice sistem de ungere este interzis.

Art.8. Apărătoarea de lanț : Este obligatorie(excepție cazurile unde nu se poate monta,ex. Motor Maxter) și trebuie să acopere eficient pinionul și coroana până la înălțimea axului. Se recomandă asigurarea protecției laterale.

Art.9.Direcția : Trebuie să fie controlată printr-un volan de formă circulară. Partea superioară, mai puțin de 2/3 din circumferința volanului poate fi dreaptă. Orice comandă prin cablu sau lanț este interzisă. Toate elementele direcției trebuie să fie montate cu elemente de siguranță (piulițe autoblocante, cu splinturi sau cu plastic). Se acceptă fuzete cu posibilități de reglare furnizate de constructorul ramei – piese de origine.

Art.10. Scaunul : Scaunul trebuie fixat la șasiu în 4 puncte sudate chiar de acesta. Scaunul pilotului trebuie să fie fixat eficient pe ramă și trebuie să fie astfel construit încât să împiedice pilotul să alunece în lateral la viraje, în față la frânări sau în spate la accelerații. În punctele de fixare superioare trebuie utilizate ranforsări cu grosimea de minim 1.5mm și o arie de minim 13cm² sau diametru minim de 40mm, între suport și scaun.

Dacă leștul este fixat pe scaun, este obligatorie utilizarea aceluiași tip de ranforsari.

Art.11.Pedalele : Indiferent de poziția pedalelor, acestea nu trebuie să depășească în nici o situație șasiul inclusiv bara de protecție din față. Ele trebuie montate în fața cilindrului principal de frână. Pedalele trebuie să fie fixate în mod obligatoriu de rama (șasiu).

Art.12.Accelerația :Accelerația se face cu ajutorul unei pedale, aceasta având obligatoriu un arc pentru revenire. Legătura între pedala de accelerație și carburator trebuie să fie mecanică.

Art.13. Frâna : obligatoriu hidraulică, trebuie să fie omologată CIK. Este obligatoriu ca frâna să acționeze pe toate 4 roțile, prin circuite separate față-spate, astfel încât dacă un circuit cedează, cel funcțional să acționeze pe 2 roți(fie față, fie spate). Comanda de la pedală la pompă trebuie să fie dublată (dacă se utilizează un cablu acesta trebuie să fie de minim 1,8 mm diametru fixat cu o clema de tip plat). Discurile de frână din carbon sunt interzise.

