



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~  
nouveau texte = **texte en gras souligné**

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~  
new text = **text in bold underlined**

Application : **Immédiate**

Implementation: **Immediate**

REGLEMENT TECHNIQUE  
TECHNICAL REGULATIONS

### Article 2 Prescriptions Générales

#### 2.1) GÉNÉRALITÉS

**2.1.1** – Le kart et toutes les modifications doivent se conformer au règlement spécifique du Groupe et/ou de la Catégorie dans lequel/laquelle le kart est engagé, ou aux Prescriptions Générales ci-dessous.

#### 2.1.2 – Application des Prescriptions Générales

Les présentes Prescriptions Générales s'appliquent à tous les Groupes et Catégories dans l'hypothèse où ceux-ci ne font pas l'objet de dispositions spécifiques.

**2.1.3** – Il est du devoir de chaque Concurrent de prouver aux Commissaires Techniques et aux Commissaires Sportifs que son kart est en conformité avec le Règlement dans son intégralité à tout moment de l'épreuve.

#### 2.1.4 – Modifications

Toute modification est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA. Par modification, on comprend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine homologuées **représentées sur la Fiche d'Homologation.**

#### 2.1.5 – Addition de matériau et de pièces

Toute addition ou fixation de matériau ou de pièces est interdite si elle n'est pas explicitement autorisée par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité décidées par la CIK-FIA. Du matériau retiré ne pourra pas être réutilisé. La remise en état de la géométrie du cadre, suite à un accident, est permise par addition des matériaux nécessaires à la réparation (métal d'apport pour soudure, etc.); les autres pièces qui seraient usées ou endommagées ne pourront pas être réparées par addition ou fixation de matériau, à moins qu'un article du présent Règlement ne l'autorise par exception.

### 2.2) KART

#### 2.2.1 – Exigences générales

**2.2.1.1** – Un kart est composé du châssis-cadre (avec ou sans carrosserie), des pneus et du moteur. Il doit remplir les conditions générales suivantes:

**2.2.1.2** – Position de conduite: sur le siège, les pieds vers l'avant.

**2.2.1.3** – Nombre de roues: 4.

**2.2.1.4** – Matériel: l'utilisation de titane sur le châssis est interdite.

#### 2.2.2 – Exigences spéciales

- Châssis	Article 2.3
- Dimensions et poids	Article 2.4
- Pare-chocs	Article 2.5
- Plancher	Article 2.6
- Carrosserie	Article 2.7
- Transmission	Article 2.8

### Article 2 General Prescriptions

#### 2.1) GENERAL

**2.1.1** – The kart and any modification must conform to the specific regulations of the Group and/or the Category in which the kart is entered, or to the General Prescriptions below.

#### 2.1.2 – Application of the General Prescriptions

These General Prescriptions apply to all Groups and Categories in the event that they are not subject to specific regulations.

**2.1.3** – It is the duty of every Entrant to prove to the Scrutineers and to the Stewards that his kart integrally complies with the Regulations throughout the event.

#### 2.1.4 – Modifications

Any modification is forbidden if it is not explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons decided by the CIK-FIA. By modification are meant any operations likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of an original homologated part **represented on the Homologation Form.**

#### 2.1.5 – Adjunction of material or parts

Any adjunction or fixation of material or of parts is forbidden if it is not expressly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons decided by the CIK-FIA. Removed material may not be used again. Rebuilding the frame geometry, following an accident, is authorised by adjunction of the materials necessary for the repairs (additional metal for welding, etc.); other parts which may be worn out or damaged may not be repaired by addition or fixation of material, unless an article of these Regulations authorises it exceptionally.

### 2.2) KART

#### 2.2.1 – General requirements

**2.2.1.1** – A kart is composed of the chassis-frame (with or without the bodywork), the tyres and the engine. It must comply with the following general conditions:

**2.2.1.2** – Driving position: on the seat, the feet to the front.

**2.2.1.3** – Number of wheels: 4.

**2.2.1.4** – Equipment: the use of titanium on the chassis is forbidden.

#### 2.2.2 – Special requirements

- Chassis	Article 2.3
- Dimensions and weight	Article 2.4
- Bumpers	Article 2.5
- Floor tray	Article 2.6
- Bodywork	Article 2.7
- Transmission	Article 2.8



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~  
nouveau texte = **texte en gras souligné**

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~  
new text = **text in bold underlined**

Application : **Immédiate**

Implementation: **Immediate**

### REGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

#### 2.16.7 – Allumage

Dans toutes les catégories sauf en Superkart et ICE, le système d'allumage utilisé doit être homologué par la CIK-FIA.

Pour les catégories KZ1, KZ2, FSA, FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam et ICC-Sudam-Junior, le système d'allumage utilisé doit être de type analogique et tout système d'allumage variable (système d'avancement et de retardement progressif) est interdit.

Pour les catégories KF4, KF3, KF2 et KF1, l'allumage doit être digital avec limiteur de régime intégré.

Pour les allumages dont le rotor est extérieur et saillant et exposé, un système de protection enveloppant les parties tournantes devra être mis en place.

Tout système électronique permettant un auto-contrôle des paramètres de fonctionnement du moteur alors que le kart est en mouvement est interdit.

Sur décision des Commissaires Sportifs, il sera possible d'interchanger l'allumage des Concurrents contre celui fourni par la CIK ou l'ASN concernée (mêmes modèles homologués).

#### 2.17) SILENCIEUX D'ASPIRATION

Dans toutes les catégories sauf en Superkart, un silencieux d'aspiration homologué par la CIK-FIA est obligatoire.

Pour les catégories KZ1, KZ2, FSA, FA et ICE: conduits de 30 mm maximum.

Pour les catégories KF4, KF3, KF2, KF1, ICC-Sudam, ICC-Sudam-Junior, ICA et ICA-Junior: conduits de 23 mm maximum.

En Superkart, les boîtes à air à volume variable sont interdites.

#### 2.18) ÉCHAPPEMENT

**Dans toutes les catégories, il doit être en acier magnétique.**

En KF4, KF2, KZ2, KZ1, ICA et ICA-J, l'échappement doit être homologué.

Dans toutes les catégories (sauf en Superkart et ICE), l'échappement devra s'effectuer derrière le Pilote et ne pas se produire à une hauteur supérieure à 45 cm par rapport au sol.

La sortie du silencieux d'échappement, dont le diamètre extérieur devra être supérieur à 3 cm, ne devra pas excéder les limites définies aux Articles 2.4 et 2.5 (sauf en Superkart et ICE).

Il est interdit de faire passer l'échappement, de quelque façon que ce soit, par l'avant et par le plan où s'inscrit le Pilote assis dans sa position normale de conduite.

Tout système de «power valve» est interdit sauf en KF4, KF2, KF1 et Superkart Division 1.

#### 2.19) BRUIT

##### 2.19.1 – Contrôle des décibels

Pour réduire le bruit, des dispositifs de silencieux d'échappement efficaces sont obligatoires.

La limite du bruit en vigueur est de 100 dB/A maximum, y compris toutes tolérances et l'influence de l'environnement. Le bruit sera mesuré avec le moteur à un régime de 7 500 t/min, +/- 500 t/min, le kart posé sur un support réalisé selon les directives CIK (dessin technique n°9 en annexe) ou posé à même le sol dans le cas des Super-

#### 2.16.7 – Ignition

In all categories except Superkart and ICE, the ignition system used must be homologated by the CIK-FIA.

For the KZ1, KZ2, FSA, FA, ICA, ICA-Junior, ICC-Sudam and ICC-Sudam-Junior categories, the ignition system used must be of analogical type and any variable ignition system (system of progressive advance and delay) is forbidden.

For the KF4, KF3, KF2 and KF1 categories, the ignition must be digital with an integrated rev limiter.

For ignitions with an external and projecting rotor, a protection system covering the rotating parts must be mounted.

Any electronic system allowing an auto-control of the parameters of functioning of the engine while the kart is in motion is forbidden.

On decision of the Stewards, it will be authorised to interchange Entrants' ignition systems for the system supplied by the CIK or the ASN concerned (same homologated models).

#### 2.17) INLET SILENCER

In all categories except Superkart, an inlet silencer homologated by the CIK-FIA is mandatory.

For the KZ1, KZ2, FSA, FA and ICE categories: ducts of 30 mm maximum.

For the KF4, KF3, KF2, KF1, ICC-Sudam, ICC-Sudam-Junior, ICA and ICA-Junior categories: ducts of 23 mm maximum.

In Superkart, variable volume air boxes are forbidden.

#### 2.18) EXHAUST

**In all categories, it must be made with magnetic steel.**

In KF4, KF2, KZ2, KZ1, ICA and ICA-J, the exhaust must be homologated.

In all categories (except in Superkart and ICE), the exhaust system shall discharge behind the Driver and shall not operate at a height of more than 45 cm from the ground.

The exhaust silencer outlet, the external diameter of which must be more than 3 cm, must not exceed the limits defined under Articles 2.4 and 2.5 (except in Superkart and ICE).

It is forbidden for the exhaust in any way to pass forward and across the plane in which the Driver is seated in his normal driving position.

All systems of «power valve» are forbidden except in KF4, KF2, KF1 and Superkart Division 1.

#### 2.19) NOISE

##### 2.19.1 – Decibel checks

In order to reduce the noise, efficient exhaust silencers are compulsory.

The noise limit in force is 100 dB/A maximum, including all tolerances and the influence of the environment. The noise will be measured at an engine rotation of 7,500 t/min, +/- 500 rpm, with the kart placed on a support made according to CIK instructions (technical drawing No. 9 appended) or placed on the ground in the case of Super-



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~  
nouveau texte = **texte en gras souligné**

Application : **Immédiate**

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~  
new text = **text in bold underlined**

Implementation: **Immediate**

### REGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

- Moteurs KF (piston, embiellage, boîte à clapets, arbre d'équilibrage):  
Cotes: <25 mm 25-60 mm 60-100 mm >100 mm  
Tolérance: +/- 0,5 mm +/- 0,8 mm +/- 1 mm +/- 1,5 mm

- Autres pièces:  
Cotes: <25 mm 25-60 mm >60 mm  
Pièces usinées: +/- 0,5 mm +/- 0,8 mm +/- 1,5 mm  
Pièces brutes ou soudées: +/- 1,0 mm +/- 1,5 mm +/- 3,0 mm.

Toutes les mesures sont effectuées dans le système métrique: cm, mm, kg, ° (degré), etc.

**2.25.3.1** – Valeurs sans tolérance, à tout moment et quelles que soient les conditions:

- Cylindrée.
- Diamètre du venturi du carburateur.
- Limite de bruit.
- Mesure du poids.
- Volume de chambre de combustion.
- «Squish».
- Toute valeur minimum et maximum.

**2.25.3.2** – Méthode de mesure des angles d'ouverture des lumières d'admission et d'échappement

Afin de fiabiliser la mesure, une cale de 0,20 mm d'épaisseur et 10 mm de largeur, taillée en pointe à son extrémité, sera utilisée pour matérialiser le début et la fin de la mesure. Cette cale sera pincée à l'axe cordal de chaque lumière,  
- entre l'arête de la partie supérieure du segment ou du piston et son intersection avec l'arête de la lumière (pour la lumière d'échappement),  
- entre l'arête inférieure de toute partie de la jupe du piston définissant le début théorique du cycle d'admission et son intersection avec l'arête de la périphérie du cylindre (pour la lumière d'admission).  
Sera considérée comme début et fin de mesure de l'angle la position par laquelle le pincement de la cale de 0,20 mm permettra la mesure du plus grand angle possible.

Cette cale pourra être mise en place par l'intérieur du cylindre ou par le conduit de la lumière à contrôler. En aucun cas, la cale n'aura l'obligation d'être mise dans une position horizontale ou verticale.

La lecture sera faite par disque gradué d'un diamètre minimum de 200 mm ou avec un appareil de mesure à affichage digital commandé par codeur.

La cale sera taillée en pointe pour permettre de mesurer uniquement les lumières de sections de moins de 10 mm.

**Dans le cas de lumière ne permettant pas l'utilisation de cette cale (ex. : booster), la mesure sera effectuée avec une corde à piano de diamètre 0,2 mm.**

**2.25.3.3** – Carrosserie en plastique

Tolérance de +/- 5% sur les dimensions homologuées.

**2.25.3.4** – Modifications

Voir Prescriptions Générales pour le Groupe 1 (Article 4), le Groupe 2 (Article 5) et les moteurs KF4, KF3, KF2 et KF1 (Articles 18 à 21).

- KF engines (piston, crankshaft & conrod, reed box, balance shaft):  
Dimensions: <25 mm 25-60 mm 60-100 mm >100 mm  
Tolerance: +/- 0.5 mm +/- 0.8 mm +/- 1 mm +/- 1.5 mm

- Other parts:  
Dimensions: < 25 mm 25 - 60 mm > 60 mm  
Machined parts: +/-0.5 mm +/-0.8 mm +/-1.5 mm  
Raw or welded parts: +/-1.0 mm +/-1.5 mm +/-3.0 mm

All the measurements are taken using the metric system: cm, mm, kg, ° (degree), etc.

**2.25.3.1** – Without tolerance (at all times and whatever the conditions may be):

- Cubic capacities.
- Diameter of the carburettor venturi.
- Noise limit.
- Weight measurement.
- Combustion chamber volume.
- «Squish».
- Any minimum and maximum value.

**2.25.3.2** – Method for measuring the opening angles of the inlet and exhaust ports

In order to make the measurement more accurate, a 0.20 mm thick and 10 mm wide wedge sharpened to a point at one end will be used to establish the start and finish of the measurement. This wedge will be gripped at the chord axis of each port  
- between the edge of the upper part of the piston ring or of the piston and its intersection with the edge of the port (for the exhaust port),  
- between the lower edge of any part of the piston skirt defining the theoretical beginning of the inlet cycle and its intersection with the edge of the cylinder periphery (for the inlet port).  
The position by which the gripping of the 0.20 mm wedge will permit the measurement of the largest possible angle will be considered as the beginning and the end of the measurement of the angle.

This wedge may be set in position through the inside of the cylinder or through the duct of the port to be checked. It will not be mandatory on any account for the wedge to be placed in a horizontal or vertical position.

The reading will be carried out using a graduated disc with a minimum diameter of 200 mm or a digital display measuring device operated by a coder. The wedge will be sharpened to a point in order to be able to measure only ports with sections of less than 10 mm.

**In the case of a port which does not allow the use of this wedge (e.g.: booster), the measurement will be taken using a piano chord with a diameter of 0.2 mm.**

**2.25.3.3** – Plastic bodywork

Tolerance of +/- 5% on the homologated dimensions.

**2.25.3.4** – Modifications

See General Prescriptions for Group 1 (Article 4), Group 2 (Article 5) and the engines KF4, KF3, KF2 and KF1 (Articles 18 to 21).



## DECISIONS DU CMSA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~  
nouveau texte = **texte en gras souligné**

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~  
new text = **text in bold underlined**

Application : **Immédiate**

Implementation: **Immediate**

### REGLEMENT TECHNIQUE TECHNICAL REGULATIONS

Règlement Technique.

- \* Échappement monotype spécifique (dimensions et volume selon dessin technique n°12 en annexe). Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique d'échappements sera désigné suite à un appel d'offres.
- \* Carburateur de diamètre 20 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- Pour les Championnats, Coupes et Trophées de la CIK-FIA, un fournisseur unique de carburateurs sera désigné suite à un appel d'offres.
- \* Radiateur libre.
- \* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 14 000 tr/min.
- \* Pneus: 5" homologués de type médium ou dur.
- \* Poids total minimum: 145 kg (Pilote compris).
- \* Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

#### Article 20 Règlement Spécifique KF2

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- \* Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche d'Homologation soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.
- \* **Montage possible d'une vis de réglage de la power-valve spécifiquement modifiée pour la KF1 dans le but de recevoir la fixation d'un capteur de mesure de déplacement de la guillotine. L'utilisation dudit capteur est cependant interdite en KF2.**
- \* Volume de chambre de combustion minimum de 9 cm<sup>3</sup>, mesuré selon méthode décrite dans l'annexe n°1c du Règlement Technique.
- \* Régime de rotation limité à maximum 15 000 tr/min.
- \* Carburateur de diamètre 24 mm maximum, à papillon avec deux vis de réglage et homologué, devant rester strictement d'origine et devant être conforme à l'outillage déposé par le Constructeur pour contrôler la forme du canal d'entrée.
- \* Radiateur(s) libre(s).
- \* Allumage homologué avec limiteur spécifique à maximum 15 000 tr/min.
- \* Pneus: 5" homologués de type soft, médium ou dur.
- \* Poids total minimum: 158 kg (Pilote compris).
- \* Poids minimum du kart (sans carburant): 75 kg.

#### Article 21 Règlement Spécifique KF1

Moteur homologué en KF4, avec les modifications suivantes:

- \* Le fonctionnement mécanique de la power-valve est libre, pour autant que toutes les pièces du dessin explosé figurant sur la Fiche soient utilisées et qu'aucune autre pièce n'y soit ajoutée.

appendix No. 1b to the Technical Regulations.

- \* Specific monotype exhaust (dimensions and volume according to technical drawing No. 12 appended). For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single exhaust supplier will be designated further to an invitation to tender.
- \* Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 20 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.
- For the CIK-FIA Championships, Cups and Trophies, a single carburettor supplier will be designated further to an invitation to tender.
- \* Free radiator.
- \* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 14 000 rpm.
- \* Tyres: 5" homologated medium or hard type.
- \* Total minimum weight: 145 kg (Driver included).
- \* Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.

#### Article 20 Specific Regulations for KF2

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- \* The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Homologation Form are used and that no other components are added.
- \* **It is allowed to fit a power-valve adjusting knob specifically modified for KF1 in order to accept the mounting of a throttle-valve shift measurement sensor. The use of the said sensor is however forbidden in KF2.**
- \* Combustion chamber minimum volume of 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c to the Technical Regulations.
- \* Engine speed limited to maximum 15,000 rpm.
- \* Homologated butterfly carburettor with a maximum diameter of 24 mm, comprising two set screws; it must remain strictly original. It must comply with the tooling deposited by the Manufacturer for the control of the shape of the inlet duct.
- \* Free radiator(s).
- \* Homologated ignition system with a specific limiter at maximum 15,000 rpm.
- \* Tyres: 5" homologated soft, medium or hard type.
- \* Total minimum weight: 158 kg (Driver included).
- \* Minimum weight of kart (without fuel): 75 kg.

#### Article 21 Specific Regulations for KF1

Engine homologated in KF4, with the following modifications:

- \* The mechanical functioning of the power-valve is free, provided that all the components shown on the exploded drawing included on the Form are used and that no other components are added.



## DECISIONS DU CMAA SUR PROPOSITIONS DE LA CIK

texte supprimé = ~~texte barré~~  
nouveau texte = **texte en gras souligné**

## DECISIONS OF THE WMSC ON PROPOSALS OF THE CIK

deleted text = ~~crossed-out text~~  
new text = **text in bold underlined**

Application : **01/01/2009**

Implementation: **01/01/2009**

REGLEMENT TECHNIQUE  
TECHNICAL REGULATIONS

### Article 18 Règlement Général KF4

- \* Les pièces d'origine du moteur homologué doivent toujours conserver leur construction d'origine et être conformes et identifiables aux photos, dessins et grandeurs physiques décrites sur la Fiche d'Homologation et présentes sur le moteur plombé lors de l'homologation.
- \* Les modifications susceptibles de changer l'aspect initial, les cotes, les dessins ou les photos des pièces d'origine représentés sur la Fiche d'Homologation sont interdites, sauf si elles sont explicitement autorisées par un article du présent Règlement ou pour des raisons de sécurité.
- \* Le moteur de base doit être adaptable pour utilisation dans les trois catégories spécifiques.
- \* Moteur alternatif mono-cylindre 2-temps à prise directe, homologué par la CIK-FIA.
- \* Matériaux exotiques interdits.
- \* Acier et **ou** aluminium obligatoires **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.
- \* Hauteur du bloc-cylindre mesurée entre le plan de joint supérieur de la chemise et le plan de joint du pied du cylindre.
- \* Volume des canaux de transfert, longueur du canal d'échappement, profil intérieur de sortie du canal d'échappement et plan de joint inférieur du cylindre selon la Fiche d'Homologation. Ces éléments doivent être contrôlés selon la méthode décrite à l'Annexe n°3.
- \* 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, avec pompe à eau intégrée.
- \* Radiateur homologué.
- \* Admission par clapets dans les demi-carters ou dans le cylindre.
- \* Power-valve autorisée, homologuée avec commande (ouverture) pneumatique et rappel (fermeture) mécanique, sans connexions électroniques.
- \* Suralimentation interdite.
- \* Volume minimum de chambre de combustion: 9 cm<sup>3</sup>, mesuré selon la méthode décrite à l'Annexe n°1c.
- \* Bougie: marque libre. 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.
- \* Dimensions du puits fileté de bougie - longueur: 18,5 mm; pas: M 14 x 1,25.
- \* Système d'équilibrage homologué, obligatoire, démontable et contrôlable directement depuis l'extérieur, réalisé à l'aide de systèmes déséquilibrés tournant en sens con-

### Article 18 General Regulations for KF4

- \* The original parts of the homologated engine must always retain their original construction and comply with and be similar to the photographs, drawings and physical heights described on the Homologation Form and present on the engine sealed at the homologation.
- \* The modifications likely to change the initial aspect, the dimensions, the drawings or the photographs of the original parts represented on the Homologation Form are forbidden, except if they are explicitly authorised by an article of these Regulations or for safety reasons.
- \* The basic engine must be adaptable for use in all three specific categories.
- \* Direct drive single-cylinder 2-stroke reciprocating engine homologated by the CIK-FIA.
- \* Exotic materials forbidden
- \* Mandatory steel **and 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.
- \* Height of cylinder block measured between the upper gasket plane of the liner and the gasket plane of the cylinder base.
- \* Volume of transfer ducts, exhaust duct length, internal profile of the exhaust duct outlet and lower gasket plane of the cylinder according to the Homologation Form. These elements must be controlled according to the method described in Appendix No. 3.
- \* 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, with an integrated water pump.
- \* Homologated radiator.
- \* Intake by reed valves in the crankcases or in the cylinder.
- \* Power-valve authorised, homologated with pneumatic control (opening) and mechanical return (closing), without any electronic connections.
- \* Supercharging forbidden.
- \* Combustion chamber minimum volume: 9 cc, measured in accordance with the method described in Appendix No. 1c.
- \* Spark plug: the make is free. The spark plug barrel (electrodes not included) tightened on the cylinder head must not extend beyond the upper part of the combustion chamber dome.
- \* 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%