



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



REGLAMENTO TÉCNICO KAWASAKI JUNIOR CUP

Estas normas han sido creadas para especificar y limitar los cambios en las motocicletas en interés de la seguridad y garantizar la igualdad entre los participantes.

TODO LO NO AUTORIZADO Y DESCRITO EN ESTE REGLAMENTO ESTA ESTRICTAMENTE PROHIBIDO

Las motocicletas participantes deben ser únicamente del fabricante/modelo/versión Kawasaki/Ninja 250/EX250EAF/9F/8F homologada por el fabricante.

Las motocicletas utilizadas están autorizadas a albergar un limitado número de modificaciones. La mayoría de los cambios están permitidos por cuestiones de seguridad.

Las motocicletas de deben respetar todos los requerimientos del reglamento FIM de velocidad.

El aspecto frontal, trasero y lateral de las motocicletas de deben (excepto si esta indicado en este reglamento) presentar conformidad con la forma homologada (como originalmente la produce el fabricante). El aspecto del sistema de escape queda excluido de esta norma.

1.1 Cilindrada

2 cilindros hasta 250 cc 4-tiempos

La cilindrada debe permanecer en la medida homologada. La modificación de la carrera o el diámetro no esta permitida.

1.2 Peso mínimo

La FIM define como peso mínimo para un modelo homologado de venta al público como su peso en seco.

Se determina como peso en seco de un modelo el declarado por el fabricante.

Peso mínimo = peso en seco menos 15 kg

En la inspección final de carrera, las unidades verificadas serán pesadas en las condiciones en las que terminaron la carrera.

En cualquier momento del evento, el peso de cualquier maquina (incluyendo el deposito de combustible) no puede ser inferior al peso mínimo, con una tolerancia de 1 kg.

1.3 Color del dorsal

El fondo y las figuras (números) para la KAWASAKI JUNIOR CUP son blanco para el fondo y negro para los números, ambos entregados por Kawasaki Motors Europe NV.

El número fijado (y el fondo) para el piloto debe estar adherido a la motocicleta como se indica a continuación :

- dos en la parte frontal ligeramente desplazados hacia un lado;
- uno, en cada lado de la motocicleta.



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



En caso de disputa sobre la legibilidad de los números, la decisión del Director Técnico será irrevocable.

1.4 Combustible

Todos los motores deben utilizar gasolina convencional sin plomo con un máximo de contenido en plomo de 0.005 g/l (sin plomo) y un nivel de octanaje máximo MON de 90 (ver Art. 01.63 normas FIM para completa información)

1.5 Especificaciones de la motocicleta

Todos los elementos y/o dispositivos no mencionados en los próximos artículos deben permanecer originales tal y como el fabricante los ha producido para la motocicleta homologada.

1.6 Chasis (Bastidor)

El bastidor debe permanecer original tal y como el fabricante lo fabricó para la motocicleta homologada. Los laterales del bastidor pueden ser cubiertos por un elemento protector de material compuesto. Estos protectores deben copiar la forma del bastidor.

Nada puede ser añadido con soldadura o eliminado por mecanizado del bastidor, a excepción del anclaje del muelle del caballete lateral.

Todas las motocicletas deben mantener el VIN (número de bastidor ó chasis) del fabricante, con la excepción de los bastidores de repuesto.

Los soportes de motor o pletinas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

El sub-chasis debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Soportes adicionales para el asiento pueden ser añadidos pero no pueden ser eliminados los originales como el fabricante los produjo para la motocicleta homologada. Los accesorios atornillados al sub-chasis pueden ser eliminados.

La combinación de pintado está restringida (no se permite el cambio de color del chasis), así como el pulido del bastidor y/o del sub-chasis no está permitido.

1.7 Suspensión delantera

La estructura de la suspensión delantera (barras, tubos, punteras, puentes, etc.) debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Los componentes internos estándar originales de la suspensión delantera no pueden ser modificados, a excepción del válvulado hidráulico y la dureza de los muelles.

Cualquier cantidad y/o calidad de aceite puede ser utilizada en la suspensión delantera.

La altura de las barras de suspensión respecto a los puentes es de libre elección.

Los puentes superior e inferior de la dirección (tijas) deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

1.8 Horquilla trasera (Basculante)

Cada elemento del basculante debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada (incluyendo el pivote del basculante).

Los soportes para caballete trasero deben ser los suministrados en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP versión 2010.



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



Se permite la incorporación de un sistema de tensor rápido del eje de rueda trasera en el basculante, siempre atornillado. Los soportes deben tener aristas redondeadas (con radios grandes) vistos desde cualquier punto. Por razones de seguridad, es obligatorio el uso de un protector de cadena de material rígido, colocado de tal manera que evite el contacto con el recorrido inferior de la cadena y la corona de la rueda trasera, este protector debe ser el suministrado por Kawasaki Motors Europe N.V.

1.9 Suspensión trasera

El amortiguador trasero debe ser reemplazado por el suministrado en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP versión 2010, pero los anclajes originales de este (al basculante y al bastidor) deben ser utilizados y permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

La dureza del muelle del amortiguador es de libre elección.

1.10 Ruedas

Las ruedas deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

El original incluye un amortiguador de choque en la rueda trasera, este debe permanecer original como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

No se autoriza ninguna modificación en los ejes de rueda o ningún tipo de fijación o elemento de montaje para las pinzas de freno. Los separadores pueden ser modificados. Modificaciones en las ruedas para asegurar los espaciadores están permitidas. Las medidas de diámetro y anchura de la rueda deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

1.11 Frenos

Los discos de freno deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Las pinzas de freno delanteras y traseras (montaje, soporte, anclaje) deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Las bombas de freno delanteras y traseras deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Los conductos de freno delanteros y traseros deben ser sustituidos por los suministrados en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP.

Las pastillas de freno delanteras y traseras son de libre. El fijador de las pastillas de freno de las pinzas, puede ser sustituido por uno de tipo rápido.

Conductos de refrigeración adicionales no están permitidos.

1.12 Neumáticos

El número de neumáticos a utilizar durante cada una de las pruebas del campeonato es libre.

Sólo se permite utilizar el tipo, medidas y marca de neumático descrito a continuación, incluso en condiciones de lluvia:

- Neumático delantero: tipo TT 900 GP, medidas 110/80-17, marca DUNLOP.
- Neumático trasero: tipo TT 900 GP, medidas 120/80-17, marca DUNLOP.

Cualquier modificación sobre los neumáticos esta prohibida (corte, rayado, etc.)

Se permite el uso de calentadores.



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



1.13 Reposapiés/ mandos de pie

Los reposapiés y los pedales deben ser sustituidas por los suministrados en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP, pero sus anclajes al bastidor deben respetar los anclajes originales.

Los puntos de anclaje al bastidor (para los reposapiés, pedales y para el eje del selector de cambio) deben permanecer originales. Los reenvíos de los pedales pueden ser modificados.

Los puntos originales de anclaje no pueden ser modificados.

El extremo del reposapiés debe tener como mínimo un radio esférico sólido de 8 mm.

1.14 Manillares y manetas

Los manillares deben ser los originales de la motocicleta tal y como fue homologada por el fabricante.

Las manetas de embrague y freno, pueden modificar su posición original.

El puño de gas original no puede ser modificado.

El conjunto de interruptor de arranque y paro motor no puede ser modificado o sustituido, y debe permanecer en su posición original (manillar derecho)

1.15 Carenado/asiento

El conjunto de carenado frontal/cúpula/quilla/carenado trasero/asiento/guardabarros delantero debe ser sustituido por el suministrado en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP. No puede ser modificado ni en su forma ni en su color. A excepción del grosor de la espuma del asiento.

Los logotipos de los colaboradores deben permanecer visibles y completos en su forma y medidas. Se permite añadir logotipos de colaboradores personales en las zonas previstas para dicho fin, siempre y cuando no sean incompatibles con los colaboradores de la KAWASAKI JUNIOR CUP.

La combinación de soporte de relojes/carenado (araña) puede ser sustituida por los suministrados en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP.

El carenado inferior (quilla) debe tener la capacidad, en caso de rotura de motor, de albergar como mínimo la mitad de la capacidad de aceite y de refrigerante del motor (mínimo 5 litros).

La quilla debe incorporar una abertura de 25 milímetros de diámetro en la parte frontal inferior. Este agujero debe permanecer cerrado en condiciones de seco y debe ser sólo abierto en condiciones de mojado si así lo declara la dirección de carrera.

El guardabarros trasero y/o el protector de cadena puede ser modificado para albergar coronas de transmisión de mayor diámetro.

1.16 Depósito de combustible

El depósito de gasolina debe forrarse completamente de una mousse de elemento de carburante (preferentemente con Explosafe).

El conducto de sobrante de combustible debe incluir una válvula anti retorno y descargar en un depósito de 250 cc construido con un material apropiado.

1.17 Instalación eléctrica

No se permite ninguna modificación.



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



Las partes no utilizadas por la supresión permitida de algún elemento, deben ser fijadas a la instalación principal con cinta adhesiva.

La instalación original puede ser modificada como se indica a continuación: Las partes de la instalación que no se utilizan por haber sido eliminados sus componentes como son, indicadores de dirección (intermitentes), claxon, electro-ventilador de refrigeración, etc. Deben ser desconectados o desmontados (no se permite realizar ningún corte en la instalación).

1.18 Batería

El tipo y medidas de la batería deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

1.19 Radiador, sistema de refrigeración y enfriador de aceite

El sistema y los componentes de refrigeración líquida del motor no pueden ser modificados, a excepción del líquido refrigerante y el tapón del radiador. Se puede colocar delante del radiador de agua una rejilla de protección.

1.20 Caja de filtro y filtro de aire

La caja de filtro debe permanecer original como el fabricante la produjo para la motocicleta homologada, pero los tubos de drenaje pueden ser sellados.

El filtro de aire (elemento filtrante) debe permanecer original como el fabricante la produjo para la motocicleta homologada.

El conducto de des-vaporización de aceite del cárter motor debe estar conectado y descargar en la caja de filtro.

1.21 Conductos/cuerpos de admisión

No pueden ser alterados en sus medidas y componentes. Las mariposas de admisión de accionamiento mecánico o eléctrico deben permanecer montadas y en funcionamiento.

1.22 Sistema de Inyección de combustible

No se permiten modificaciones.

Los inyectores deben ser los originales como en la motocicleta homologada.

No se permiten modificaciones en la bomba de combustible o en el regulador de presión de combustible.

La unidad de control electrónico (ECU) no puede ser sustituida. La programación de la unidad de control puede ser alterada con la inclusión de la unidad adicional suministrada en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP.

1.23 Culata

No se permiten modificaciones.

No se puede añadir o eliminar material de la culata.

Las válvulas, asientos, guías, muelles y fijadores deben permanecer originales como el fabricante las produjo para la motocicleta homologada.

Arandelas adicionales para los muelles de válvula no están permitidas.

1.24 Árboles de levas

No se permiten modificaciones.



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



1.25 Coronas de los árboles de levas

No se permite ninguna modificación.

1.26 Cigüeñal

No se permite ninguna modificación (incluyendo pulido o aligerado).

1.27 Bomba de aceite y conductos de aceite

No se permiten modificaciones en la bomba de aceite ni en los conductos de aceite.

1.28 Bielas

No se permite ninguna modificación (incluyendo pulido o aligerado).

1.29 Pistones

No se permite ninguna modificación (incluyendo pulido o aligerado).

1.30 Segmentos del pistón

No se permite ninguna modificación.

1.31 Bulón de pistón y clips

No se permite ninguna modificación.

1.32 Cilindros

No se permite ninguna modificación.

1.33 Cáster motor y tapas de motor (p.ej. tapa de encendido, tapa de mebrague, etc.)

No se permite ninguna modificación (incluyendo pintado, pulido o aligerado).

Todos los cárteres que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo cárter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar® suministrados en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP.

1.34 Transmisión/Caja de cambios

No se permite ninguna modificación.

No se permite la instalación en el mecanismo selector del sistema de cambio rápido (quick shifter).

El piñón de ataque (eje secundario), cadena y corona trasera, son de libre elección de marca y número de dientes (desarrollo). La cadena de transmisión secundaria debe respetar las medidas originales, pero se permite el uso de cadenas sin retenes.

1.35 Embrague

No se permite ninguna modificación.

Sólo los discos de embrague y los de fricción pueden ser sustituidos, pero su cantidad debe permanecer como en el original.

1.36 Encendido / Sistema de control del motor



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



La unidad de control electrónico (ECU) no puede ser sustituida. La programación de la unidad de control puede ser alterada con la inclusión de la unidad adicional suministrada en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP.

1.37 Generador, alternador, arranque eléctrico

No se permite ninguna modificación.

El arranque eléctrico debe operar normalmente y estar en condiciones de arrancar el motor durante todo el evento (competición).

1.38 Sistema de Escape

El colector de escape original no puede ser sustituido, pero se permite la eliminación del catalizador interior. Dicha eliminación no puede alterar las medidas externas del colector de escape original.

El silenciador y el tubo de conexión entre este y el colector, debe ser sustituido por el suministrado en el KIT COPA KAWASAKI JUNIOR CUP.

El límite de ruido para es de 96 dB/A (con 2 dB/A en cualquier momento de la carrera).

1.39 Tornillería

La tornillería Standard puede ser sustituida por otro material y diseño, pero el Titanio no está permitido. La dureza y diseño debe ser igual al original o superar la dureza del original de la tornillería original sustituida.

La tornillería puede ser taladrada para insertar alambre de seguridad, pero la intención de reducción de peso no está permitida.

Tornillería de Aluminio puede ser utilizada en puntos no estructurales de la motocicleta.

1.40 Los siguientes elementos PUEDEN ser alterados o sustituidos de los originales

Cualquier tipo de líquido lubricante de la marca ELF, de frenos de la marca ELF o de suspensión de la marca Öhlins puede ser utilizado.

Cualquier tipo de bujía.

Cualquier tipo de válvula de inflado para los neumáticos.

Los pesos de equilibrados de las ruedas pueden ser descartados, cambiados o añadidos.

1.41 Los siguientes elementos PUEDEN ser eliminados

Ventilador del radiador y su cableado.

Accesorios atornillados al sub-chasis trasero.

1.42 Los siguientes elementos DEBEN ser eliminados

Faros delanteros, piloto trasero e indicadores de dirección (intermitentes).

Espejos retrovisores.

Claxon.

Soporte de matrícula.

Bolsa de herramientas.

Ganchos de transporte y de sujeción de casco.

Estribos y soportes de estribos de pasajero.

Anillas de sujeción del pasajero.



Campeonato Mediterráneo de Velocidad 2010



Soporte lateral (caballete), los anclajes de este solidarios al bastidor DEBEN de mantenerse.

1.43 Los siguientes elementos DEBEN ser modificados

El control del acelerador debe cerrarse por si solo cuando no se actúa sobre el.

TODOS los tapones de vaciado deben ser asegurados con alambre. Los filtros de aceite externos, pernos y tornillos que tengan contacto con alguna cavidad con aceite (p.e.: en cárteres motor, conductos de aceite, enfriadores de aceite, etc.) deben ser asegurados con alambre.

Todas las motocicletas deben tener un sistema cerrado de des-vaporizador. El conducto des-vaporizador del carter motor debe estar conecta y descargar en la caja de filtro de aire.

Todos los conductos de descarga y de sobre nivel instalados deben utilizar las vías de descarga ya existentes.

No se permite la emisión a la atmósfera de ningún conducto de descarga o sobre-nivel.

Cuando un conducto de desvalorización de motor es utilizado, este debe descargar en un depósito de descarga, colocado en una posición accesible y de una capacidad mínima de 250cc.

1.44 Equipamiento adicional

Equipamiento adicional no original no puede ser añadido (p.e.: toma de datos, telemetría, etc.).

La telemetría no esta permitida, pero potenciómetros y sensores que sean desconectados, pueden mantenerse en su posición original.