



**REGLAMENTO
DEL
CAMPEONATO VASCO
2011
TECNICO ESPECÍFICO – X30
JUNIOR**



ÍNDICE

1. MOTOR AUTORIZADO Y REPUESTOS

1.1 Ficha de homologación.

1.2 Marcado de las piezas:

1.3 Recambios:

1.4 Normas de utilización.

1.5 Características técnicas.

1.5-1 Cigüeñal, rodamientos cigüeñal y retenes.

1.5-2 Cáster

1.5-3 Cilindro / Camisa

1.5-4 Pistón y bulón:

1.5-5 Cilindro conducto de escape

1.5-6 Cilindro conducto de admisión carburador:

1.5-7 Cilindro conductas transfers admisión laterales

1.5-8 Culata y cámara de combustión.

1.5-9 Carburador.

1.5-10 Silencioso de Admisión/Tobera de escape.

Silencioso de admisión

1.5-11 Sistema de encendido.

1.5-12 Embrague. Embrague. Corona. Disco zapatos.

Campana:

1.5-13 Transmisión - piñón.

1.5-14 Sistema de arranque.

1.5.15 Instalación eléctrica - Centralita.

1.5-16 Radiador refrigerador.



REGLAMENTO TÉCNICO MOTOR X-30 JÚNIOR

Este Reglamento Técnico específico del MOTOR X-30 Júnior más el resto de artículos del Reglamento Técnico KF3 Júnior en el que sean aplicables, será de obligado cumplimiento para las pruebas del **Campeonato VASCO y OPEN VASCO** de la categoría **Júnior X-30**

Cualquier modificación está prohibida si no está explícitamente autorizada por el presente reglamento.

Definiciones:

Pieza de serie u origen: Cualquier pieza que haya seguido todas las fases de fabricación previstas y efectuadas por el fabricante de la pieza considerada y montada en origen en el motor. Las piezas así denominadas, no pueden ser modificadas en su aspecto inicial, dimensiones, diseño o tratamiento de sus materiales, que alteren sus propiedades mecánicas originales. Cualquier modificación de una pieza de serie u origen, deberá indicarse especialmente en el artículo correspondiente en cuestión, en el que se hará indicación explícita de la modificación autorizada.

1. MOTOR AUTORIZADO Y REPUESTOS

El motor especificado para la categoría será de la marca Parilla, modelo X30 125cc RL - TAG JÚNIOR, fabricado por lame, y comercializado en España por los distribuidores nombrados por la fábrica, controlable mediante la lista de números de serie aportada por el fabricante / distribuidor. Cualquier modificación en el motor o en cualquiera de las piezas que lo componen, está prohibida, si no está explícitamente autorizada por el presente Reglamento.

1.1 Ficha de homologación.

Motor homologado por la RFEa y conforme a las especificaciones establecidas en la Ficha de Homologación, los anexos vigentes y este Reglamento Específico. Las piezas que componen el motor homologado, deberán ser de origen / serie (según Definiciones anteriores), con la excepción de las modificaciones expresamente autorizadas por el presente reglamento. Su identificación se deberá hacer, bien mediante las fotos, dibujos y dimensiones de la ficha de homologación, catálogo de repuestos o bien por comparación con una pieza de origen, a criterio de los Comisarios Técnicos. Las únicas diferencias entre dos piezas idénticas de origen, por dispersión en la calidad de fabricación, serán las reflejadas como tolerancias en la ficha de homologación.

1.2 Marcado de las piezas:

Todas las piezas principales del motor estarán marcadas por una marca específica. No está permitido la utilización de piezas o repuestos que no tengan las marcas especificadas, exceptuando las autorizadas en este reglamento,



1.3 Recambios:

Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catálogo de recambios del fabricante lame Spa, y fabricados de manera expresa para este modelo de motor, marca Parilla, modelo X30 125cc RL-TAG JÚNIOR. Los repuestos sólo podrán ser utilizados en caso de que figuren en el catálogo de recambios del motor del distribuidor para España, exceptuando las autorizaciones en este reglamento.

1.4 Normas de utilización.

Cualquier modificación en el motor suministrado o en cualquiera de las piezas que lo componen para su funcionamiento, está prohibida si no está explícitamente autorizada por algún artículo del presente Reglamento. La Ficha de Homologación del motor y sus anexos publicados, será la base principal de control y verificación de la validez de todas las piezas que componen el motor, junto con lo expresado en este reglamento. En el supuesto caso que la pieza en cuestión no esta definida claramente en la Ficha de Homologación o en alguno de los artículos del presente reglamento, ésta será considerada como de serie, siendo de aplicación todo lo indicado en el presente reglamento.

El catálogo de recambios del motor determinará los tres (3) tipos existentes de piezas:

- Nivel 1. Piezas originales que deben mantenerse de serie sin modificaciones.
- Nivel 2. Piezas que sólo pueden ser modificadas de acuerdo con lo permitido por el reglamento (Este Reglamento no permite piezas de este tipo).
- Nivel 3. Piezas libres.

El concursante acepta expresamente que en cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otros de serie Homologadas, lo que deberá realizarse inmediatamente. Los Comisarios Técnicos de la **Federación Vasca de Automovilismo**, se reservan el derecho de pedir a la empresa Irme Spa la elaboración de un informe técnico sobre la originalidad y / o conformidad de cualquiera de las piezas que componen el motor.

1.5 Características técnicas.

Modificaciones autorizadas

1.5-1 Cigüeñal, rodamientos cigüeñal y retenes.

Cigüeñal: Será el suministrado con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no están permitida ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de serie. Rodamientos del cigüeñal: Deberán ser en todo momento del tipo y características



expresadas en la Ficha de Homologación y como los que se entregan con el motor o como recambio original.

Retenes del cigüeñal: Deberán ser en todo momento del tipo y características expresadas en la Ficha de Homologación y como los que se entregan con el motor o como recambio original. Biela: el bulón pie de biela, la jaula pie de biela y la jaula cabeza de biela han de ser piezas de serie. La biela y sus componentes serán los suministrados con el motor o como recambio, y deben mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no están permitidos ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de serie.

1.5-2 Cárter

Serán los suministrados con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y la Ficha de Homologación.

Conductos de admisión cartero: Los conductos de admisión del Cárter deben mantener en todo momento la configuración y medidas expresadas en la Ficha de Homologación,

1.5-3 Cilindro / Camisa

En todo momento debe ser original. Cilindro / Camisa: El cilindro / camisa, como pieza única, será el suministrado con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y la Ficha de Homologación,

No está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación que altere las características de los materiales del cilindro / camisa originales. Se prohíbe toda mecanización y / o manipulación (fresado, lijado y / o pulido) de la camisa y/ o del pistón y/o cilindro. Cilindrada: Cilindrada, diámetros mínimos y máximos según ficha de homologación.

Carrera: Según ficha de homologación.

1.5-4 Pistón y bulón:

Según ficha de homologación. No podrán tener ningún tratamiento o modificación sobre sus características de origen.

1.5-5 Cilindro conducto de escape:

El conducto de escape debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo de la tobera de escape como el lado de apoyo de la lumbrera de escape de la camisa.

Ángulo máximo de apertura escape: Según ficha de homologación. Ancho

transfer escape: Según ficha de homologación. Configuración transfer

escape: Según ficha de homologación,

1.5-6 Cilindro conducto de admisión carburador:



El conducto de admisión debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo del carburador

como el lado de apoyo de la lumbrera de admisión de la camisa Ángulo de admisión: Según ficha de homologación.

- Ancho transfer de admisión: Según ficha de homologación.
- Configuración transfer de admisión: Según ficha de homologación.

1.5-7 Cilindro conductas transfers admisión laterales:

Los conductos de admisión por el cárter deben respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo sobre el cartero como en el lado de apoyo de las Lumbres laterales de admisión de la camisa.

- Ángulos apertura transfers: Según ficha de homologación.
- Ancho transfers laterales: Según ficha de homologación.
- Configuración transfers laterales: Según ficha de homologación.

1.5-8 Culata y cámara de combustión.

- Culata: La culata a utilizar será la suministrada con el motor o suministrada como recambio. No se permite ningún tipo de modificación de la culata.
- Volumen de la cámara de combustión: El volumen mínimo de la cámara de combustión será el indicado en la ficha de homologación. El sistema de medida será el sistema CIK de "Plug Insert", según el dibujo técnico n - 6. En todo momento de la prueba, este volumen debe ser respetado. Está prohibido cualquier dispositivo o artefacto que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen.
- Medida Squish: El Squish (distancia mínima entre el pistón y la culata) debe ser en todos los puntos de 1,20 mm como mínimo. El grueso de la varilla de estaño utilizada para medirlo debe estar comprendido entre 1,2 y 1,5 mm. El cuerpo de la bujía (sin incluir los electrodos) que penetra en la culata, no puede superar la parte más saliente de la propia cámara de combustión.
- Forma de la cámara: La forma de la cámara de combustión será mantenida con sus características originales según la ficha de homologación, con forma esférica y con el ángulo especificado en la ficha de homologación, debiendo ser controlable con la galga suministrada por el fabricante.
- Juntas de culata: No está permitido utilizar juntas de culata.

1.5-9 Carburador.

Será de la marca y modelo Tryton Hobbie 27mm, con las características técnicas descritas en la ficha de homologación y sin ninguna modificación sobre las características de serie / origen.



• Diámetro máximo: Según ficha de homologación.

- Dimensiones: Las dimensiones del carburador serán según ficha de homologación.
- Juntas: Las juntas serán de origen según Ficha de Homologación o catálogo de recambios.
- Sistema de inyección / pulverización: Cualquier tipo de sistema de inyección y / o pulverización de cualquier producto distinto del carburante autorizado por la carrera, o cualquier sistema que permita una inyección y / o pulverización del carburante autorizado a través de un sistema que no sea mediante el carburador original, están totalmente prohibidos.
- Filtro de aire. Sólo se autoriza la utilización del filtro de aire que se entrega con el motor o bien el mismo tipo, que sea entregado como recambio original. No se permite ninguna modificación en el filtro original ya la Tobera de sujeción original.
- Tobera de sujeción del filtro en el carburador, deberá estar montada en la posición original y no podrá presentar ninguna manipulación ni estar doblada, agujereada y / o manipulada. La utiliza los filtros en las entradas de aire del filtro es optativa, pero éstos, en caso de ser utilizados, deberán sersiempre los originales.

1.5-10 Silencioso de Admisión / Tobera de escape. Silencioso de admisión:

Será el suministrado con el motor o como recambio, debe ir instalado en su posición original, conservando todas sus características, medidas y funciones originales en todo momento, no están permitido por lo tanto ningún corte, dobladillo, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere. La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional.

- Diámetro máximo conductas: El número máximo, diámetro y dimensiones de los conductos de admisión en el silencioso será el definido en la ficha de homologación.
- Escape: Será suministrado junto con el motor o como recambio y respetando en todo momento las características definidas en la ficha de homologación.
- Terminal escape: Será el suministrado con el motor.
- Tobera de escape / juntas: La tobera de escape deberá mantener en todo momento la configuración y medidas de la pieza original sin ninguna modificación.



1.5-11 Sistema de encendido.

Encendido. Estator. Rotor. Bobina: 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.

- Avance y sistema de anclaje: Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación en sus características de serie. No está permitida ninguna modificación en: El chavetas del rotor o cigüeñal, chavetas de unión del rotor y cigüeñal, orificios y / o tornillos de sujeción del estator. El encendido debe estar fijada en el motor con todos sus elementos y en los puntos de origen, incluida la chavetas del cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.
- Bujía: Sólo están autorizadas, sin ninguna modificación, las bujías marca NGK con grado térmico BR9EG y BR10EG.
- Dimensiones bujía {rosca x longitud]: 14/125 x 18,5 mm.
- Interruptor Stop: Es obligatorio instalar el sistema de parada del motor, accionable desde el puesto de conducción.
- Pipa. La pipa de la bujía es libre.

1.5-13 Embrague. Embrague. Corona. Disco zapatos. Campana:

Embrague centrífuga en seco suministrado con el motor, manteniendo en todo momento sus características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación. Sólo podrá utilizarse el embrague que se entregue con el motor o en su defecto, otro del mismo tipo, características, marca y modelo que sea entregado como recambio original.

- Acoplamiento: El acoplamiento automático será eficaz y definitivo antes de las 5000 rpm.
- Protección embrague: La protección que recubre el embrague centrífugo suministrado con el motor debe mantenerse en todo momento. Se
- permite recortar la tapa de protección para facilitar el montaje de la cadena. El embrague podrá ser controlado a través del sistema de control CIK.
- No se permite tratar ninguna parte del embrague con ningún tipo de sustancia.

1.5-13 Transmisión - piñón.

Piñón: IOz, HZo 12z

Corona desarrollo: Libre

1.5-14 Sistema de arranque.

Arranque: Será de tipo eléctrico a bordo, alimentado por una batería exclusivamente para este efecto, con sistema de parada, accionables los dos



EAF – EUSKADIKO AUTOMOVILISMO FEDERAZIOA
FVA – FEDERACION VASCA DE AUTOMOVILISMO



por el piloto a bordo en posición normal de conducción y operativo durante todo el momento de la competición.

Batería: Del tipo seco. No podrá tener otra función que la de alimentación del arranque.

1.5.15 Instalación eléctrica - Centralita.

El relé de arranque, podrá ser sustituido por otro de otra marca, siempre y cuando mantenga sus características de origen. La centralita deberá ser la marcada del tipo F, con un máximo de 14.000 RPM, siempre que figure en el catálogo de recambios originales del suministrador para España.

1.5-16 Radiador refrigerador.

El radiador de refrigeración podrá ser elegido por el concursante, siempre y cuando sea uno de los que figure en el catálogo de recambios originales del suministrador para España y que sean originales de la marca lame Spa, Se permite la utilización del radiador modelo corto o largo siempre que figure en el catálogo de recambios originales del suministrador para España y que sean originales de la marca lame Spa