

# CEV



*real federación  
motociclista española*

**CEV 2013  
REGLAMENTO TÉCNICO  
Moto3**

**REGLAMENTO TÉCNICO Moto3**  
**CEV 2013****Índice**

- 1. Motor**
- 2. Admisión y sistema de combustible**
- 3. Sistema de escape**
- 4. Transmisión**
- 5. Encendido, Electrónica y Adquisición de datos**
- 6. Chasis**
- 7. Llantas y neumáticos**
- 8. Materiales y construcción**
- 9. Normas Generales**
- 10. Números y Fondos**

**REGLAMENTO TÉCNICO Moto3**  
**CEV 2013****Reglamento Técnico****1. Motor**

- 1.1 Sólo se permiten motores de 4 tiempos, con pistones de funcionamiento alternativo.
- 1.2 Cilindrada máxima: 250 c.c.
- 1.3 Sólo se permiten motores de 1 cilindro.
- 1.4 Diámetro máximo: 81 mm. No se permiten pistones ovales. (mirar el Art. 2.3.1 de los reglamentos FIM de Grandes Premios).
- 1.5 Los motores deben ser atmosféricos, no se permiten turbos ni compresores.
- 1.6 La velocidad máxima de rotación del cigüeñal está limitada a un máximo de 14.000 RPM\*\*
- 1.7 Sólo se autoriza una bobina de encendido.
- 1.8 No se permiten sistemas de accionamiento neumático o hidráulico de las válvulas.
- 1.9 El sistema de accionamiento de la distribución, será por una cadena. Un engranaje intermedio que rote en un solo eje o centro de rotación está permitido en el sistema. (ver ANEXO 1 con varios ejemplos de los sistemas permitidos).
- 1.10 Los sistemas de distribución o de apertura de válvulas variables están prohibidos.

\*\* Todas las motocicletas deberán estar equipadas obligatoriamente con un sistema de control para verificar las máximas RPM alcanzadas durante el evento, acorde al art 1.6 del presente reglamento.

El único sistema autorizado para este control es:

- RPM Logger AIM (Anexo 2 – dirección completa del fabricante)

Están exentas de montar este dispositivo las motocicletas que estén equipadas con algunos de estos sistemas:

- ECU Moto3 Dell'Orto DoPe modelos "RACE" o "START" (Anexo 2 – dirección completa del fabricante)
- Adquisición de datos Evo4 AIM (firmware específico M3\_CEV\_ 2012) (Anexo 2 – dirección completa del fabricante)

**2. Admisión y sistema de combustible**

- 2.1 No están permitidos los conductos de admisión de geometría variable.
- 2.2 Sólo se permite una mariposa, que deberá ser accionada exclusivamente por medios mecánicos (por ejemplo, cable) manejados por el piloto. No se permiten otros elementos móviles en el conducto de admisión (excepto los inyectores y el bypass de control del ralentí) tras la válvula de admisión. Ninguna interrupción de la conexión mecánica entre el accionamiento del piloto y el acelerador está permitida.  
Se permite el control de ralentí (incluido el freno motor) mediante sistemas de bypass de aire controlados por la ECU.

- 2.3 Los inyectores de combustible deberán estar instalados antes de las válvulas de admisión del cilindro.
- 2.4 Se permite un máximo de dos inyectores y dos controladores independientes de inyectores
- 2.6 Sólo se permite gases de los respiraderos del motor, aire o mezcla aire/gasolina en el conducto de admisión y en la cámara de combustión.
- 2.7 Sólo se puede usar el combustible del suministrador designado. Este combustible estará disponible en los eventos oficiales y estará 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)**
- 2.8 Puede ser usado cualquier tipo de aceite.

### **3 Sistema de escape**

- 3.1 Están prohibidos los sistemas de escape de longitud variable.
- 3.2 No se permiten partes móviles en los escapes (por ejemplo válvulas, deflectores, etc...).
- 3.3 El límite de ruido será de 115 dB/a medidos de manera estática a 5.500 RPM.

### **4 Transmisión**

- 4.1 Se permiten un máximo de 6 velocidades.
- 4.3 Los sistemas de las cajas de cambios deben ser de tipo convencional. Las transmisiones de tipo "seamless shift" (también conocidas como transmisiones manuales automáticas o sistemas de cambio instantáneos) no están permitidas.
- 4.4 Se prohíben los sistemas electro mecánicos o electro hidráulicos de accionamiento del embrague.

### **5 Encendido, Electrónica y Adquisición de Datos**

- 5.1 La Unidad de Control Electrónico (ECU) es libre.
- 5.2 No están permitidos los sistemas de control de tracción.
- 5.3 El sistema de toma de datos es libre.
- 5.4 Obligatoriamente una batería que opere entre 8-18V deberá estar instalada en la motocicleta.

### **6 Chasis**

- 6.1 El chasis será un prototipo, su diseño y fabricación se ajustará a lo establecido por la comisión de Regulaciones Técnicas de Grandes Premios de la FIM.
- 6.2 El peso mínimo total (motocicleta + piloto) será: 148 Kgs.
- 6.3 Los discos de frenos serán de aleaciones de acero.
- 6.4 Los sistemas de suspensión serán convencionales de tipo mecánico. Se prohíben las suspensiones activas o semi-activas y/o control electrónico de cualquier aspecto de la suspensión (hidráulico, altura de muelle, etc). Los muelles deberán estar hechos de aleaciones de acero.
- 6.5 En referencia al Art. 2.7.7.9 de las normas de Gran Premio FIM, 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 2.5 litros).

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

## 7 Llantas y neumáticos

7.1 Los únicos materiales permitidos para las llantas serán aleaciones de Magnesio y Aluminio.

7.2 Las únicas medidas permitidas son: Delantera 2.50" x 17"  
Trasera 3.50" x 17"

7.3 Sólo los neumáticos procedentes del Suministrador Oficial se pueden usar en CEV Moto3 y para ello cada equipo deberá firmar un contrato con este último.

7.4 Las especificaciones de los neumáticos disponibles en cada evento serán determinadas por el suministrador oficial. Sólo los neumáticos homologados para el evento serán autorizados.

## **8 Materiales y Construcción**

8.1 Los materiales deberán cumplir con la norma 2.7.10 de las Regulaciones de Gran Premio de la FIM.

8.2 Árboles de levas, cigüeñales y bulones del pistón deberán estar fabricados en aleaciones de acero. Añadidos de material diferente, están permitidos en el cigüeñal con el único propósito del equilibrado.

8.3 Los cárteres, bloques del cilindro y culatas deberán estar fabricados en aleaciones de aluminio.

8.4 Los pistones deberán estar fabricados con aleaciones de aluminio.

8.5 Las bielas, válvulas y los muelles de éstas deberán ser fabricadas de aleaciones de acero o de titanio.

8.6 Se entiende por "aleación de" aquella en la que el material de mayor proporción (bajo la relación del % en peso) es el indicado.

## **9 Normas Generales**

9.1 Número de motocicletas: cada equipo sólo podrá utilizar una motocicleta por piloto.

9.2 En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Director Técnico RFME podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

9.3 Una vez comenzados los entrenamientos oficiales, solamente podrá permanecer en el box la motocicleta verificada.

## 10 Números y Fondos

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

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

10.3 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.

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

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

10.6 Los números y fondos serán:

**Fondo Número**

	<b>Fondo</b>	<b>Número</b>
Moto3	Negro	Blanco

**11 Montajes Opcionales**

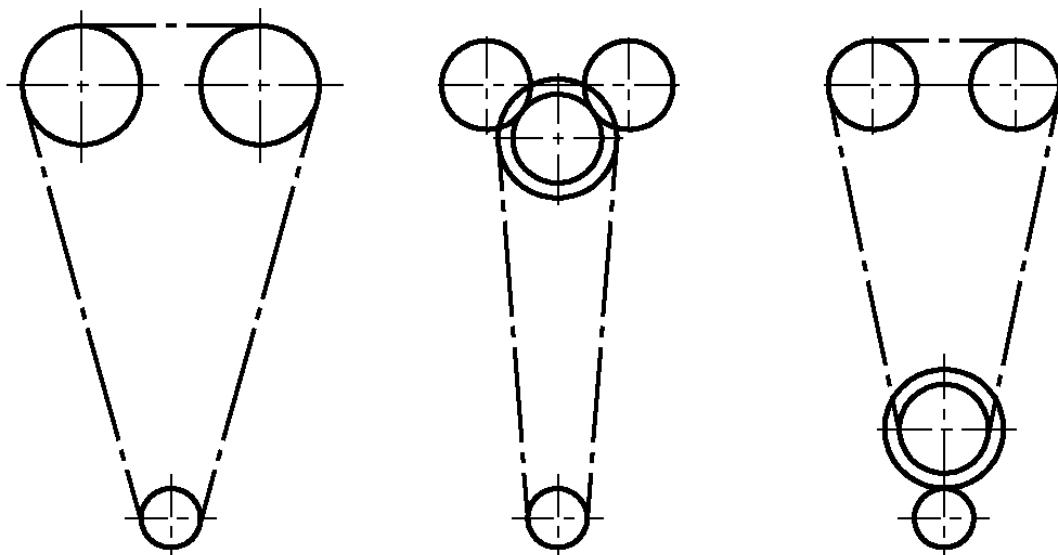
11.1 Las motocicletas PUEDEN estar equipadas con una protección de la maneta de freno para protegerla de una activación accidental en caso de colisión con otra motocicleta.

**11.2 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:**

- a) 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.
- b) 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.
- c) La potencia/luminosidad debe ser equivalente a 10-15W (incandescente) o 3-5W (led)
- d) La luz debe poder ser encendida y apagada

**ANEXO 1**

A) Cadena de distribución simple

B) Cadena de distribución + engranaje superior

C) Cadena de distribución + engranaje inferior

**ANEXO 2****- RPM Logger AIM**

Miguel SANCHEZ

[msanchez@rfme.com](mailto:msanchez@rfme.com)**- ECU Moto3 Dell'Orto Racing**

Ofi +39 (031) 7692219

Cell. +393383028650

Barbara SALA - Dell'Orto

[barbara.sala@dellorto.it](mailto:barbara.sala@dellorto.it)[www.dellorto-pe.com](http://www.dellorto-pe.com)**- Evo4 AIM**

Data Box.

Christof MOONS

Tel +34 93 688 2513

Cell: +34 619 70 72 70

[christof@databox.es](mailto:christof@databox.es)