

# DÉCISIONS DE LA CIK-FIA

texte supprimé = ~~texte barré~~

nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **immédiate**  
Publié le **09/03/2017**

Implementation: **immediate**  
Published on **09/03/2017**

RÈGLEMENT TECHNIQUE  
TECHNICAL REGULATIONS

## 2.16) MOTEUR

### 2.16.1 – Généralités

Par moteur, est entendu l'ensemble propulseur du véhicule en état de marche, comprenant un bloc cylindre, un carter, éventuellement une boîte de vitesses, un système d'allumage, un ou plusieurs carburateurs et un silencieux d'échappement.

Tout système d'injection est interdit. La pulvérisation de produits autres que le carburant est interdite.

Le moteur ne devra pas comporter de compresseur ni de système quelconque de suralimentation. En Superkart, un système de refroidissement par air ou par liquide est autorisé.

**Toute modification de l'intérieur du moteur ne peut être effectuée que par retrait de matière.**

Les moteurs de OK, OK-Junior, KZ2 et KZ1 devront être décrits dans un catalogue du Constructeur et faire l'objet d'une fiche descriptive dite «Fiche d'Homologation» d'après le modèle établi par la CIK-FIA. Cette Fiche d'Homologation sera tamponnée et visée par l'ASN et la CIK-FIA (voir Règlement d'Homologation).

Les moteurs de Superkart doivent être agréés par la CIK-FIA avec le catalogue officiel des pièces détachées du Constructeur (voir Règlement d'Agrément).

\*\*\*\*\*

### 4.2.2 - KZ1 :

Seules les admissions à clapets sont autorisées.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et **similaires** aux photos, dessins, **matériaux** et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
- le nombre de lumières et de canaux d'échappement.

Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières:

- Ajout d'inserts dans les conduits.

- Les restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur:

- le nombre de carburateurs et leur diamètre **de venturi**,
- caractéristiques extérieures **l'aspect extérieur** du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs.

On n'entend pas par modification de l'aspect extérieur du moteur les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

**Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :**  
**le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter**

# DECISIONS OF THE CIK-FIA

deleted text = ~~crossed-out text~~

new text = **text in bold underlined**

## 2.16) ENGINE

### 2.16.1 – General

By engine is meant the propelling unit of the vehicle in running order, including a cylinder block, sump and possible gearbox, ignition system, carburettor(s) and exhaust silencer.

All systems of injection are forbidden. The spraying of products other than fuel is forbidden.

The engine shall not comprise a compressor or any super-charging system. In Superkart, a cooling system by air or liquid is authorised.

**Any modifications inside the engine may only be carried out by the removal of material.**

OK, OK-Junior, KZ2 and KZ1 engines must be described in the Manufacturer's catalogue and be the subject of a descriptive form called "Homologation Form" from the model established by the CIK-FIA. This Homologation Form shall be stamped and signed by the ASN and the CIK-FIA (see the Homologation Regulations).

Superkart engines must be approved by the CIK-FIA with the Manufacturer's official spare parts catalogue (see the Approval Regulations).

\*\*\*\*\*

### 4.2.2 - KZ1:

Only reed-valve intakes are authorised.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings, **materials** and physical dimensions described on the Homologation Form.

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- the stroke,
- the bore (outside the maximum limits),
- the connecting rod centreline,
- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,
- the number of exhaust ports and ducts,

The creation of new exhaust ducts or ports is forbidden.

- Adding of inserts in the ducts:

- the restrictions according to the specific regulations.

b) Outside the engine:

- the number of carburettors and diameter of choke,
- external characteristics **appearance** of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar-code stickers.

Modification to the external appearance of the engine does not include the fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself, provided that their homologated position is not modified.

**The following are not considered to be modifications to the external appearance of the engine:**  
**modification of the colour of the parts, the trimming of cooling connections and modification to the fixations (including but not limited to fixations of the carburettor,**

**les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même) à condition de ne pas modifier leur position homologuée.**

**of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself) provided that their homologated position is not modified.**

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

**5.2.1 - KZ2.**

Seules les admissions à clapets sont autorisées.

Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et **similaires** aux photos, dessins, **matériaux** et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.

Modifications autorisées: Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf:

a) À l'intérieur du moteur:

- la course,
  - l'alésage (en dehors des limites maximum),
  - l'entre-axe de la bielle,
  - le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,
  - le nombre de lumières et de canaux d'échappement,
- Il est interdit de créer de nouveaux canaux d'échappement ou de nouvelles lumières:
- Ajout d'inserts dans les conduits:
  - les restrictions prévues selon les règlements spécifiques.

b) À l'extérieur du moteur:

- nombre de carburateurs et leur diamètre **de venturi**,
- caractéristiques extérieures **l'aspect extérieur** du moteur monté, sauf dans le cas d'usinages nécessaires à la mise en place des code-barres adhésifs.

On n'entend pas par modification de l'aspect extérieur du moteur les modes de fixation du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même, à condition de ne pas modifier leur position homologuée.

**Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :**  
**le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement, de l'embrayage ou du moteur lui-même), à condition de ne pas modifier leur position homologuée.**

**5.2.2 - Moteurs OK et OK-Junior: voir Articles 18 & 19:**

**Seules les admissions à clapets sont autorisées.**

**Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours être conformes et similaires aux photos, dessins, matériaux et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation.**

**Modifications autorisées : Toutes modifications du moteur homologué sont autorisées sauf :**

**a) À l'intérieur du moteur :**

- la course,
- l'alésage (en dehors des limites maximum),
- l'entre-axe de la bielle,
- le nombre de canaux de transfert et lumières d'admission dans le cylindre et le carter,

**5.2.1 - KZ2.**

Only reed-valve intakes are authorised.

The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings, **materials** and physical dimensions described on the Homologation Form.

Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:

a) Inside the engine:

- the stroke,
  - the bore (outside the maximum limits),
  - the connecting rod centreline,
  - the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,
  - the number of exhaust ports and ducts,
- The creation of new exhaust ducts or ports is forbidden.
- Adding of inserts in the ducts:
  - the restrictions according to the specific regulations.

b) Outside the engine:

- number of carburetors and diameter of choke,
- external characteristics **appearance** of the fitted engine, except for machining necessary for the application of bar code stickers.

Modification of the external appearance of the engine does not include the fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself, provided that their homologated position is not modified.

**The following are not considered to be modifications to the external appearance of the engine:**  
**modification of the colour of the parts, the trimming of cooling connections and modification of the fixations (including but not limited to fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust, of the clutch or of the engine itself), provided that their homologated position is not modified.**

**5.2.2 - OK and OK-Junior engines: see Articles 18 & 19:**

**Only reed-valve intakes are authorised.**

**The original parts of the homologated engine must always comply with and be similar to the photographs, drawings, materials and physical dimensions described on the Homologation Form.**

**Modifications allowed: All modifications to the homologated engine are allowed except:**

**a) Inside the engine:**

- the stroke,
- the bore (outside the maximum limits),
- the connecting rod centreline,
- the number of transfer ducts and inlet ports in the cylinder and crankcase,

- le nombre de lumières et de canaux d'échappement,
- les restrictions prévues selon les règlements spécifiques,
- la limitation à 4 % de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.

**b) À l'extérieur du moteur:**

- le nombre de carburateurs (du fait de l'utilisation obligatoire d'un carburateur homologué),
- l'aspect extérieur du moteur monté,

**Ne sont pas considérés comme des modifications de l'extérieur du moteur :**  
**le changement de la couleur des pièces, le découpage des connexions de refroidissement et la modification des modes de fixation (y compris sans s'y limiter les fixations du carburateur, de l'allumage, de l'échappement ou du moteur lui-même), à condition de ne pas modifier leur position homologuée.**

\*\*\*\*\*

**Article 18**  
**Règlement Spécifique Général OK**

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation OK sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA):

\* Le moteur de base doit être adaptable pour utilisation dans les catégories spécifiques:

\* Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA. **Toutes modifications des moteurs homologués sont autorisées conformément à l'Art. 5.2.2 du Règlement Technique.**

\* Matériaux exotiques interdits:

\* Acier ou aluminium obligatoire pour toutes les pièces sollicitées mécaniquement et/ou transmettant des forces:

\* Carbone interdit pour toutes les pièces structurelles:

\* Carters moteur et cylindre issus obligatoirement d'une fonte d'aluminium:

\* Vilebrequin, bielle et axe de piston: acier magnétique obligatoire:

\* Pistons issus obligatoirement d'une fonte ou d'une forge d'aluminium:

\* Cylindre avec chemise en fonte d'acier:

\* Cylindrée maximum: 125 cm<sup>3</sup>.

\* Course comprise entre 54 mm minimum et 54,5 mm maximum:

\* Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement.

\* Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.

\* Admission par clapets dans les demi-carters ou dans le cylindre:

\* Power-valve monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 22 et être homologuée avec le moteur.

\* Suralimentation interdite.

\* Volume minimum de chambre de combustion:

- the number of exhaust ports and ducts,
- the restrictions according to the specific regulations,

- the quantity of lubricant added to the fuel limited to 4%.

**b) Outside the engine:**

- the number of carburetors (because of the mandatory use of a homologated carburettor),
- the external appearance of the fitted engine.

**The following are not considered to be modifications to the external appearance of the engine:**  
**modification of the colour of the parts, the trimming of cooling connections and modification of the fixations (including but not limited to fixations of the carburettor, of the ignition, of the exhaust or of the engine itself), provided that their homologated position is not modified.**

\*\*\*\*\*

**Article 18**  
**General Specific Regulations for OK**

\* All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the OK Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA):

\* The basic engine must be adaptable for use in all specific categories:

\* Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA. **All modifications of the homologated engines are authorized according to Art. 5.2.2 of the Technical Regulations.**

\* Exotic materials forbidden:

\* Mandatory steel or aluminium for any components with a mechanical function and/or transmitting forces:

\* Carbon forbidden for all structural parts:

\* Engine crankcases and cylinder obligatorily from aluminium casting:

\* Crankshaft, connecting rod and gudgeon pin: mandatory magnetic steel:

\* Pistons obligatorily from aluminium casting or forging:

\* Cylinder with steel casting liner:

\* Maximum cylinder capacity: 125 cc.

\* Stroke comprised between 54 mm minimum and 54.5 mm maximum:

\* Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only.

\* The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.

\* Intake by reed valves in the crankcases or in the cylinder:

\* Specific monotype power-valve which must correspond to drawing No. 22 and be homologated with the engine.

\* Supercharging forbidden.

\* Combustion chamber minimum volume:

9 cm<sup>3</sup>, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1c.

\* Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.

\* Angle d'échappement limité à 194° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon la méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.

\* Valve de décompression obligatoire. Elle doit être implantée sur le dessus de la culasse.

\* Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.

\* Système d'équilibrage homologué, obligatoire, contrôlable (présence et fonctionnement) directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens contraire du vilebrequin. Le degré d'équilibrage sera de 25% minimum (voir détails dans le Règlement d'Homologation).

\* Limitation du régime moteur à maximum 16 000 tr/min.

\* **Système d'allumage homologué avec limiteur spécifique à 16 000 tr/min maximum.**

\* Carburateur à papillon homologué de diamètre 24 mm maximum avec deux vis de réglage.

Toutes les dimensions et la forme du canal d'entrée indiquées sur la Fiche d'Homologation doivent rester strictement d'origine. La forme du canal d'entrée doit également être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur.

Tous les autres trous ou rainures non dimensionnés situés à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques, par leur nombre et leur disposition, à la Fiche d'Homologation.

\* Dans le cas de l'utilisation d'un carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF2, devant rester strictement d'origine. Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA.

Devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

\* Embrayage interdit.

\* Démarreur interdit.

\* Batterie interdite.

\* Échappement monotype spécifique devant correspondre au dessin technique n° 21.

\* Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm.

\* Limitation sonore à 100 dB/A maximum à 7 500 tr/min.

\* Limitation à 4% de la quantité de lubrifiant ajouté au carburant.

\* Limitation des émissions chimiques contrôlée lors de l'homologation.

\* Identifiants: emplacements de 30 mm x 20 mm usinés et plats pour mise en place des identifiants autocollants:

- à l'avant du cylindre;

- sur la partie supérieure du logement de la boîte à clapets pour les demi-carters.

\* Pneus: 5" homologués de type Prime.

\* Masse totale minimum: 145 kg (Pilote compris).

\* Masse minimum du kart (sans carburant): 70 kg.

\*\*\*\*\*

9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c.

\* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.

\* Exhaust angle limited to 194° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.

\* Decompression valve mandatory. It must be fitted on the top of the cylinder head.

\* Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.

\* Mandatory homologated balance system made with unbalanced systems rotating in the opposite direction to that of the crankshaft. The balancing will be 25% minimum (see details in the Homologation Regulations). It must be possible to control its presence and operation directly from the outside.

\* Engine speed limit set at maximum 16,000 rpm.

\* **Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 16,000 rpm**

\* Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm comprising two set screws.

All given dimensions and the shape of the inlet duct on the Homologation Form must remain strictly original. The shape of the inlet duct must also comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

All other undimensioned holes or milling grooves inside or outside of the carburettor body must be identical in number and arrangement to the Homologation Form.

\* In case of using a KF2 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the carburettor sealed by the inspector during the homologation inspection procedure and kept at the disposal of the CIK-FIA.

It must comply with the Homologation Form and the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

\* Clutch not permitted.

\* Starter not permitted.

\* Battery not permitted.

\* Specific monotype exhaust which must correspond to the technical drawing No. 21.

\* CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 ducts of 23 mm.

\* Noise limited to 100 dB/A maximum at 7,500 rpm.

\* Quantity of lubricant added to the fuel limited to 4%.

\* Limited chemical emissions controlled at the homologation.

\* Identifications: machined flat spaces of 30 mm x 20 mm for the attachment of the specified identification stickers:

- at the front of the cylinder;

- on the upper part of the reed box housing for the half-sumps.

\* Tyres: 5" homologated Prime type.

\* Total minimum mass: 145 kg (Driver included).

\* Minimum mass of kart (without fuel): 70 kg.

\*\*\*\*\*

## Article 19 Règlement Spécifique OK-Junior

\* Toutes les modifications des moteurs homologués sont autorisées. Cependant les modifications changeant l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation Ok-Junior sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité (publiées par la CIK-FIA).

Moteur homologué en OK, avec maintien des caractéristiques décrites à l'Article 18 et avec les différences suivantes :

**\* Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA. Toutes modifications des moteurs homologués sont autorisées conformément à l'Art. 5.2.2 du Règlement Technique.**

**\* Cylindrée maximum : 125 cm<sup>3</sup>.**

**\* Refroidissement par eau (carters, cylindre et culasse), d'un circuit uniquement.**

**\* Le refroidissement est limité à un seul radiateur libre, avec un seul circuit, sans aucune autre combinaison ; un circuit interne supplémentaire servant au fonctionnement normal des thermostats est autorisé.**

\* Power-valve interdite: remplacée par l'obturateur fixe, homologué, ou logement dans le cylindre non usiné.

**\* Suralimentation interdite.**

\* Volume de chambre de combustion minimum de 12 cm<sup>3</sup>, mesuré selon méthode décrite dans l'Annexe n° 1b du Règlement Technique.

**\* Bougie: marque libre (de grande production et devant rester strictement d'origine). Le culot de la bougie (électrodes non comprises) serrée sur la culasse ne doit pas dépasser la partie supérieure du dôme de la chambre de combustion.**

\* Angle d'échappement limité à 170° maximum sur les lumières d'échappement, mesuré au niveau de la chemise selon méthode décrite à l'Article 2.25.3.2 du Règlement Technique.

**\* Valve de décompression obligatoire. Elle doit être implantée sur le dessus de la culasse.**

**\* Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.**

\* Régime de rotation limité à maximum 14 000 tr/min.

**\* Système d'allumage homologué avec limiteur spécifique à 14 000 tr/min maximum.**

\* Carburateur à papillon homologué de diamètre 20 mm maximum avec deux vis de réglage.

Toutes les dimensions et la forme du canal d'entrée indiquées sur la Fiche d'Homologation doivent rester strictement d'origine. La forme du canal d'entrée doit également être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur.

Tous les autres trous ou rainures non dimensionnés situés à l'intérieur ou à l'extérieur du corps du carburateur doivent être identiques, par leur nombre et leur disposition, à la Fiche d'Homologation.

\* Dans le cas de l'utilisation d'un carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué KF3, devant rester strictement d'origine. Pour dissiper tout doute, cela signifie que le carburateur doit être en tout point identique, dans la limite des tolérances raisonnables de fabrication, à celui plombé par l'inspecteur lors de la procédure d'inspection d'homologation et étant à disposition de la CIK-FIA.

Devant être conforme à la Fiche d'Homologation et à l'outillage

## Article 19 Specific Regulations for OK-Junior

\* All modifications of the homologated engines are authorised. However, modifications changing the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the OK-Junior Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons (published by the CIK-FIA).

Engine homologated in OK, maintaining the characteristics described in Article 18 and with the following differences:

**\* Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA. All modifications of the homologated engines are authorized according to Art. 5.2.2 of the Technical Regulations.**

**\* Maximum cylinder capacity: 125 cc.**

**\* Water cooled (crankcases, cylinder and cylinder head), with one circuit only.**

**\* The cooling is limited to one single free radiator with one single circuit, excluding any other combination; an additional inner circuit for the normal functioning of the thermostats is allowed.**

\* Power-valve not permitted: replaced by the homologated fixed blanking cover, or housing in the cylinder not machined.

**\* Supercharging forbidden.**

\* Combustion chamber minimum volume of 12 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1b to the Technical Regulations.

**\* Spark plug: free make (mass-produced and strictly original). The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.**

\* Exhaust angle limited to 170° maximum on the exhaust ports, measured at the level of the liner in accordance with the method described in Article 2.25.3.2 of the Technical Regulations.

**\* Decompression valve mandatory. It must be fitted on the top of the cylinder head.**

**\* Dimensions of the threaded spark-plug housing - length: 18.5 mm; pitch: M 14 x 1.25.**

\* Engine speed limited to maximum 14,000 rpm.

**\* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14,000 rpm**

\* Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm comprising two set screws.

All given dimensions and the shape of the inlet duct on the Homologation Form must remain strictly original. The shape of the inlet duct must also comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

All other undimensioned holes or milling grooves inside or outside of the carburettor body must be identical in number and arrangement to the Homologation Form.

\* In case of using a KF3 homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. For the avoidance of doubt, this means that the carburettor must be identical in every aspect, within the reasonable manufacturing tolerances, to the carburettor sealed by the inspector during the homologation inspection procedure and kept at the disposal of the CIK-FIA.

It must comply with the Homologation Form and the tooling depo-

RÈGLEMENT TECHNIQUE  
TECHNICAL REGULATIONS

---

déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.

\* **Embrayage interdit.**

\* **Démarrateur interdit.**

\* Echappement monotype spécifique devant correspondre au dessin n° 23.

\* **Silencieux d'aspiration homologué CIK-FIA avec 2 conduits de 23 mm.**

\* Pneus: 5" homologués de type Prime ou Option.

\* Masse totale minimum: 140 kg (Pilote compris).

\* Masse minimum du kart (sans carburant): 70 kg.

sited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.

\* **Clutch not permitted.**

\* **Starter not permitted.**

\* Specific monotype exhaust which must correspond to technical drawing No. 23.

\* **CIK-FIA homologated inlet silencer with 2 ducts of 23 mm.**

\* Tyres: 5" homologated Prime or Option type.

\* Total minimum mass: 140 kg (Driver included).

\* Minimum mass of kart (without fuel): 70 kg.

