

CEV



**CEV 2013
REGLAMENTO TÉCNICO
Moto2**

**REGLAMENTO TÉCNICO Moto2
CEV 2013**

Índice

- 1. Motor**
- 2. Sistema de admisión de carburante**
- 3. El depósito de combustible y manguitos**
- 4. Airbox**
- 5. Gasolina y lubricantes**
- 6. Sistema de Escape**
- 7. Sistema de Refrigeración**
- 8. Embrague y Transmisión**
- 9. Encendido y electrónica**
- 10. Toma de datos**
- 11. Diseño de Chasis, Construcción y carenado**
- 12. Peso**
- 13. Frenos**
- 14. Suspensión**
- 15. Llantas**
- 16. Neumáticos**
- 17. Materiales y Construcción**
- 18. General**
- 19. Otras normas**
- 20. Números y Fondos**

**REGLAMENTO TÉCNICO Moto2
CEV 2013**

Reglamento Técnico

Fabricante del motor la motocicleta: Honda Motor Co., Ltd.
Modelo: CBR600RR07 - CBR600RR08 - CBR600RR09 – CBR600RR10
CBR600RR11 – CBR600RR12 – CBR600RR13

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO
ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO

1. Motor

1.1 Se deberá montar el modelo Honda CBR 600 RR, modelos 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 o **2013**.

1.2 Se permite el mecanizado o el cambio de los piñones de los arboles de levas, así como de los tornillos que los soportan.

1.3 Se autoriza eliminar la válvula anti retorno "pair". Para ello, se permite instalar unas tapas metálicas planas en la culata.

1.4 El motor de arranque se puede retirar, así como los piñones relacionados con éste, que se encuentran en el motor.

1.5 La junta de culata puede ser cambiada.

1.6 El filtro de aceite puede ser cambiado.

1.7 Todos los carters que contengan aceite y que puedan entrar en contacto con la pista como consecuencia de una caída tendrán que estar protegidos por un segundo carter hecho de un material compuesto como el carbono o el Kevlar®, aluminio, plástico o placas de acero y/o barras también estarán permitidas. Todos estos dispositivos deben estar diseñados para resistir choques repentinos y deben ser atornillados al carter.

1.8 Los manguitos de refrigeración y los accesorios pueden ser cambiados para realizar el diseño individual de los radiadores.

1.9 En caso de ser necesario, la culata se puede planificar y los asientos de las válvulas reparar, para permitir su reutilización. Este planificado no puede exceder los 0,1 mm. que recomienda el fabricante del motor para este trabajo.

1.10 Los únicos pistones permitidos, son los originales. Los pistones de "sobremedida" que ofrece el fabricante, no están permitidos.

1.11 Ningún otro cambio que no esté precisado en este artículo, está permitido.

1.12 En caso de disputa sobre estas modificaciones, la decisión del Director Técnico, será definitiva.

2. Sistema de admisión de carburante

2.1 Los cuerpos de admisión deben ser los originales del fabricante del motor homologado.

2.2 No se autoriza la modificación del regulador de presión. Pueden ser eliminados el soporte, la aguja y el flotador de la bomba original de gasolina.

2.3 Las gomas que unen el cuerpo de admisión a la culata, no pueden ser modificadas o cambiadas.

3. El depósito de combustible y manguitos

3.1 El diseño y la construcción del depósito de combustible es libre, siguiendo las directrices de las normas de Grandes Premios, Art. 2.6. No existen restricciones de capacidad.

3.2 El/los tapón(es) de depósito de gasolina debe/n poseer un sistema de apertura y cierre “de rosca”.

3.3 Las fijaciones de los conductos de combustible deben mantenerse originales. No obstante se permiten conectores rápidos en dichos conductos.

4. Airbox

4.1 La caja de aire debe mantenerse igual que la originalmente producida por el fabricante de la motocicleta, incluyendo los inyectores secundarios.

4.2 El elemento filtrante puede suprimirse o remplazarse.

4.3 Los tubos de drenaje o de aspiración deben estar cerrados (precintados).

4.4 Todas las motocicletas deben estar provistas de un sistema de reciclado cerrado. La aspiración de aceite debe estar conectada y descargarse en la caja de aire.

4.5 Solo puede ser usado el airbox de la motocicleta homologada. Ninguna modificación, alteración o añadido a esta caja de filtro de aire está permitida, excepto las descritas a continuación.

- Los conductos de aire de entrada al airbox pueden ser cambiados para ajustarse al diseño del chasis.

4.6 Las cámaras de resonancia en la parte superior de la caja de filtro de aire (airbox) pueden ser modificadas, cambiadas o eliminadas, junto a la tapa superior, o bien dejando esta tapa en su lugar. Podrán ser reemplazadas por una placa plana. El volumen de la caja de filtro (airbox) desde el filtro hacia atrás, no podrá incrementarse respecto del original. Consultar el "Diagrama 1" del Apéndice Moto2

Si se monta una placa plana, el sensor de temperatura de aire original debe ser instalado en la placa en un lugar equivalente a la posición original. Consultar el "Diagrama 2" del Apéndice Moto2.

4.7 Solo aire o la mezcla de aire/combustible está permitida entre el conducto de admisión y la cámara de combustión.

4.8 Los inyectores deben ser unidades del fabricante del motor homologado.

4.9 Los pabellones venturi (trompas de admisión) **SI** pueden modificarse o remplazarse con relación a aquellos montados por el fabricante en la motocicleta homologada.

4.10 Las mariposas de gas no pueden ni cambiarse, ni modificarse.

4.11 No se autoriza el enfriamiento artificial del carburante.

4.12 Está permitido montar un depósito entre la tapa de balancines y el airbox, con la única función de recoger sobrantes del motor. Ninguna otra función está permitida (como la modificación de la presión generada) y únicamente los respiraderos del motor se podrán conectar entre la tapa de balancines, dicho depósito y el airbox. Este depósito y sus

conexiones deberán ser revisables en cualquier momento y por tanto, no podrán construirse en el chasis, de modo que dificulte su inspección.

5. Gasolina y lubricantes

5.1 Solo se autoriza la utilización de carburante normal sin plomo con una tasa de plomo máxima de 0,005 g/l (sin plomo) y un MON máximo de 90. Sólo se puede usar el combustible del suministrador designado. Este combustible está conforme con el Reglamento de Carburantes RFME/FIM. La utilización de este carburante sin adición ni modificación, es obligatoria **durante todo el evento (entrenamientos libres, entrenamientos cronometrados, warm-up y carreras)** (ver reglamento para las especificaciones detalladas).

5.2 Puede ser usado cualquier tipo de aceite.

6. Sistema de Escape

Escape

6.1 El sistema de escape es de libre fabricación y elaboración, siguiendo las normas FIM en lo que a seguridad respecta.

6.2 Los sistemas de longitud variable en los escapes no están permitidos.

Control de Ruido

6.3 El límite de ruido será de un máximo de 115 dB/A, medidos de manera estática a RPM – 5.500 RPM

7. Sistema de Refrigeración

7.1 El diseño y construcción del sistema de refrigeración es libre.

7.2 El intercambiador original agua/aceite es obligatorio, y la adición de radiadores de aceite no está permitido.

8. Embrague y Transmisión

8.1 El tipo de embrague (en baño de aceite) y su mando (por cable) deben mantenerse.

8.2 Todos los discos de embrague pueden reemplazarse.

8.3 Los muelles de embrague pueden cambiarse.

8.4 La campana de embrague puede cambiarse.

8.5 Los embragues de origen pueden modificarse con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

8.6 Pueden ser sustituidos por embragues no originales con sistema de deslizamiento limitado en la transmisión (tipo anti-patinaje).

8.7 El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica está prohibidos.

8.8 Están autorizados los sistemas externos de cambio rápido de velocidades. (Cableado y potenciómetro incluidos)

8.9 Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

8.10 Se autoriza a cambiar o modificar la tapa del embrague, para adaptar un embrague nuevo.

8.11 Otras modificaciones a la caja de cambio o el mecanismo de cambio no están autorizadas.

9. Encendido y electrónica

9.1 La Unidad de Control Electrónico (ECU) es libre.

9.2 No están permitidos los sistemas de control de tracción.

10. Toma de datos

10.1 Los sistemas de toma de datos son libres

11. Diseño de Chasis, Construcción y carenado

11.1 El chasis será un prototipo, diseñado y construido siguiendo las normas técnicas del FIM Grand Prix. El chasis, basculante, depósito de combustible, asiento y carenado/colín, no pueden provenir de una motocicleta de producción, deben ser prototipos.

11.2 El carenado inferior debe estar fabricado para contener, en caso de incidente en el motor, al menos la mitad de la totalidad del aceite y del líquido de refrigeración del motor (mínimo 5 litros). La parte inferior de las aberturas en el carenado debe estar situada al menos a 50mm por encima de la parte interior del carenado.

11.3 El carenado inferior deberá incluir un agujero de 25mm, situado en la parte delantera del mismo. Este agujero debe permanecer cerrado mediante un tapón en caso de pista seca y deben abrirse únicamente en caso de lluvia.

12. Peso

12.1 El peso mínimo total (motocicleta + piloto) será: **215 Kgs**

13. Frenos

13.1 Deben estar realizados en aleación de acero. Queda totalmente prohibida la utilización de discos de freno de carbono y compuesto cerámicos.

14. Suspensión

14.1 Están prohibidos aquellos sistemas de suspensión activos o semi- activos y /o controles electrónicos de cualquier aspecto de la suspensión, incluyendo aquellos que controlen la altura del piloto. Los ajustes para la suspensión y los sistemas de los amortiguadores de dirección sólo pueden ser realizados de manera manual y mediante ajustes mecánicos/hidráulicos.

15. Llantas

15.1 Solo se permiten las siguientes medidas en las llantas: Delantera, 3.75" x 17"
Trasera , 6.00" x 17"

15.2 No están permitidas las llantas construidas con materiales compuestos (incluido la fibra de carbono reforzada, fibra de cristal reforzada y similar)

16. Neumáticos

16.1 Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial se pueden usar en CEV Moto2 y para ellos cada equipo deberá firmar un contrato con este último.

16.2 Las especificaciones de los neumáticos disponibles en cada evento serán determinadas por el suministrador.

17. Materiales y Construcción

17.1 Los materiales de construcción deben cumplir con el Art. 2.7.10 Reglamento Técnico del FIM Campeonato del Mundo de Velocidad.

18. General

Numero de motocicletas

18.1 El equipo puede verificar una sola motocicleta por piloto.

19. Otras normas

19.1 Aparte de las normas mencionadas, todos los otros criterios de construcción, dimensiones y especificaciones son como la Normas FIM de Grandes Premios.

20. Números y Fondos

20.1 El número delantero debe estar colocado en el centro del frontal del carenado o en el lado donde esté situado el cronometraje oficial.

20.2 Los números traseros o laterales, no serán obligatorios. De colocarse, deberán regir las mismas normas que para el delantero.

20.3 Las medidas de los números serán: 140mm x 25mm mínimo. Los números del 1 al 9 podrán ser más anchos. Sólo se podrán utilizar los dorsales del 1 al 99.

20.4 El fondo debe ser una única área, que proporcione un espacio alrededor del número de al menos 25 mm.

20.5 En caso de disputa sobre la legibilidad de el/los número/s, la decisión del Director Técnico será definitiva.

20.6 Los números y fondos serán:

	Fondo	Número
Moto2	Amarillo	Negro

21. Montajes Opcionales

21.1 Las motocicletas **PUEDEN** estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

21.2 Luz trasera de seguridad

Todas las motocicletas **PUEDEN** tener una luz roja en funcionamiento en la parte trasera del asiento, para ser usada durante las carreras en mojado o en las de baja condiciones de visibilidad.

La luz trasera de seguridad debe cumplir con lo siguiente:

- La dirección de la luz debe ser paralela a la línea central de la motocicleta (dirección de marcha) y debe ser claramente visible desde detrás, al menos 15 grados desde la izquierda o derecha de la línea central de la motocicleta.
- Será fijada de manera segura en la parte final del asiento/carenado y aproximadamente en la línea central de la motocicleta. En caso de disputa sobre la posición del montaje o la visibilidad de la luz trasera de seguridad la decisión del Director Técnico del CEV será final.
- La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 3-5W (led)
- La luz debe poder ser encendida y apagada

Diagrama 1

