

RÈGLEMENT COUPE DE MARQUE KFS 2025

RÈGLEMENT DÉFI FRANCE 2025

Enregistré sous le permis d'organisation FFSA numéro CK 2025/24



KFS

Le Défi
FRANCE

FFSA
KARTING

SOMMAIRE

Article 1 – REGLEMENT SPORTIF

Article 1.1 – Organisation

Article 1.2 – Calendrier

Article 1.3 – Chronométrage électronique

Article 1.4 – Caméra embarquée

Article 1.5 – Droit à l'image

Article 1.6 – Réserves

Article 2 – RÈGLEMENTS TECHNIQUES

Article 2.1 – Règlement technique KFS 2025

Article 2.1.1 – Généralités

Article 2.1.2 – Châssis

Article 2.1.3 – Frein

Article 2.1.4 – Carrosserie

Article 2.1.5 – Jantes / Pneus

Article 2.1.6 – Moteur VORTEX KFS ROK SV

Article 2.1.7 – Carburateur / Silencieux d'admission

Article 2.1.8 – Carburant / Lubrifiants

Article 2.1.9 – Echappement

Article 2.1.10 – Allumage / Batterie / Démarreur

Article 2.1.11 – Embrayage

Article 2.1.12 – Transmission

Article 2.1.13 – Circuit de refroidissement

Article 2.1.14 – Matériaux

Article 2.1.15 – Poids

Article 2.1.16 – Précisions

Article 2.2 – Fiches moteurs, carburateurs et annexes

Article 2.2.1 – Fiche moteur VORTEX KFS ROK SV

Article 2.2.2 – Carburateur TILLOTSON HW-88A

Article 2.2.3 – Annexes

Article 2.3 – Règlement technique Défi France 2025

Article 2.3.1 – Matériel Admis

Article 2.3.2 – Châssis et carrosseries

Article 2.3.3 – Moteur

Article 2.3.4 – Pneus

Article 2.3.5 – Poids

Article 2.3.6 – Carburant

Article 2.3.7 – Contrôle technique



Article 3 – OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 3.1 – Réglementation

Article 3.2 – Equipements

Article 3.3 – Réclamations

Article 4 – PRINCIPE ET DÉROULEMENT

Article 5 – CLASSEMENTS

Article 6 – DOTATION ET PROTOCOLE PODIUM

Article 7 – LICENCES

Article 8 – PILOTES ADMIS

Article 9 – KARTS ET MATÉRIELS ADMIS

Article 10 – SÉCURITE GÉNÉRALE

Article 11 – DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Article 12 – GRILLE DE DÉPART

Article 13 – PROCÉDURE DE DÉPART

Article 14 – SUSPENSION D'UNE COURSE

Article 15 – REPRISE D'UNE COURSE

Article 16 – ARRIVÉE

Article 17 – PARC FERMÉ

Article 18 – INCIDENTS

Article 19 – DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

Article 1 – REGLEMENT SPORTIF

Article 1.1 – Organisation

Le Challenge KFS est une série d'épreuves d'une Coupe de Marque, organisé par EVOKART 3 rue Paul Reboux 37000 TOURS, atelier et magasin 7, ZA Les Fossettes 37360 ST ANTOINE DU ROCHER, sous l'égide de la FFSA et en collaboration avec les ASK organisatrices des épreuves de ce Challenge, inscrites au calendrier national.

EVOKART organise le DÉFI FRANCE KFS 2025 (Finale Nationale), catégories KFS 135, KFS 150, KFS 165, en conformité avec la réglementation FFSA 2025.

Le DÉFI FRANCE KFS 2025 se déroulera sur la piste de Varennes sur Allier (03) les 11, 12 et 13 juillet 2025. L'ASK Varennes prendra en charge l'organisation, assistée de l'équipe technique d'EVOKART.

Le présent règlement est spécifique aux courses de la Coupe de Marque KFS 2025.

A ce titre, aucun autre règlement particulier ne peut être appliqué, que ce soit pour les courses d'ASK et de LK, pour les finales, aussi bien que pour les catégories sans un accord écrit de l'organisateur de ce Challenge et de la FFSA.

Les ASK et/ou les LK ayant inclus des catégories de Coupes de Marque dans le programme de manifestations sportives, doivent se conformer au présent règlement, pour les Catégories concernées.

Dans tous les cas, le nombre d'engagés par Catégorie de Coupe de Marque ne peut être inférieur à 6 pilotes et un représentant ou délégué régional mandaté par l'organisateur de la Coupe de Marque sera présent lors de chaque épreuve. Le nom de ce représentant sera notifié sur la liste des officiels du règlement particulier.

Article 1.2 – Calendrier

DÉFI FRANCE (Finale Nationale) : Varennes sur Allier (03) les 11, 12 et 13 juillet 2025



Article 1.3 – Chronométrage électronique

Pour les courses organisées par EVOKART :

Logiciel de chronométrage APEX & transpondeurs AMB

Chaque pilote utilisera son transpondeur personnel. Chaque kart devra être équipé d'un transpondeur chargé. Le pilote est responsable de la charge et du bon fonctionnement de son transpondeur.

Un pilote ne possédant pas de transpondeur personnel pourra en louer un auprès du club organisateur, pour un montant de 30 euros et une caution de 400 euros

Le transpondeur est obligatoire sur le kart à partir des essais officiels.

En cas de perte ou de détérioration rendant le transpondeur inutilisable, le chèque de caution ne sera pas restitué.

En cas de problème, la pénalité appliquée sera celle prévue à l'article 37 de l'annexe sportive FFSA 2025.

L'emplacement du transpondeur sur le kart, se situera à la verticale au dos du siège à maximum 20cm du sol.

Article 1.4 – Caméra embarquée

Le port de caméra embarquée n'est autorisé ni sur le casque ni à l'intérieur du casque

L'utilisation de caméra embarquée, fixée solidement sur le kart est autorisée uniquement pendant les essais libres.

Article 1.5 – Droit à l'image

En s'inscrivant aux courses KFS, le pilote et ses accompagnateurs ainsi que les teams acceptent que des photos, vidéos ainsi que leur nom soient utilisés par EVOKART sans contrepartie (classement, championnat, publicité, site internet, réseaux sociaux, médias, etc..).

Article 1.6 – Réserves

L'organisation se réserve le droit de modifier ou d'annuler un ou plusieurs articles ou extraits du Règlement Technique ou Sportif en cas de raisons majeures et avec l'accord de la FFSA.

L'organisation affichera les modifications avant le départ de la course.

Un concurrent ou son entourage ayant un comportement antisportif pourra se faire disqualifier de la manifestation.

Les organisateurs se réservent le droit de refuser temporairement ou définitivement un participant au regard de son comportement ou de celui de son entourage.

Le collège des Commissaires sportifs se réserve le droit de disqualifier un concurrent au regard de son comportement ou de celui de son entourage.

Tout ce qui n'est pas prévu au présent règlement n'est pas autorisé.

Article 2 – RÈGLEMENTS TECHNIQUES

Article 2.1 – Règlement technique KFS 2025

Article 2.1.1 – Généralités



A la lecture de ce règlement, ne jamais oublier que toute modification est strictement interdite si elle n'est pas expressément autorisée par un article du présent règlement.

Par modification, on entend toutes les opérations susceptibles de changer l'aspect initial et les cotes d'une pièce d'origine ainsi que l'aspect extérieur. Le positionnement et le sens de montage des pièces doivent être respectés.

Toute modification ou montage ayant pour conséquence d'altérer une valeur réglementaire ou son contrôle est présumée frauduleuse et bien évidemment n'est pas autorisée.

On entend par « marquage » les marquages FFSA ou KFS sauf indication contraire.

On entend par « libre » uniquement le fait qu'une pièce ne soit pas soumise au marquage KFS ou FFSA, le fournisseur de la pièce est libre mais le positionnement et le sens de montage doivent être respectés.

Les pilotes sont responsables de la conformité de leur matériel. En cas de non-conformité, outre les sanctions sportives, une convocation en commission de discipline pourra être demandée.

Article 2.1.2 – Châssis

Cadre Ø32 mm avec arbre Ø50 mm (KFS 125, KFS 2012, KFS 2015, KFS 2017, KFS 2019). La peinture du cadre est obligatoire.

Le cadre, les fusées, l'arbre, les moyeux avant et arrière, les jantes, les supports protection arrière, l'étrier de frein mécanique 4 pistons, l'étrier de frein hydraulique, la pompe de frein, le plancher, supports ponton pour KG 506, plaquettes de frein, les raidisseurs réglables, les supports paliers, toutes ces pièces sont marquées.

Toutes les pièces du châssis doivent être d'origine, à l'exception des accessoires suivants : siège, volant, visserie (sauf axe de pivot CHC M10 x 90 mm et vis de fixation de support de protection arrière vis H M10 x 130 mm), porte-couronne, rotules, roulements, moyeux de volant, bague de pivot et de voie, bague de colonne, pédales.

La soudure du cadre est tolérée pour une réparation mais interdite pour l'ajout ou la modification de quelconque élément.

Les raidisseurs ne sont pas obligatoires, toutefois s'ils sont présents :

Deux raidisseurs maximum, un de chaque côté du siège en tube oblong référence 102 (soudé) 20 x 10, épaisseur 1,5 mm ou réglable marqué KFS. Le panachage est autorisé. Tout autre raidisseur n'est pas autorisé.

Le ou les raidisseurs, doivent être serrés.
La pose d'un seul raidisseur à droite ou à gauche du siège est autorisée.

Obligation d'installer une bague de sécurité de colonne sous la bague de colonne.
Il est autorisé de monter une seconde bague de sécurité au-dessus de la bague de colonne.
Il est autorisé de recouper la colonne de direction dans sa partie haute, et de percer un trou supplémentaire pour fixer le moyeu de volant dans une position plus basse. Manchonner la partie haute de la colonne de direction est possible pour pallier au risque d'écrasement.

Il est autorisé de renforcer la patte de colonne de direction uniquement en superposant une seconde patte strictement identique à celle soudée d'origine. Voir plan en annexes (modèle vendu par EvoKart).

Il est autorisé d'ajouter une ou plusieurs cales (inclinaison ou non) entre le moyeu de volant et le volant.

Il est autorisé de fixer un kit de pédalier réglable uniquement sur le pied de colonne qui est soudé sur le cadre.

Bagues de réglage de moyeu autorisées, diamètre intérieur minimum 42 mm (aluminium ou PVC).



L'axe de pivot qui fixe la fusée sur le cadre doit obligatoirement être le modèle d'origine : Vis CHC M10 x 90 mm.
Une vis plus longue recoupée, une vis épaulée ou rectifiée n'est pas autorisée.



Seuls les réservoirs ayant été montés d'origine sont autorisés, à savoir :



Extractible 5 Litres RR



Encastrable 7,5 Litres RR



Extractible 8,5 Litres RR



Extractible 8,5 Litres KG



Extractible 9,5 Litres KG

Il est autorisé d'utiliser un coupleur rapide d'essence CPC en plastique blanc avec joint viton type endurance.
La fixation des réservoirs extractibles (bride + papillon) doit être le modèle d'origine sans modification à l'exception d'un chanfrein sur le bout de la vis du papillon pour en faciliter le vissage.

Article 2.1.3 – Frein

Ecope de refroidissement de frein modèle KG autorisée et montée conformément à la réglementation FIA Karting 2025



Seules les plaquettes de frein marquées KFS sont autorisées

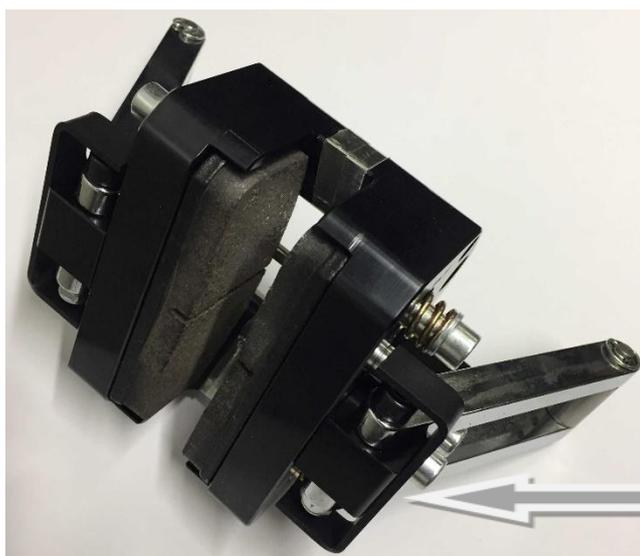


Plaquettes pour frein mécanique
Epaisseur d'origine 13,5 mm

Plaquettes pour frein hydraulique
Epaisseur d'origine 10,5 mm
Couleur noir ou rouge

Freins mécaniques

Les freins, s'ils sont de la version 4 pistons, sont marqués, l'ancienne version 2 pistons reste autorisée.
Kit de sécurité d'axe de levier de frein obligatoire pour la version 4 pistons.



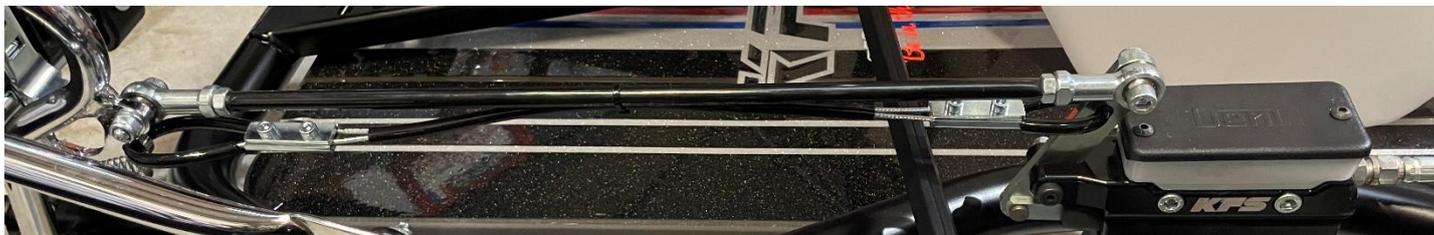
Sécurité d'axe de levier de frein
obligatoire

Freins hydrauliques

Toutes les pièces d'origine obligatoires

Pompe et étrier avec marquage KFS. Durite de frein longueur 690 mm.

La liaison entre la pédale et le maître-cylindre de frein sera réalisée obligatoirement avec une bielle ou tige filetée à rotule doublée d'un câble de sécurité, l'ensemble en conformité avec le modèle KFS photographié ci-dessous.



Le maître-cylindre de frein doit être monté directement en contact avec le support de fixation soudé au cadre sans entretoises intermédiaires.

Les vis CHC M5 de tenue de plaquettes ne doivent pas être serrées mais toujours avoir leurs écrous et contre écrous bloqués.

Toute modification ou retrait de matière sur un élément du frein n'est pas autorisée.



Article 2.1.4 – Carrosserie

Carénage avant : Application de la réglementation FFSA 2025.

Position des carrosseries : Application de la réglementation FFSA 2025

Le panachage des trois éléments de carrosserie homologuée de modèles différents est autorisé, les deux carrosseries latérales devant être d'un même modèle.

Caissons latéraux, panneau frontal, autorisés :

- Carrosserie KG STILO EVO
- Carrosserie KG SK FP7
- Carrosserie KG 506 avec supports de carrosserie latérale spécifiques marqués KFS

Carénage avant autorisé :

- Carénage avant KG SK FP7
- Carénage avant KG 506

Protections de roues arrière, autorisées :

- Modèle réglable KG CIK/FIA – 3/CA/17 avec supports spécifiques marqués KFS.
- Modèle monobloc KG CIK/FIA – 24/CA/14 avec supports spécifiques marqués KFS.

Aucune découpe des éléments de carrosseries n'est autorisée.

Les éléments de carrosseries ne doivent pas comporter de trous autres que ceux nécessaires à leur fixation.

Colliers de retenus type « Rilsan » entre châssis et protection des roues arrières autorisés, les câbles métalliques ne sont pas autorisés.

Toutes les vis qui tiennent les supports de carrosserie latérale au cadre doivent être dans leur configuration d'origine, présentes et serrées. Les carrosseries latérales ne devront pas bouger.

Les supports de protection des roues arrières doivent être serrés au cadre et la protection des roues arrières doit être serrée sur les supports. La protection des roues arrières ne devra pas bouger.

Fixation de support de protection des roues arrières exclusivement d'origine : Vis H M10 x 130 mm + rondelle Ø10 + silentbloc + bague interne + bague externe + rondelle Ø10 + écrou frein à bague plastique M10.



Article 2.1.5 – Jantes / Pneus.

Seules les jantes mentionnées ci-dessous avec marquage FFSA ou KFS sont autorisées.

Jantes arrière :

- Modèle KFS en aluminium brut sans gripster (livré d'origine jusqu'à 2016)
- Modèle KFS en aluminium noir sans gripster (livré d'origine à partir de 2017)
- Modèle KFS en aluminium noir avec gripster (livré d'origine sur les KFS 125)

Jantes avant :

- Modèle KFS en aluminium brut sans gripster (livré d'origine jusqu'à 2016)
- Modèle KFS en aluminium noir sans gripster (livré d'origine à partir de 2017)
- Modèle KFS en aluminium noir avec gripster (livré d'origine sur les KFS 125)
- Modèle KFS à moyeu en aluminium noir sans gripster (livré d'origine à partir de 2021)

Pneus sec : VEGA KFS (noir sur fond jaune)
Dim. avant : 10 x 4,50-5 et 4,60-5
Dim. arrière : 11 x 7,10-5.

Pneus pluie : Non autorisés

Article 2.1.6 – Moteur VORTEX KFS ROK SV

Moteur « VORTEX KFS ROK SV » exclusivement d'origine. Ce moteur doit rester conforme à la fiche Moteur KFS ROK SV déposée à la FFSA et à la nomenclature des pièces d'origine déposée à la FFSA.

En conséquence, toutes les pièces ainsi que leur montage doivent respecter leur caractéristique d'origine.

Marquage KFS du carter, de la culasse, du cylindre, du piston, des clapets, de la roue dentée, de l'embrayage, de la cloche d'embrayage, du pignon, du pot d'échappement et du silencieux obligatoire.
Le numéro du moteur se trouve en bas du carter gauche.

Méthode de mesure du volume de chambre de combustion : suivant « Procédures méthode générale avec insert de bougie - Annexe 2 N°1 du Règlement Technique FIA Karting ».

Piston d'origine VORTEX marqué KFS, cote maximum de marquage du piston 54,15.
Culasse forme de la chambre de combustion contrôlée avec le gabarit VORTEX ROK SV.

Méthode de mesure des diagrammes : suivant « Annexe Technique FFSA au Règlement FIA Karting » avec cale d'épaisseur 0,2mm, largeur 5mm (type FIA Karting)

Toutes les pièces doivent être d'origine.

Le choix de la marque des roulements de paliers d'arbre d'équilibrage sont libres sous réserve d'être un modèle identique à la monte d'origine et de technologie identique (Voir fiche moteur VORTEX KFS ROK SV).

Bagues étanches libres (montage non collé, sans pâte d'étanchéité) sous réserve d'être un modèle identique à la monte d'origine et de technologie identique. (25 x 40 x 7 mm et 20 x 35 x 7 mm).

La superposition de plusieurs joints d'embase et de plusieurs joints de culasse est autorisée.

Epaisseur maximum totale des joints d'embase et de culasse :

- Culasse = 0,35 mm maximum
- Embase = 0,70 mm maximum



Le déchemisage est interdit, le marquage laser Vortex en bas de la chemise doit rester intact.

Le contrôle de la distance piston/culasse doit être effectué avec un fil comportant 40% de plomb et 60% d'étain (avec les tolérances d'usage) de diamètre 1,5 mm de marque FELDER LÖTTECHNIK modèle ISO-Core "EL" S-Sn60Pb40, sa valeur en tous points doit être 0,88 mm minimum.

Segment de piston d'origine uniquement, sans modification à l'exception du jeu à la coupe.

Montage platine moteur d'origine sur le châssis sans modification.

Article 2.1.7 – Carburateur / Silencieux d'aspiration

Le joint d'admission doit avoir les caractéristiques suivantes :

- Epaisseur nominale 1 mm +/- 0,2
- Non retouché

Le joint d'admission d'origine doit être positionné de façon à boucher le trou de dépression interne.

Le montage d'un filtre à essence entre le réservoir et le carburateur est autorisé.

Le contrôle du ressort de fourchette se fait par comparaison avec le ressort étalon en possession des contrôleurs techniques. Un ressort de fourchette recoupé ou écrasé est non conforme.

Carburateur TILLOTSON HW-88A-KFS

Carburateur TILLOTSON HW-88A-KFS, diamètre maxi du venturi 24,10 mm, sortie diamètre 28,10 mm, toutes cotes et pièces et visserie d'origine sans aucune modification.

Cotes des canaux : (Voir fiche moteur VORTEX KFS ROK SV article 2.2.1 du présent règlement)

Le ressort de fourchette sera exclusivement celui d'origine TILLOTSON : 37 g référencé à la nomenclature des pièces du carburateur de la fiche moteur VORTEX KFS ROK SV article 2.2.2 du présent règlement.

L'utilisation de la dépression externe est obligatoire.

Il est autorisé d'inverser le sens du carburateur afin de rendre les vis de réglage plus accessibles.

Silencieux d'aspiration pour moteur VORTEX KFS ROK SV

Trois silencieux d'aspiration sont autorisés (voir fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV, article 2.2.1 du présent règlement):

- Modèle FREE LINE AL 22 PS
- Modèle RR K560-22 avec pipes suivant plan annexé à la fiche moteur
- Modèle KG NITRO Ø23 marquée KFS

Filtre à air marqué IAME obligatoire avec les modèles FREE LINE AL 22 PS et RR K560-22.

Manchon sans filtre obligatoire avec modèle KG NITRO.

Il est autorisé d'ajouter une protection de pluie sur les silencieux d'aspiration. Seules les protections contre la pluie d'origine et non modifiées peuvent être utilisées.

Autorisation de montage de support de silencieux d'aspiration par vis ou tige fileté boulonnée sur support universel fixé au châssis cadre et coquille.

Il est autorisé de fixer le silencieux d'admission au cadre avec un ou deux joints toriques.



Article 2.1.8 – Carburant / Lubrifiants

Seul le Sans Plomb 98 (E5) est autorisé conformément à l'Annexe Technique FFSA au Règlement FIA Karting.

Aucune station-service n'est imposée pour la fourniture de l'essence sauf indication contraire dans le règlement particulier.

Des substitutions d'essence pourront être réalisées.

Les seules huiles autorisées sont celles de la liste des lubrifiants agréés par la FIA Karting pour 2025

Article 2.1.9 – Echappement

Pot marqué KFS et VORTEX (voir fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV, article 2.2.1 du présent règlement). Strictement conforme à la fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV, doit être utilisé sans aucune modification.

Il est autorisé de fixer le pot d'échappement au collecteur avec 4 ressorts en ajoutant deux équerres attache ressort supplémentaire.

Montage d'origine (voir fiche moteur VORTEX KFS ROK SV, article 2.2.1 du présent règlement), Il est autorisé de doubler la glissière de support pot, la coquille de pot ainsi que la double coquille de silencieux d'échappement. Le nombre de ressorts et de colliers de fixations est libre.

Silencieux additionnel marqué KFS obligatoire.

Laine phonique obligatoire, complète.

Le joint d'échappement doit être le modèle d'origine, épaisseur 1,5 mm +/- 0,5 sans modification.

Autorisation de renfort sous le support d'échappement du châssis par vis ou tige fileté boulonnée sur support universel fixé au châssis cadre, à l'exception de tout autre système.

Deux modèles de collecteurs d'échappement obligatoires selon les catégories :

- KFS 135 : Bride Ø 22 mm maximum
- KFS 150 & KFS 165 : Bride Ø 26 mm maximum

La bride d'échappement pourra être plombée à l'enregistrement du matériel lors des compétitions.

Un troisième collecteur d'échappement (bride Ø39) est disponible, délivrant toute la puissance pour une utilisation loisirs.

Article 2.1.10 – Allumage / Batterie / Démarreur

Origine, aucune modification permise, doit être utilisé conforme à ses caractéristiques d'origine, à la fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV article 2.2.1 du présent règlement et au catalogue des pièces d'origine déposé à la FFSA.

Clavette de rotor d'origine non modifiée obligatoire.

Il est autorisé de fixer la bobine au carter coté allumage.

Apport de silicone autorisé à tous les points de branchements du faisceau.

Protection du fil de bougie par gaine souple lisse (GSL12, durite à essence, etc ...) autorisée.

Tresse de masse d'origine, fixer une deuxième tresse de masse d'origine est autorisé.

Le circuit basse tension pourra être prolongé par 2 fils (un plus, un moins) entre la batterie et l'extrémité du faisceau d'origine coté batterie. Une prise d'accouplement rapide pourra être incluse.

Le déplacement de la batterie est autorisé à condition de conserver le support d'origine fixé solidement au châssis.

La modification de l'emplacement des boutons de démarrage est autorisée afin de le rendre accessible au pilote en toutes circonstances.

Deux modèles de batteries Lithium sont autorisés :

- Lithium Ion Polymère KFS réf LH-1629
- Lithium Ion Polymère KFS réf LH-1629-S



Marque et modèle de batterie plomb libre sous réserve d'être de mêmes dimensions que la batterie FIAMM 12FGH36 et en conformité avec la réglementation FFSA.

Bougie : marque NGK modèle BR10EG ou B10EG, montée avec son joint d'étanchéité, d'origine en toute circonstance.

Capuchon de bougie : Noir PVL 401 222 ou modèle similaire avec résistance 5 kΩ obligatoire.

Démarreur : Modèle d'origine ou équivalent

Avance à l'allumage : 3,0 mm +/- 0,2 du point mort haut.

Bobine : Limitateur à 15 000 tr/min.

Article 2.1.11 – Embrayage

Toutes les pièces doivent être conformes à la fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV article 2.2.1 du présent règlement.

Le groupe d'embrayage doit être d'origine, sans aucune retouche, conforme en tous points à la fiche (aucune modification tolérée), composé uniquement et obligatoirement de tous les éléments originaux, marquage « KFS », dimensions et tolérances suivant fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV article 2.2.1 du présent règlement.

Pignon modèle d'origine marqué KFS, 11 dents ou 12 dents.

L'intérieur de la cloche d'embrayage peut présenter une présence de corps gras

Article 2.1.12 – Transmission

Il est permis de modifier le carter de protection de transmission, systèmes d'origine du constructeur, uniquement dans les cas qui suivent dans le respect de la réglementation technique FIA Karting 2025 :

Il est autorisé de percer un trou de Ø10 mm maximum à l'arrière du carter de protection de transmission uniquement pour faciliter le graissage de la chaîne.

Il est autorisé de percer le carter de protection de transmission avec un trou de Ø30 mm maximum au niveau du bout de vilebrequin pour permettre l'utilisation d'un démarreur externe.

Il est autorisé de monter une protection en aluminium ou plastique non dentée, de diamètre 200 mm maximum de chaque côté de la couronne.

Article 2.1.13 – Circuit de refroidissement

Radiateur d'origine OTK, option 1 ou option 2 avec marquage KFS (voir fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV, article 2.2.1 du présent règlement).

Il est autorisé d'installer une grille de protection devant le radiateur, fixée en toute sécurité.

L'utilisation d'un rideau et l'ajout de scotch afin de réduire la surface du radiateur sont interdits.

Le calorstat 3 voies d'origine OTK, la pompe à eau d'origine OTK et la poulie de courroie de pompe à eau d'origine OTK sont obligatoires (voir fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV, article 2.2.1 du présent règlement).

Sur les châssis n'ayant pas la patte de radiateur et les pattes de pompe soudées, seul les supports amovibles d'origine sont autorisés (voir fiche Moteur VORTEX KFS ROK SV, article 2.2.1 du présent règlement).

Il est autorisé d'ajouter un raccord sur la durite pour brancher une sonde de température d'eau.

Les durites d'eau sont libres.



Article 2.1.14 – Matériaux

Sous quelque forme que ce soit le titane, le magnésium et la céramique, même en revêtement, ne sont pas autorisés sur toutes les pièces (Châssis, Moteur, embrayage, roulements, etc ...).

Article 2.1.15 – Poids

À tout moment de la course :

Catégorie KFS 135	Kart complet plus pilote en tenue : 135 kg minimum
Catégorie KFS 150	Kart complet plus pilote en tenue : 150 kg minimum.
Catégorie KFS 165	Kart complet plus pilote en tenue : 165 kg minimum.

Article 2.1.16 – Précisions

Les spécifications du règlement KFS, en ce qui concerne les pièces d'origine et les marquages, sont explicitées dans le document « KFS : pièces d'origine, marquage et contrôle ».

Tout modificatif de quelque sorte qu'il soit, est subordonné à un accord écrit du comité d'organisation d'EVOKART, après accord de la FFSA.

EvoKart se laisse le droit d'apporter des évolutions techniques et le remplacement éventuel de tout ou partie du matériel pour la saison suivante (2026).



FILTRE A AIR

Marquage IAME



Filtre à air obligatoire avec les silencieux d'aspiration modèle FREE LINE AL 22 PS et modèle RR K560-22

SILENCIEUX ADDITIONNEL



Marquage KFS



Existe en deux modèles, le modèle présenté est le nouveau modèle.



KFS ROK SV 2025

FICHE MOTEUR VORTEX KFS ROK SV

Constructeur / <i>Manufacturer</i>	<u>OTK KART GROUP S.R.L.</u>
Marque / <i>Make</i>	<u>VORTEX</u>
Modèle / <i>Model</i>	<u>KFS ROK SV</u>
Nombre de pages / <i>Number of pages</i>	23

La présente fiche moteur reproduit descriptions, illustrations et dimensions du moteur.

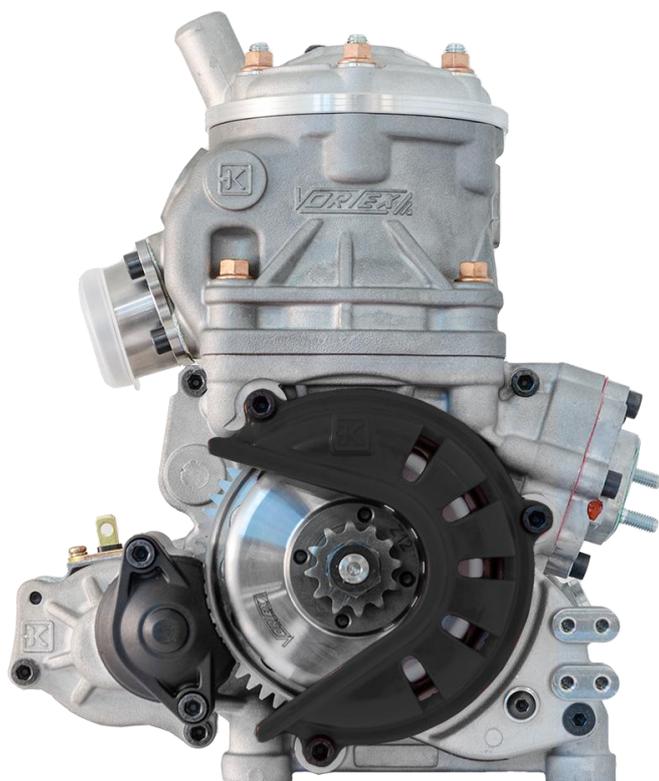


Photo du moteur côté pignon

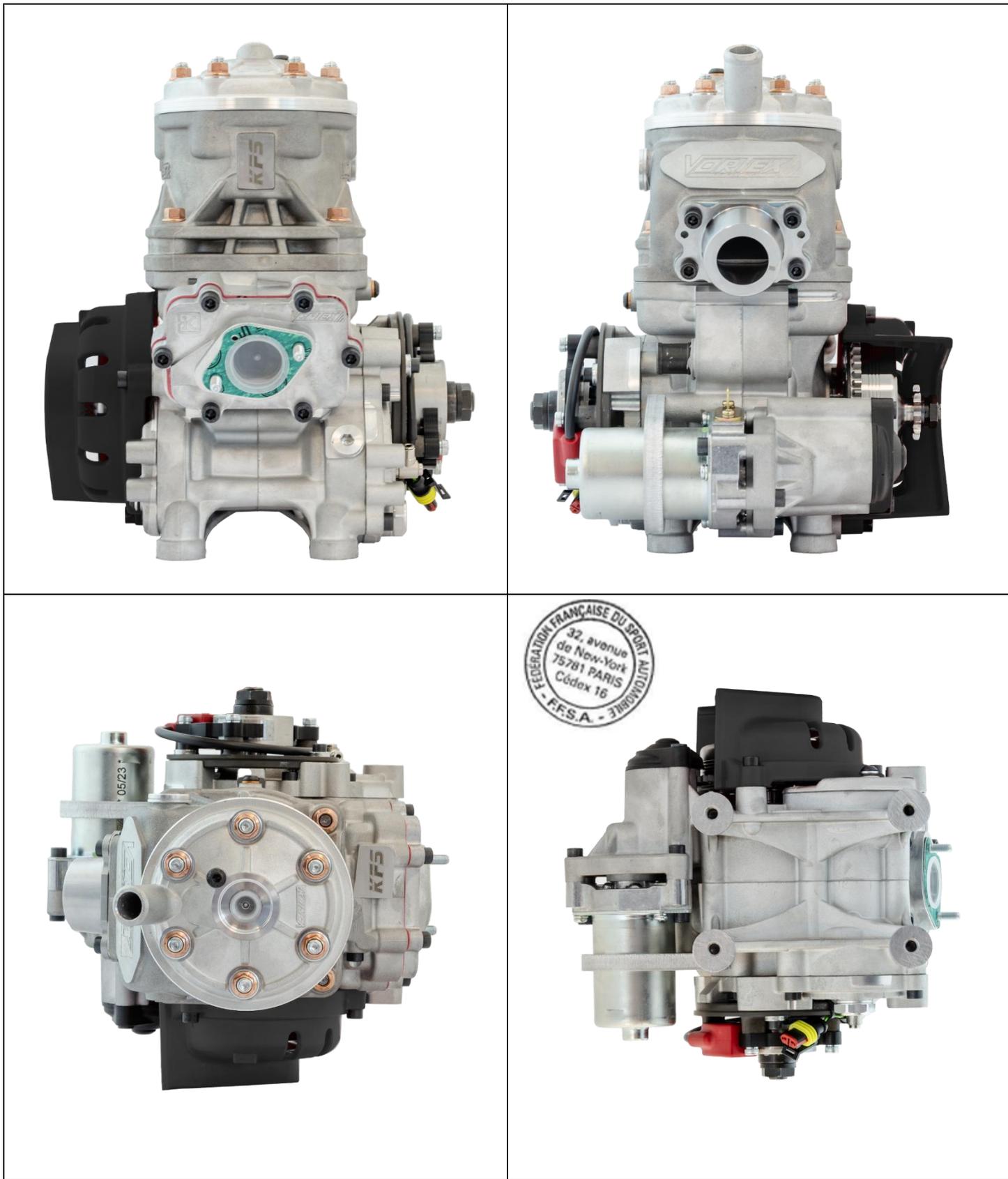


Photo du moteur côté allumage

ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.



ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

INFORMATION DE BASE ET CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

ALESAGE D'ORIGINE	54.13 mm
ALESAGE MAXIMUM	54.29 mm
COURSE	54 +/- 0.1 mm
CAPACITE' D'ORIGINE	124.27 cm ³
ENTRAXE DE LE BIELLE	102 +/- 0.2 mm
POIDS DE LA BIELLE	126g +/- 5g
POIDS ARBRE D'EQUILIBRAGE COMPLET	392g +/- 5g
PARAMÈTRES DE LA DISTRIBUTION	
ECHAPPEMENT	168 MAX
BOOSTER	168 MAX
2 TRANSFERTS PRINCIPAUX (Les deux transferts droite et gauche les plus près de l'échappement)	128 MAX
3 TRANSFERTS SECONDAIRES (positionnés vers l'avant du moteur)	125,5 MAX
AVANCE A L'ALLUMAGE	3,0 mm +/- 0,2
BOBINE AVEC LIMITEUR	15 000 tr/min
CHAMBRE DE COMBUSTION	
DISTANCE PISTON / CULASSE (SQUISH)	0,88 mm MINI
VOLUME AVEC INSERT CIK	10,60 cc MINI
MÉTHODE GÉNÉRALE INSERT CIK	8,60 cc MINI + 2 cc

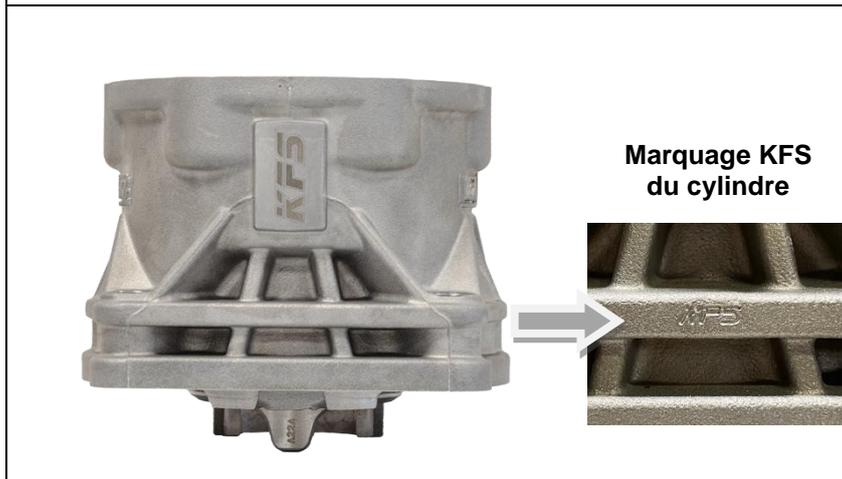
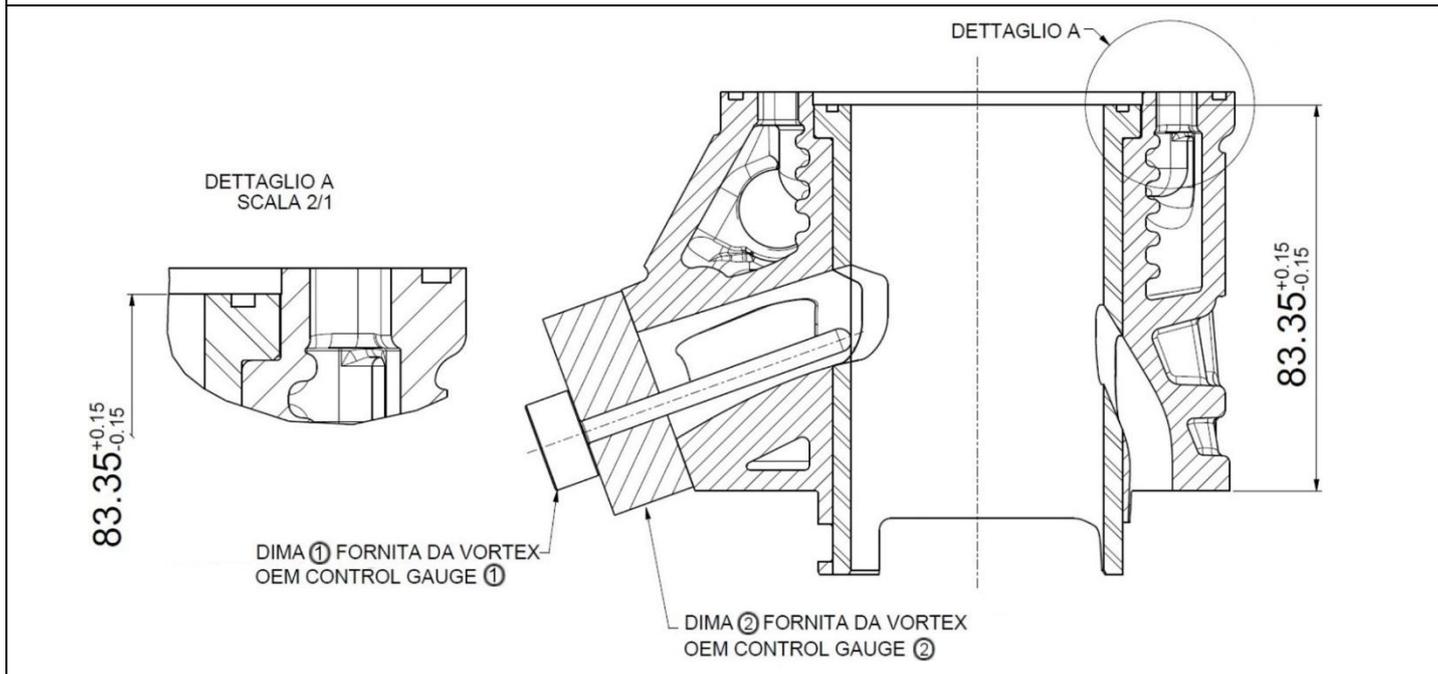


ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

COUPE PAR SECTION DU CYLINDRE AVEC CHEMISE EN FONTE

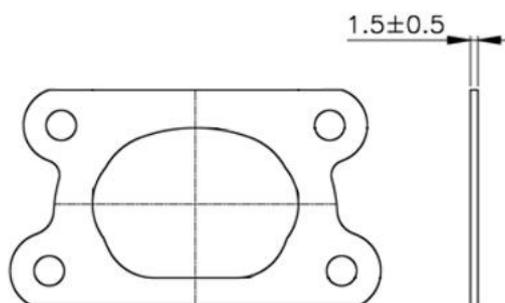


ATTENTION

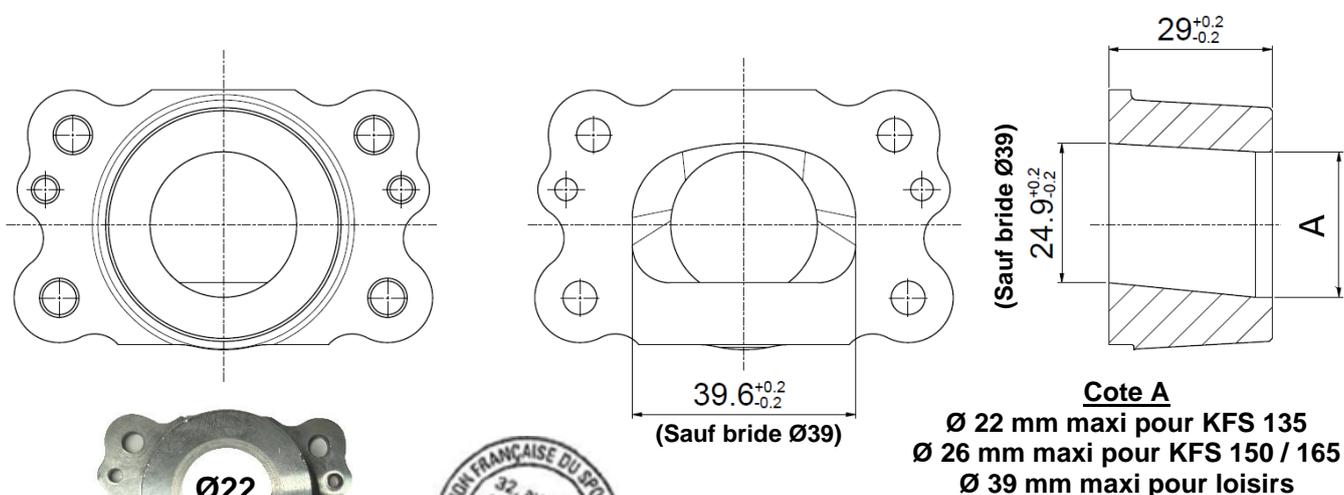
TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

JOINT D'ÉCHAPPEMENT



COLLECTEUR D'ÉCHAPPEMENT KFS ROK SV



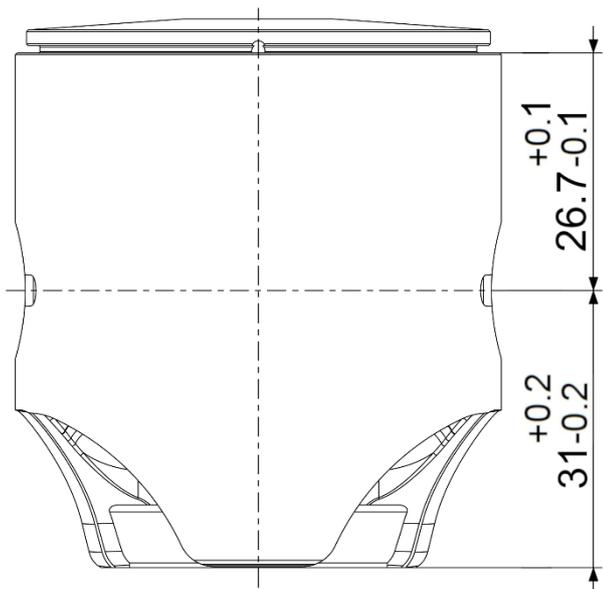
La bride d'échappement pourra être plombée à l'enregistrement du matériel lors des compétitions.

ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

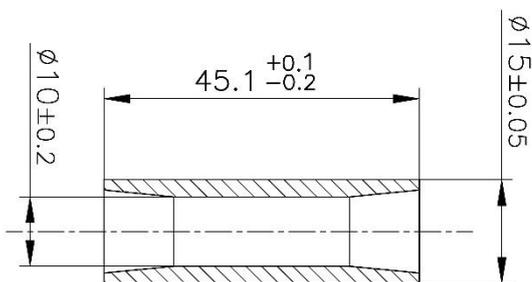
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

PISTON



Piston sans segment
POIDS : 122 ±5 gr

Marquage KFS du piston



Axe de piston
POIDS : 30g Min.



ATTENTION

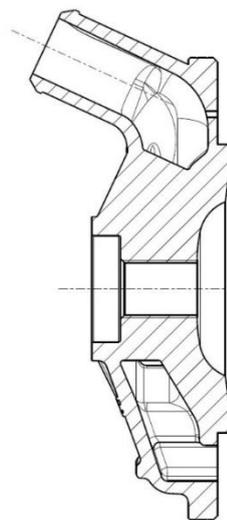
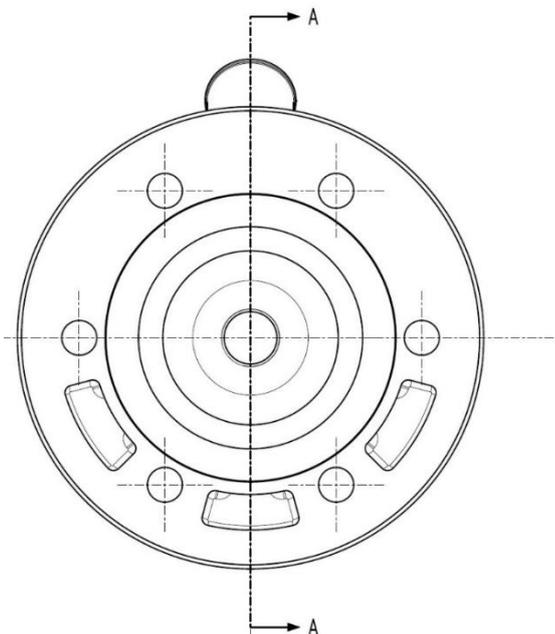
TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

CULASSE ET CHAMBRE DE COMBUSTION

SQUISH : 0.88 mm MINI, mesuré avec fil règlementé (voir Article 2.1.6 du présent règlement)

VOLUME : 10,60 cc MINI



SEZIONE A-A



Marquage KFS sur la culasse



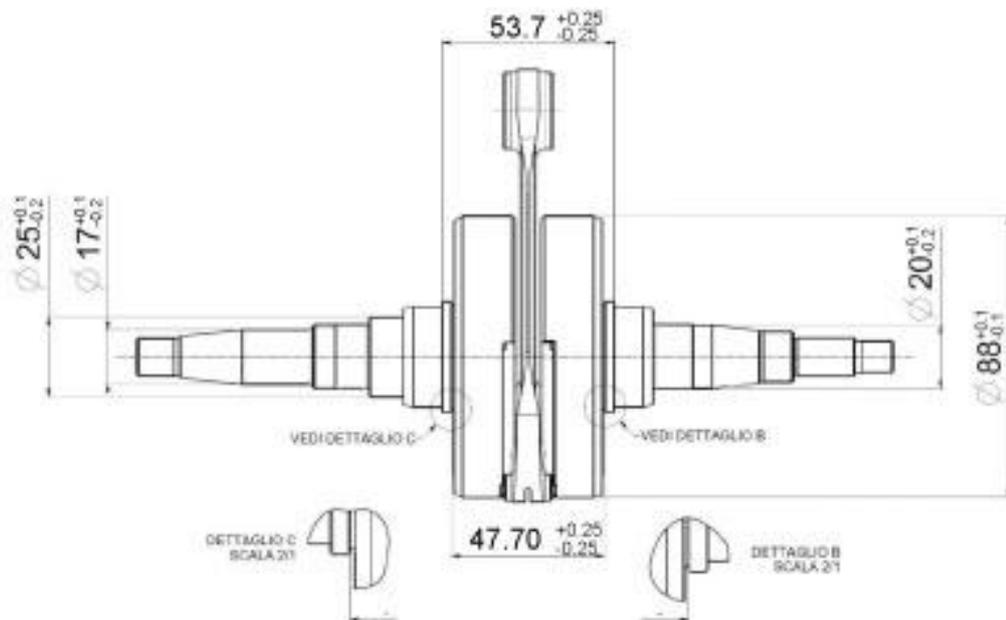
GABARIT POUR LA VERIFICATION DU PROFIL DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION

ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

VILEBREQUIN



POIDS : 2093g ± 15g

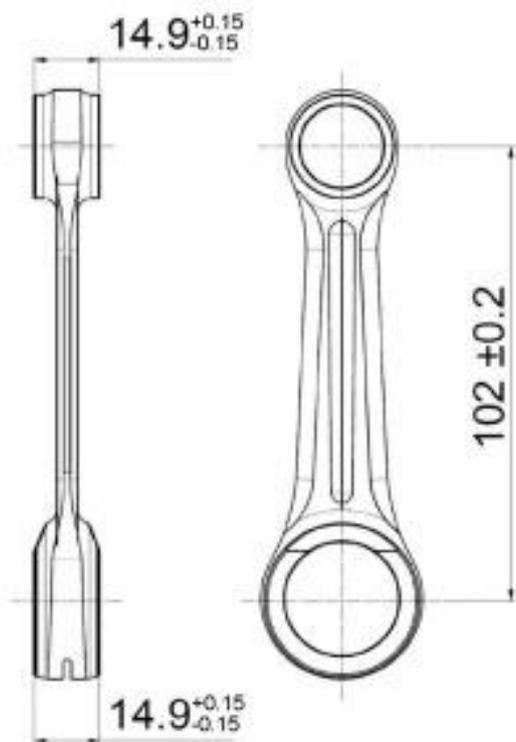


ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

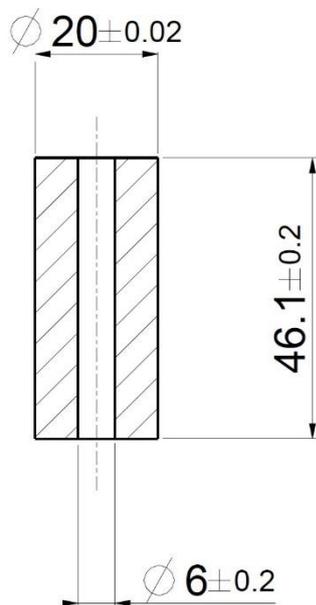
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

BIELLE ET MANETON



Marquage Vortex

POIDS : 126 ±5gr



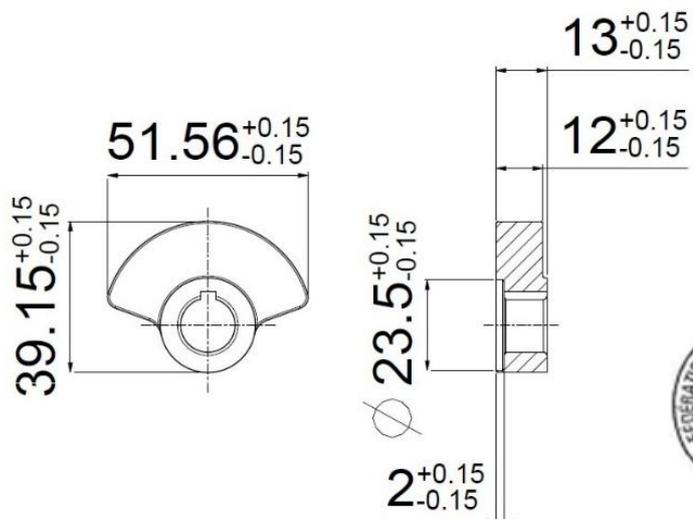
POIDS : 103 ±2gr

ATTENTION

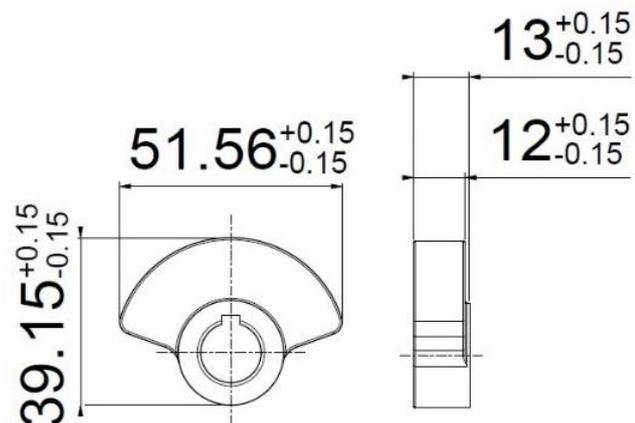
TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

ARBRE D'ÉQUILIBRAGE



Marquage Vortex



Arbre d'équilibrage complet :
2 Masses, axe, vis, 2 clavettes
et bague fraisée

POIDS : 392g ± 5g

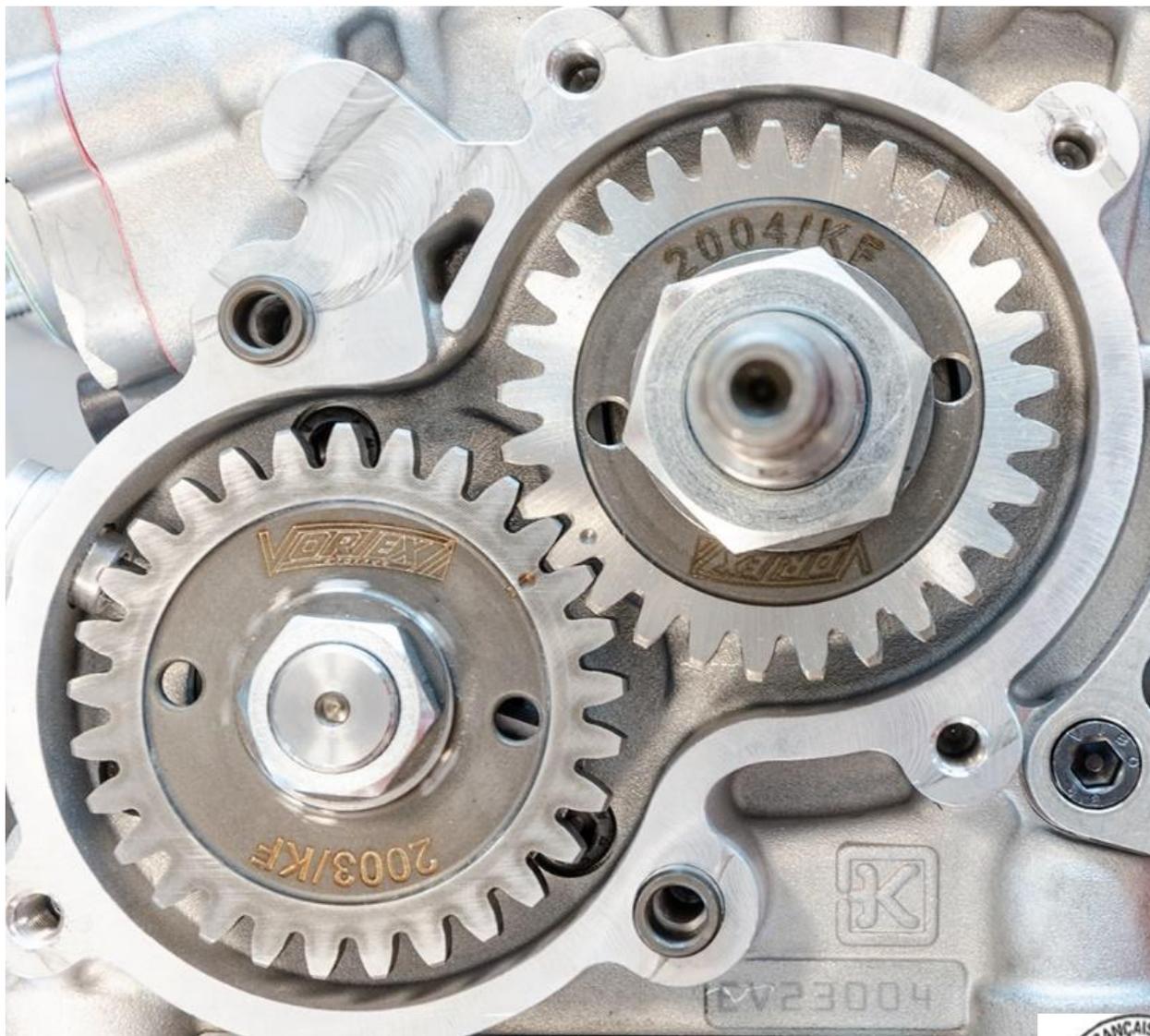
ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

N'IMPORTE QUEL ÉTAT DU MÉCANISME (RUPTURE, CONSOMMATION, ETC.), DETERMINE UNE CONDUITE INCORRECTE DE LA CONTRE-ARBRE, DOIT ÊTRE CONSIDÉRÉ NON RÉGULIER.

DANS LE DESSIN CI-DESSOUS, NOUS VOUS MONTRONS EN DÉTAILS LA POSITION D'ORIGINE (À RESPECTER) DE L'ARBRE D'ÉQUILIBRAGE.
COMME LA DISTRIBUTION DOIT ÊTRE RÉGULIÈRE, LES ENCOCHES DES ENGRENAGES ET DE L'ARBRE D'ÉQUILIBRAGE DOIVENT CORRESPONDRE LORSQUE LE PISTON EST AU POINT MORT HAUT.



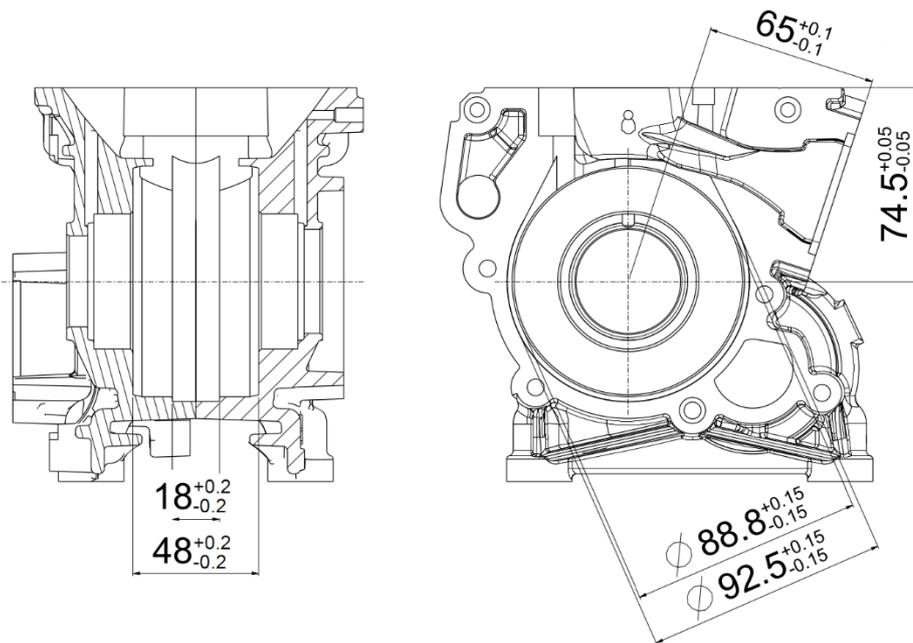
Marquage Vortex

ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

VUE DE LA PARTIE INTERIEURE DU CARTER



Marquage KFS des carters



ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

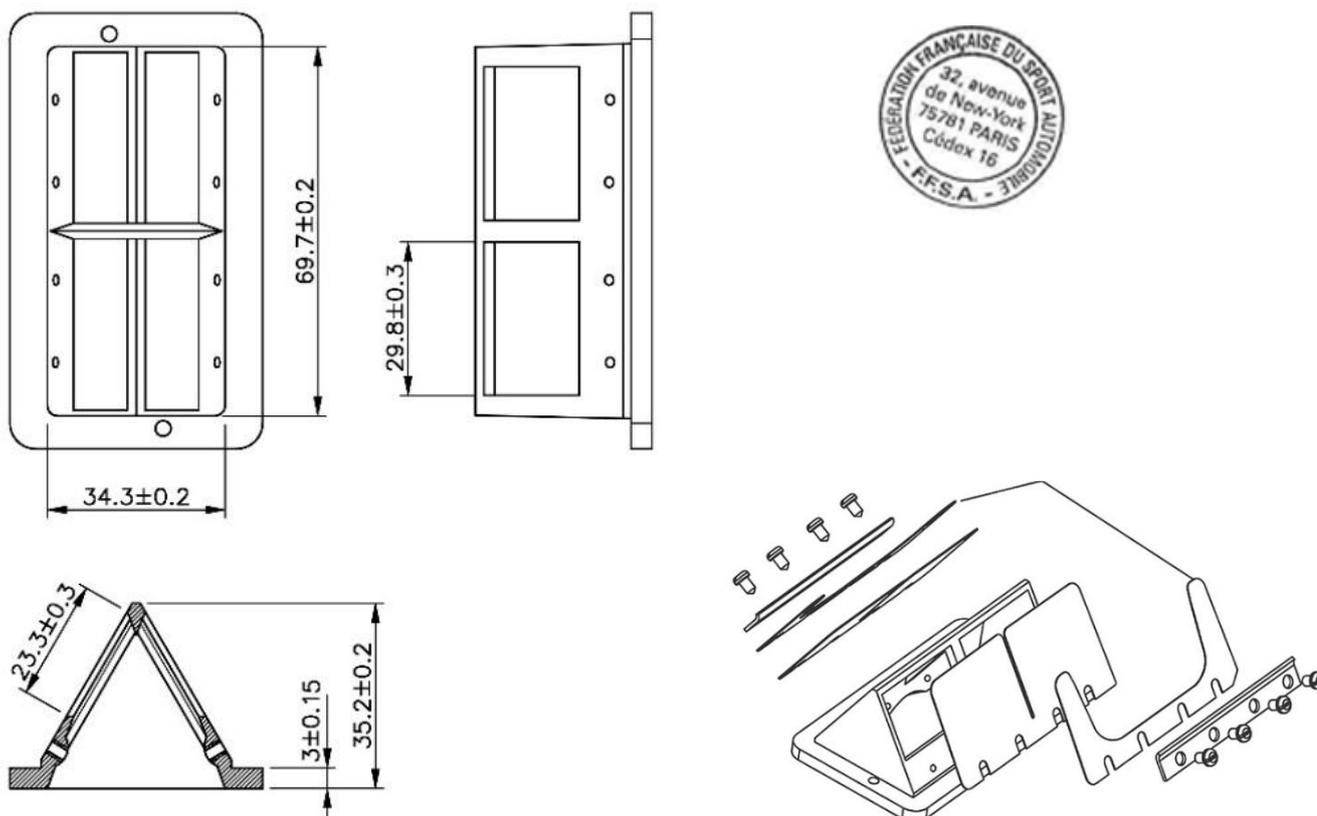
PALIER DE VILEBREQUIN

TYPE	DIMENSIONS	CARACTÉRISTIQUES
SKF BC1-1442 B	30 x 16 x 62 mm	Rulli in acciaio / Steel roller / Rouleaux d'acier 13

PALIER DE L'ARBRE D'ÉQUILIBRAGE

TYPE	DIMENSIONS	CARACTÉRISTIQUES
Marque libre NU203-ECP C3	12 x 17 x 40 mm	Rulli in acciaio / Steel roller / Rouleaux d'acier 11
Marque libre 6302.C4	15 x 13 x 42 mm	Sfere in acciaio / Steel balls / Billes d'acier 7

DESSIN DE LA BOITE A CLAPETS

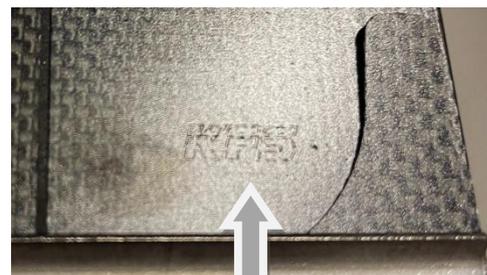


ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

DESSIN DU PYRAMIDE CLAPETS

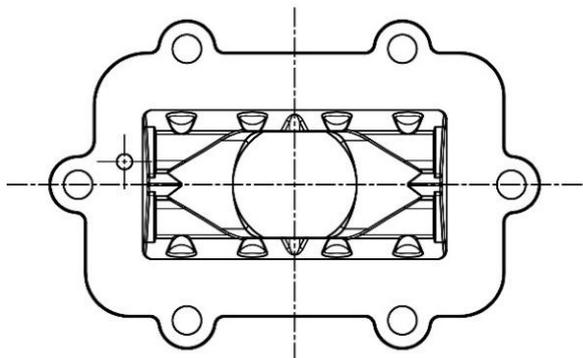
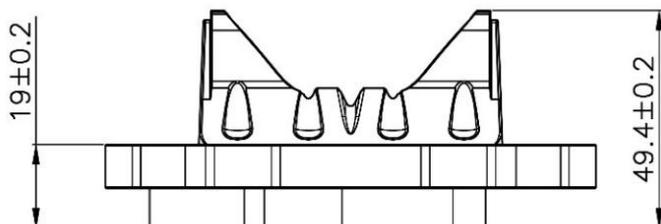


Marquage KFS



EPAISSEUR MINIMALE DES CLAPETS	0.24mm
EPAISSEUR MINIMALE DES RENFORTS (RESSORT A LAMES)	0.22mm

DESSIN DU CONVOYEUR

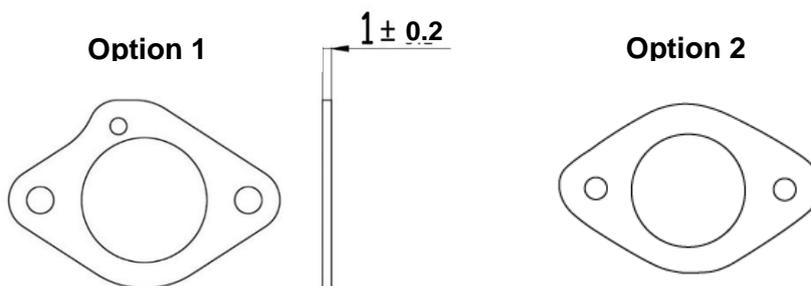


ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

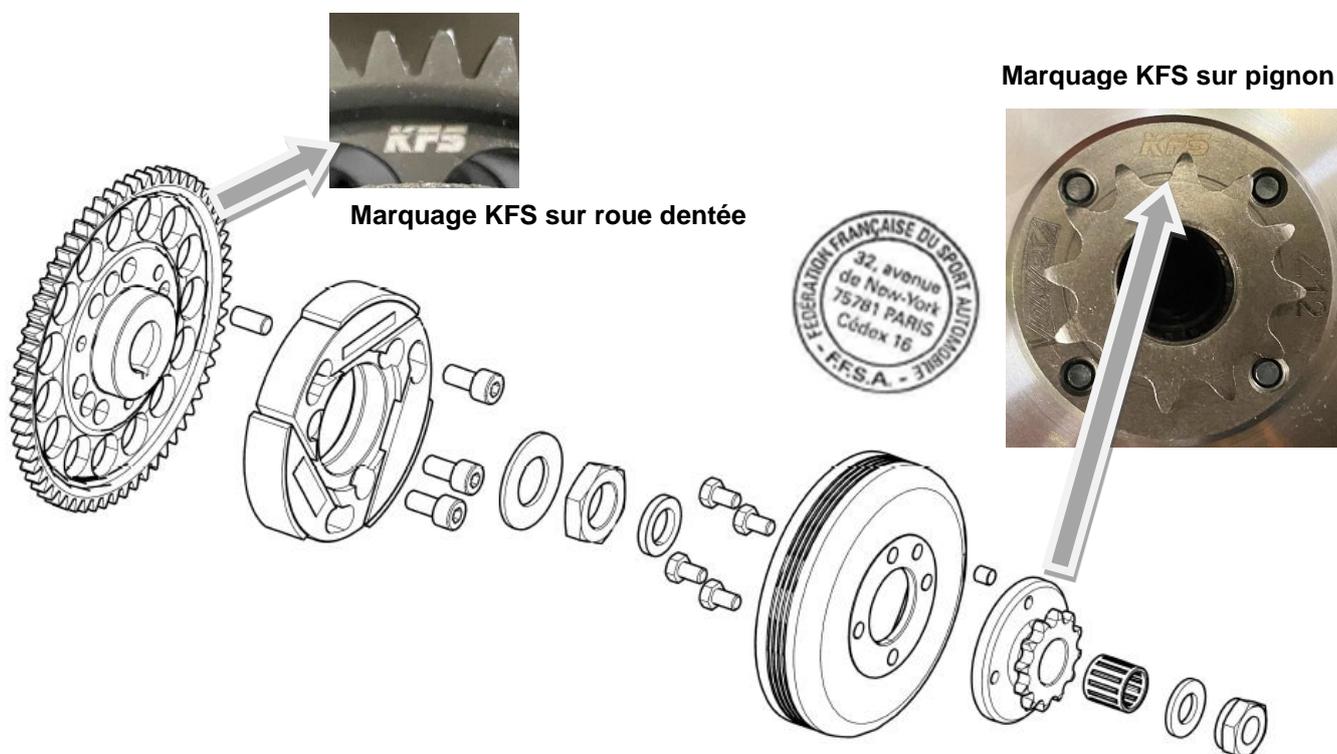
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

JOINT D'ADMISSION



Le joint d'admission option 1 doit être positionné de façon à boucher le trou de dépression interne

ENSEMBLE EMBRAYAGE, CLOCHE ET PIGNON



NOMBRE DE PIÈCES COMPOSANTES : 19

POIDS DE L'EMBRAYAGE COMPLETE AVEC ENGRENAGE DEMARRAGE ET PROTECTION : 1017 gr +/- 15g

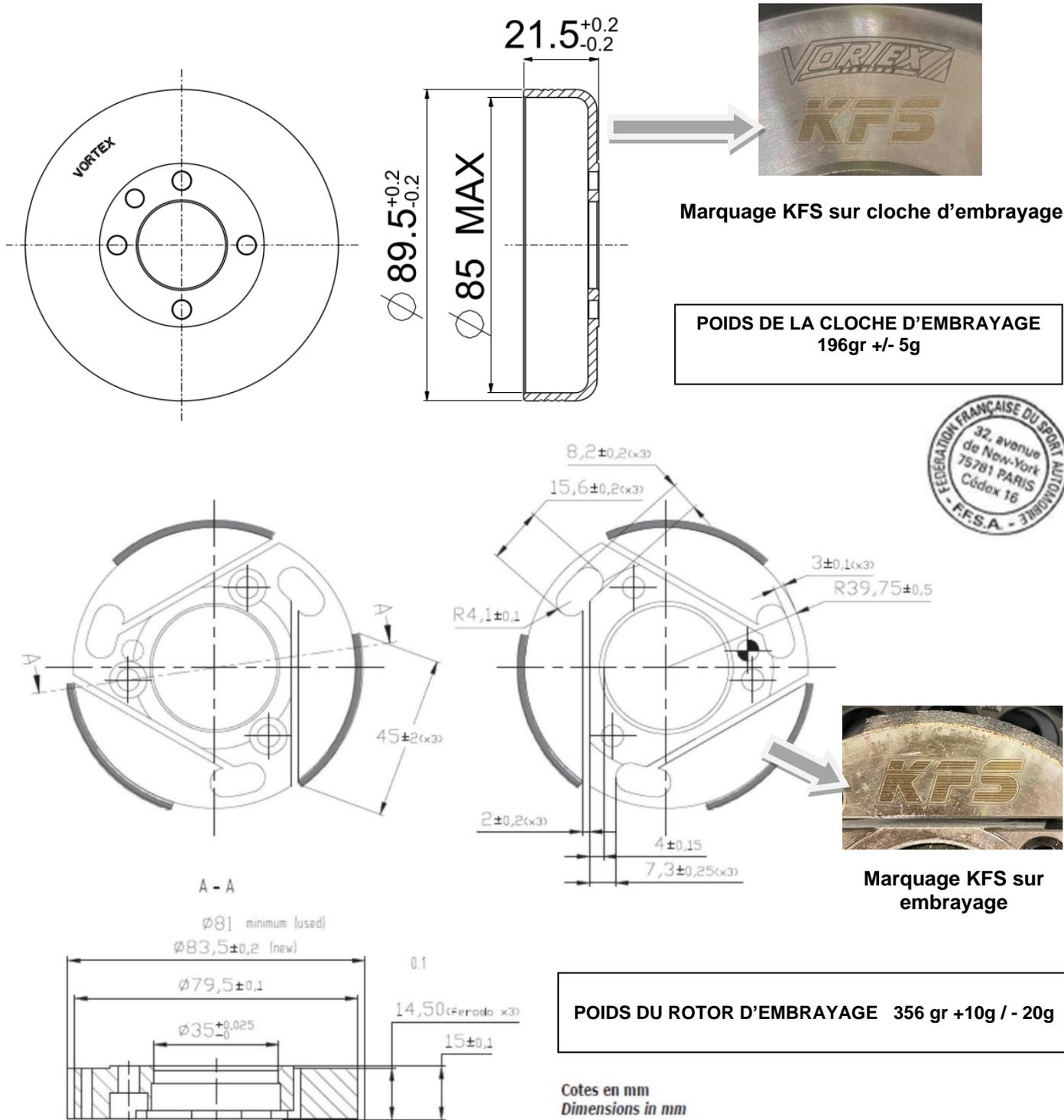
VITESSE DE ENTRAINEMENT (MAXIMUM) VERIFIABLE DANS TOUS LES MOMENTS DE LA MANIFESTATION : 4000RPM

ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

CLOCHE D'EMBRAYAGE / ROTOR EMBRAYAGE

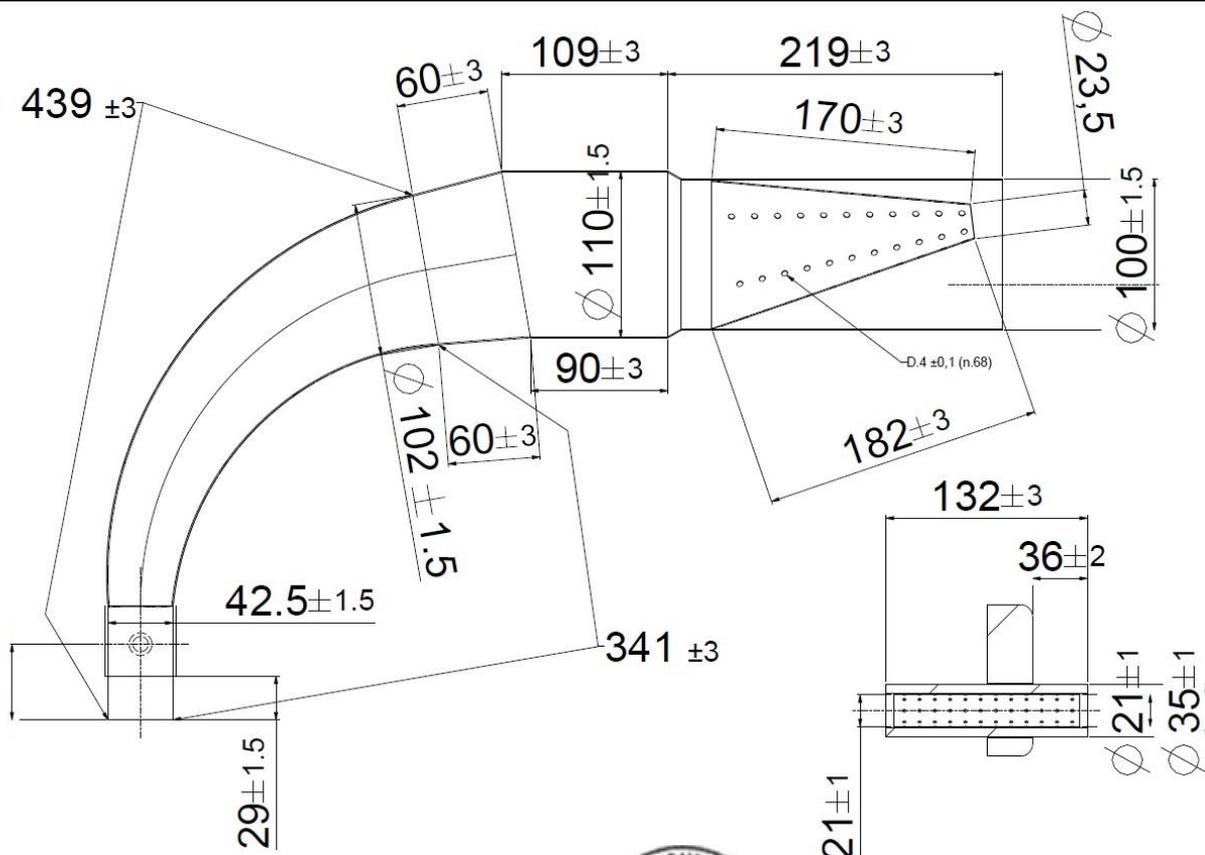


ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

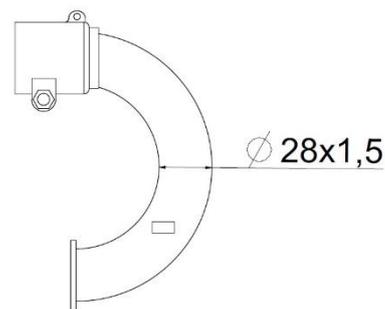
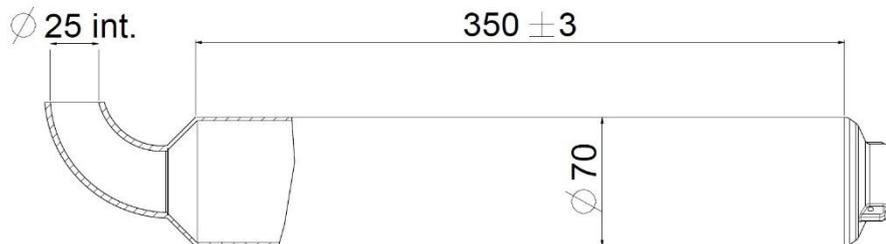
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

POT D'ÉCHAPEMENT / SILENCIEUX



NOMBRE DES TROUS ET DIAMETRE : n°68 $\varnothing 4 \pm 0.1$

POIDS MIN : 1800g



ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

POT D'ÉCHAPEMENT / SILENCIEUX



Les marquages laser peuvent devenir difficilement visibles avec l'oxydation et le nettoyage



ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

SILENCIEUX D'ASPIRATION

MODELE - TYPE

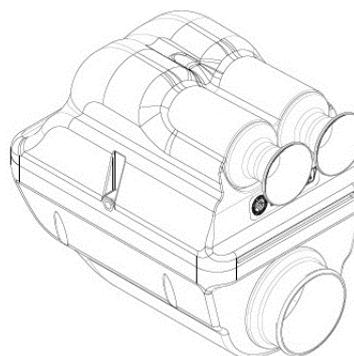
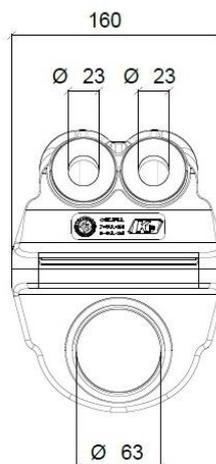
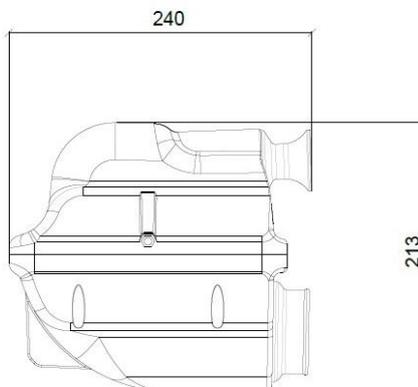
KG Nitro 23



Marquage KFS
sur silencieux
d'admission



Les pipes d'entrée d'air doivent être dirigées
vers l'avant du kart.



ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

ALLUMAGE SELETTA

AVANCE A L'ALLUMAGE : 3,0 mm +/- 0,2



034-IG-19
034-IG-20
034-IG-30



BOBINE : Limitateur 15 000 tr/min



034-IG-30

CABLE D'ALLUMAGE



Il est obligatoire que le moteur soit allumé et éteint au moyen du système de démarrage sur le châssis. Les commissaires pourront effectuer des contrôles au système de démarrage et d'arrêt à tout moment.

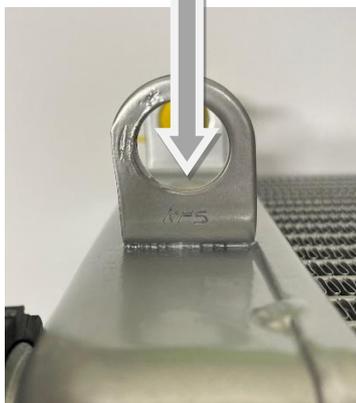
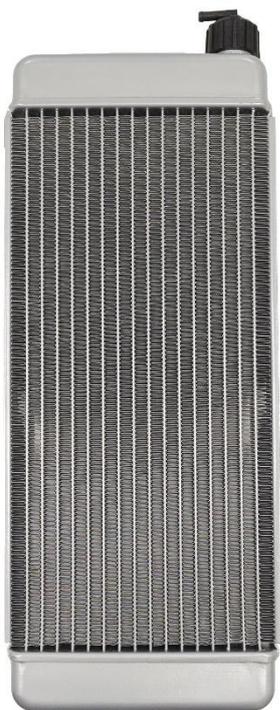
ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

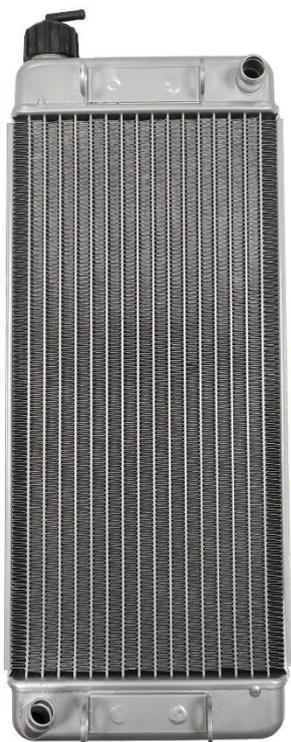
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

RADIATEUR ORIGINAL OTK

OPTION 1



Marquage KFS sur radiateur



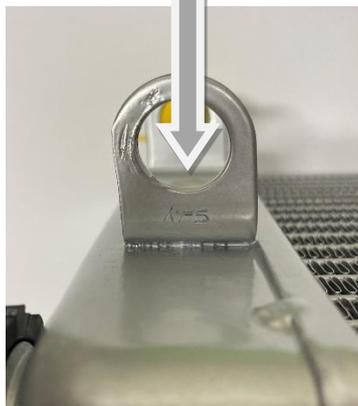
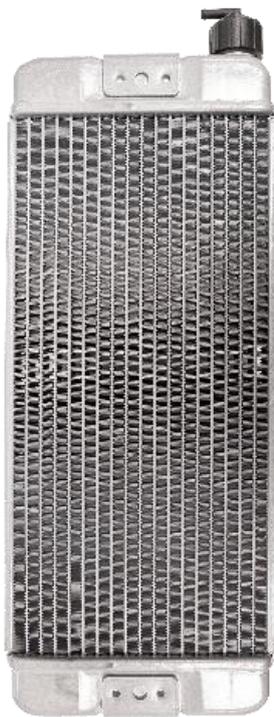
ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

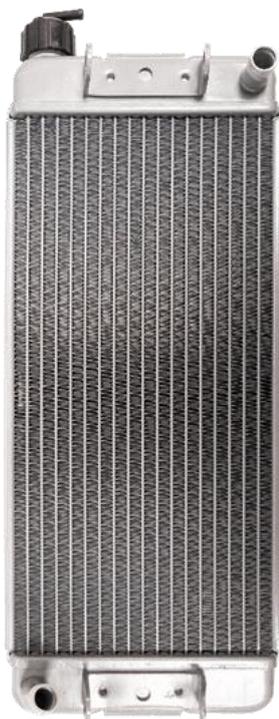
Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

RADIATEUR ORIGINAL OTK

OPTION 2



Marquage KFS sur radiateur

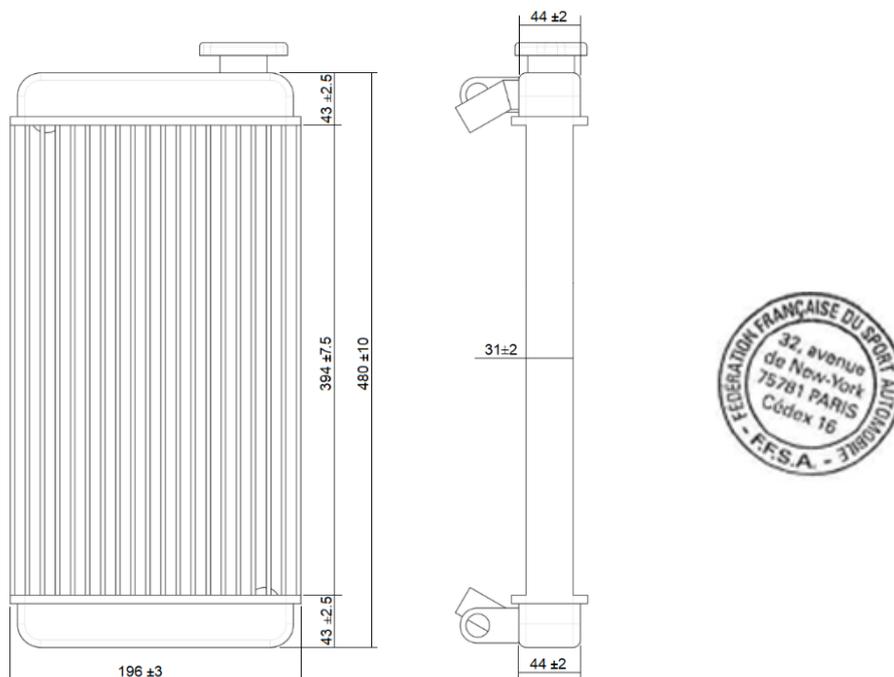


ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.

RADIATEUR ORIGINAL OTK



POULIE POMPE À EAU ET CALORSTAT ORIGINAL OTK



POMPE A EAU ORIGINAL OTK



ATTENTION

TOUTES LES PARTIES DU MOTEUR DOIVENT ETRE ORIGINALES VORTEX ROK, KFS.

Ni le moteur ni les accessoires peuvent être modifiés, qu'il s'agisse d'un changement de forme, de contenu ou de fonctionnement, représentant une condition de différence par rapport à sa construction d'origine (produit et assemblé), ci-inclus aussi l'addition et/ou l'enlèvement de matériaux. Toutes les cotes dans les dessins techniques sont en mm.



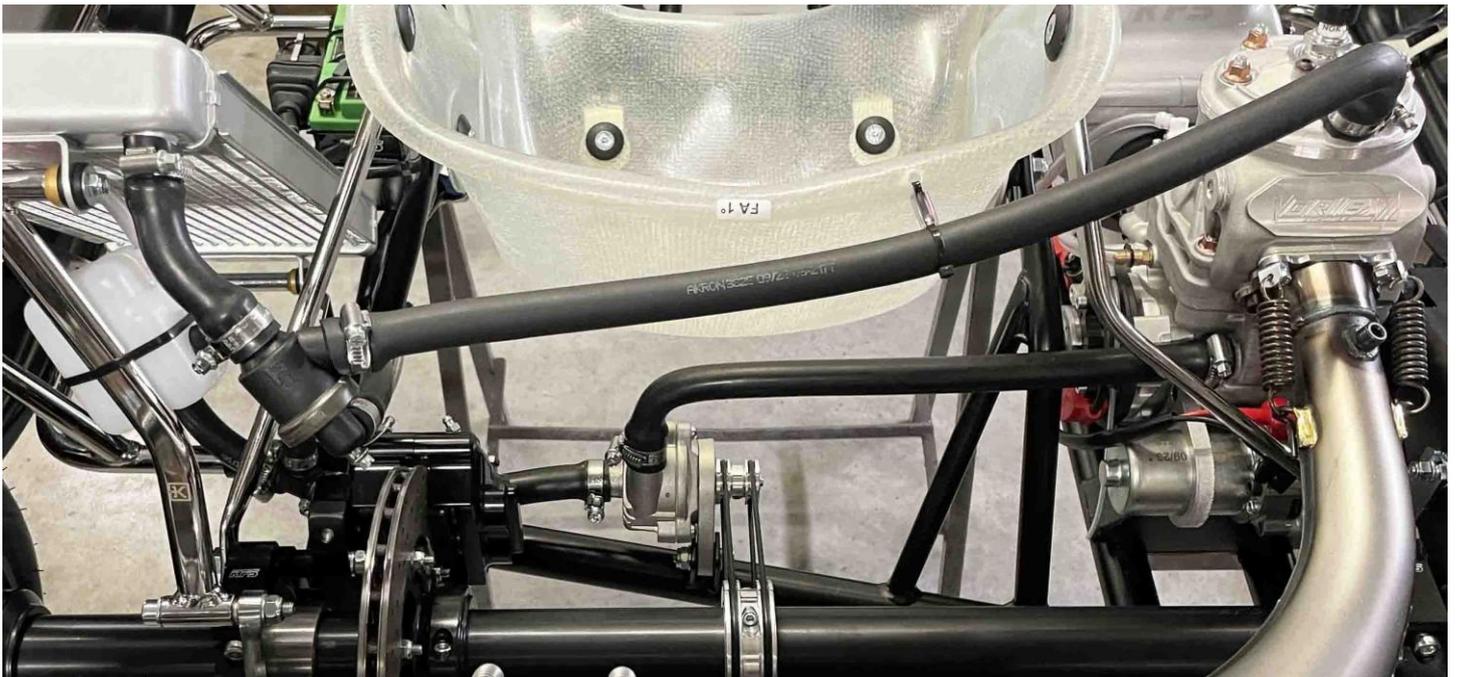
Support amovible de radiateur



Support amovible de pompe à eau



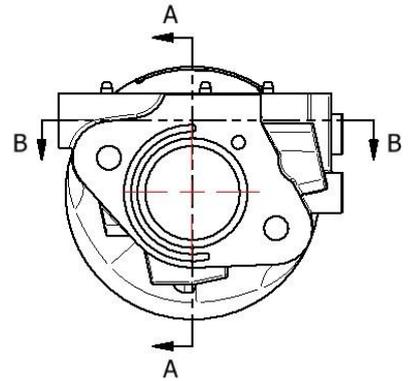
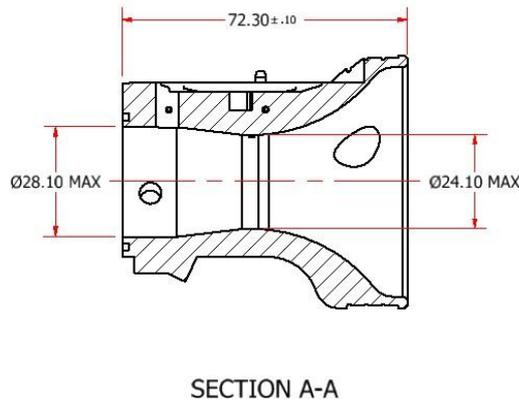
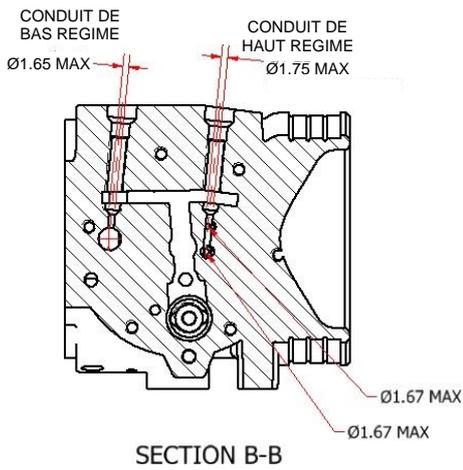
Renfort pour patte de radiateur soudée à un seul trou

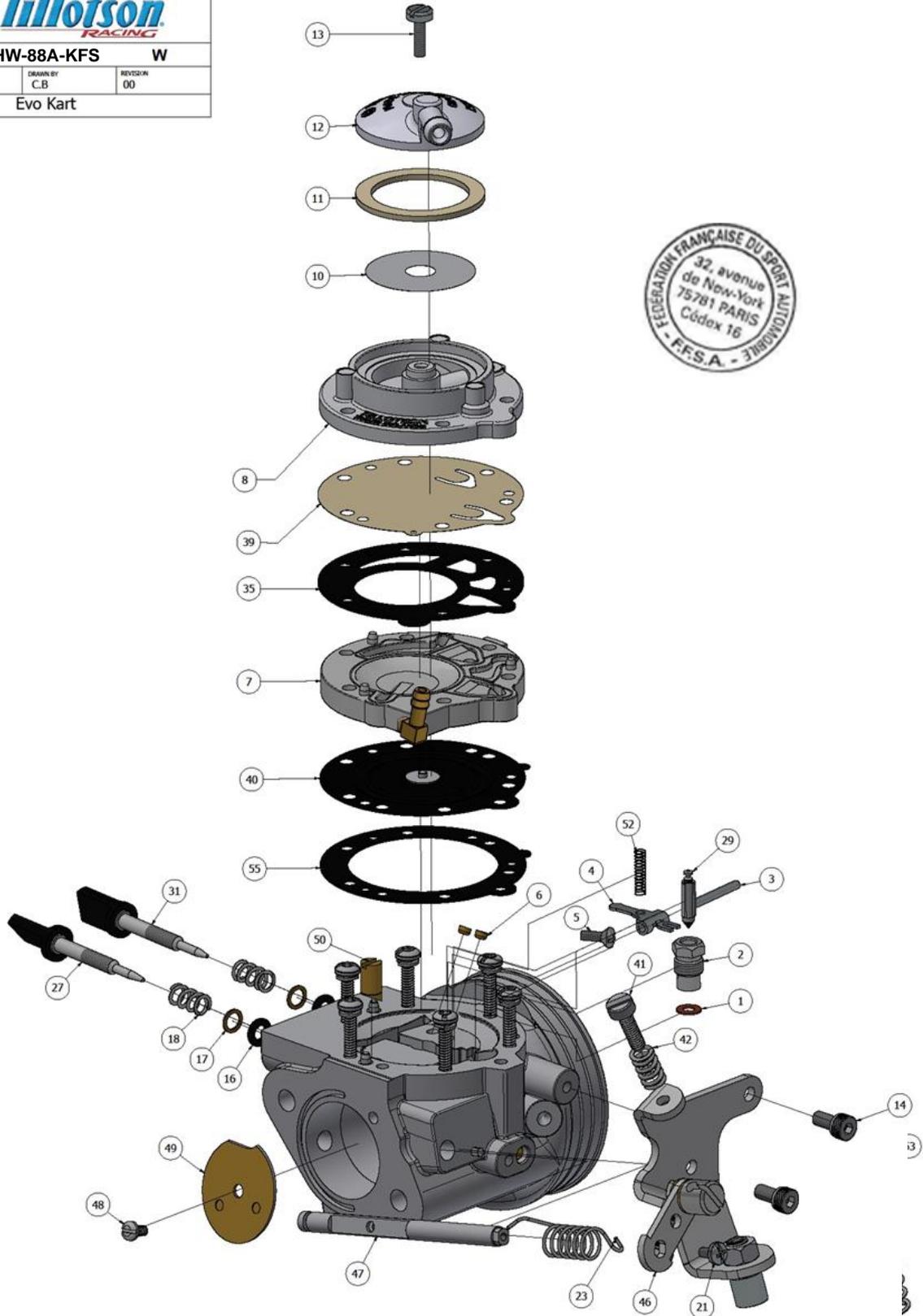


Montage d'origine du circuit de refroidissement



Marquage KFS





ITEM	QTY	PART NUMBER	DESCRIPTION	ITEM	QTY	PART NUMBER	DESCRIPTION	ITEM	QTY	PART NUMBER	DESCRIPTION
1	1	16-B199	+* INLET SEAT GASKET	18	2	24-B449	ADJUSTMENT SCREW SPRING	47	1	13-B216	THROTTLE SHAFT
2	1	36-A42	+ INLET SEAT	19	1	29-224	THROTTLE SHAFT CLIP	48	1	15-C20	4-40 UNC SCREW
3	1	32-79	FULCRUM LEVER PIN	20	1	15-C19	4-40 UNC SCREW	49	1	14-A118	THROTTLE SHUTTER
4	1	155-A27	+ INLET CONTROL LEVER	21	1	15-C52	4-40 UNC SCREW	50	1	363-318	IDLE NOZZLE
5	1	15-B329	FULCRUM LEVER SCREW	23	1	24-B381	THROTTLE RETURN SPRING	51	1	206-135	4MM BRASS BALL
6	2	80-160	BRASS PLUG	29	1	34-216	+ INLET NEEDLE	52	1	24-B299	INLET TENSION SPRING 37g
7	1	91-A275	FUEL PUMP BODY	31	1	43-1030	8-32 UNC ADJUSTMET SCREW	53	1	24-C334	CABLE RETURN SPRING
8	1	141-89	FUEL PUMP BODY	35	1	16-B392	+* PUMP GASKET	55	1	16-B217	+* METERING GASKET
10	1	95-170	FUEL STRAINER SCREEN	39	1	237-162	+* FUEL PUMP DIAPHRAGM				
11	1	16-B205	+* FUEL STRAINER COVER GASKET	40	1	237-600	+* DIAPHRAGM ASSEMBLY				
12	1	91-A251		41	2	15-C9	LIMITER SCREW				
13	1	15-B313	5-40 UNC SCREW	42	2	24-B131	SPEED CREW SPRING				
14	2	15-C67	M4 X 0.7 SOCKET CAP SCREW	43	1	15-C68	M6 X 1 CABLE HOUSING SCREW				
15	2	81-377	CARBURETTOR MOUNTING NUT	44	1	81-378	M6 X 1 NUT				
16	2	44-361	ADJUSTMENT SCREW O-RING	45	1	136-A55	CABLE BRACKET				
17	2	78-A256	ADJUSTMENT SCREW WASHER	46	1	12-1220	THROTTLE LEVER ASSEMBLY	56	6	15-C51	6-32 UNC SCREW

JOINT DE MEMBRANE PRINCIPALE



Épaisseur = 0.5 ± 0.1 mm

JOINT DE MEMBRANE DE POMPE



Épaisseur = 0.8 ± 0.1 mm

MEMBRANE PRINCIPALE



Épaisseur = 0.15 ± 0.05 mm

MEMBRANE DE POMPE



(matière similaire, cote identique)

Épaisseur = 0.12 ± 0.02 mm

PLAQUE INTERMEDIAIRE AVEC DEPRESSION EXTERNE



Épaisseur = 6.75 ± 0.25 mm



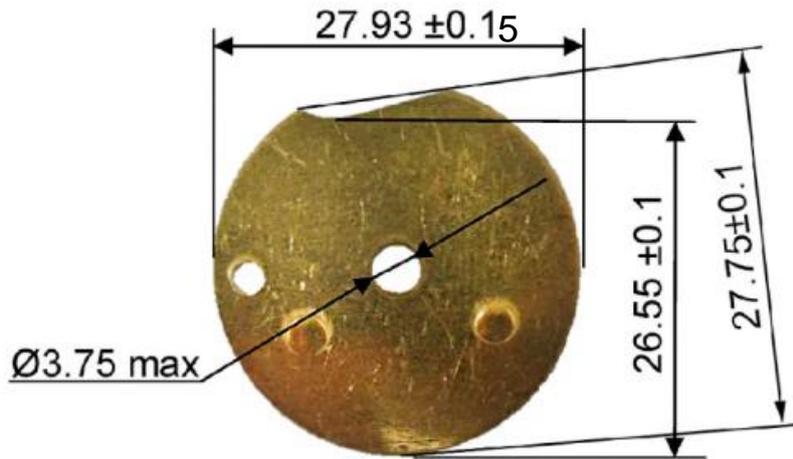
CORPS DE POMPE



Épaisseur = 12.5 ± 0.15 mm

Plaque intermédiaire : Pièce brut de fonderie, aspect règlementé. Cote et tolérance mesuré sans nervure d'étanchéité du joint de pompe.

PAPILLON



ALTERNATIVE

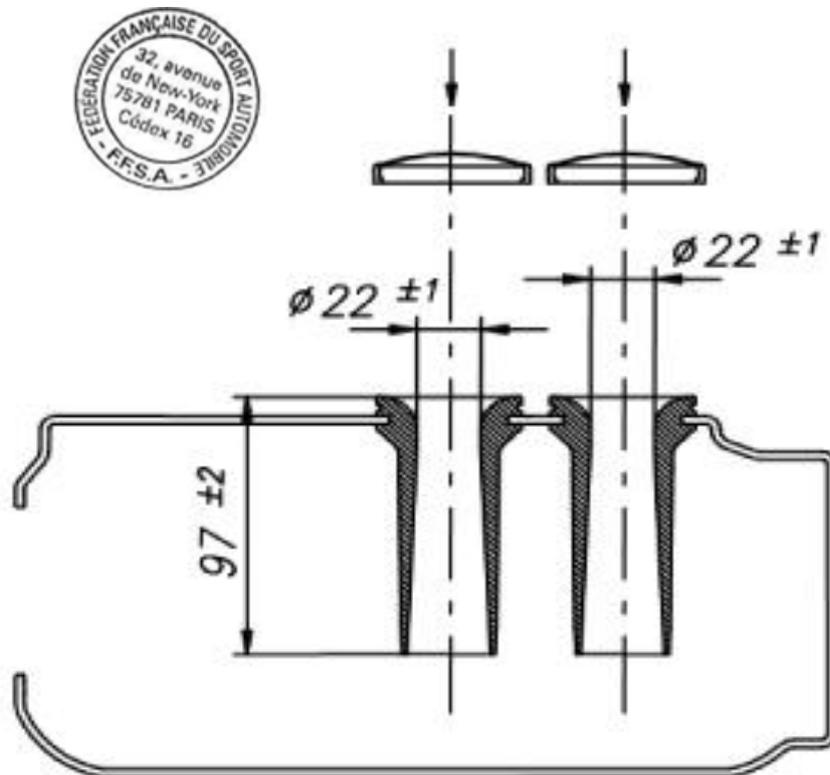


Épaisseur = 0.84 ± 0.1 mm

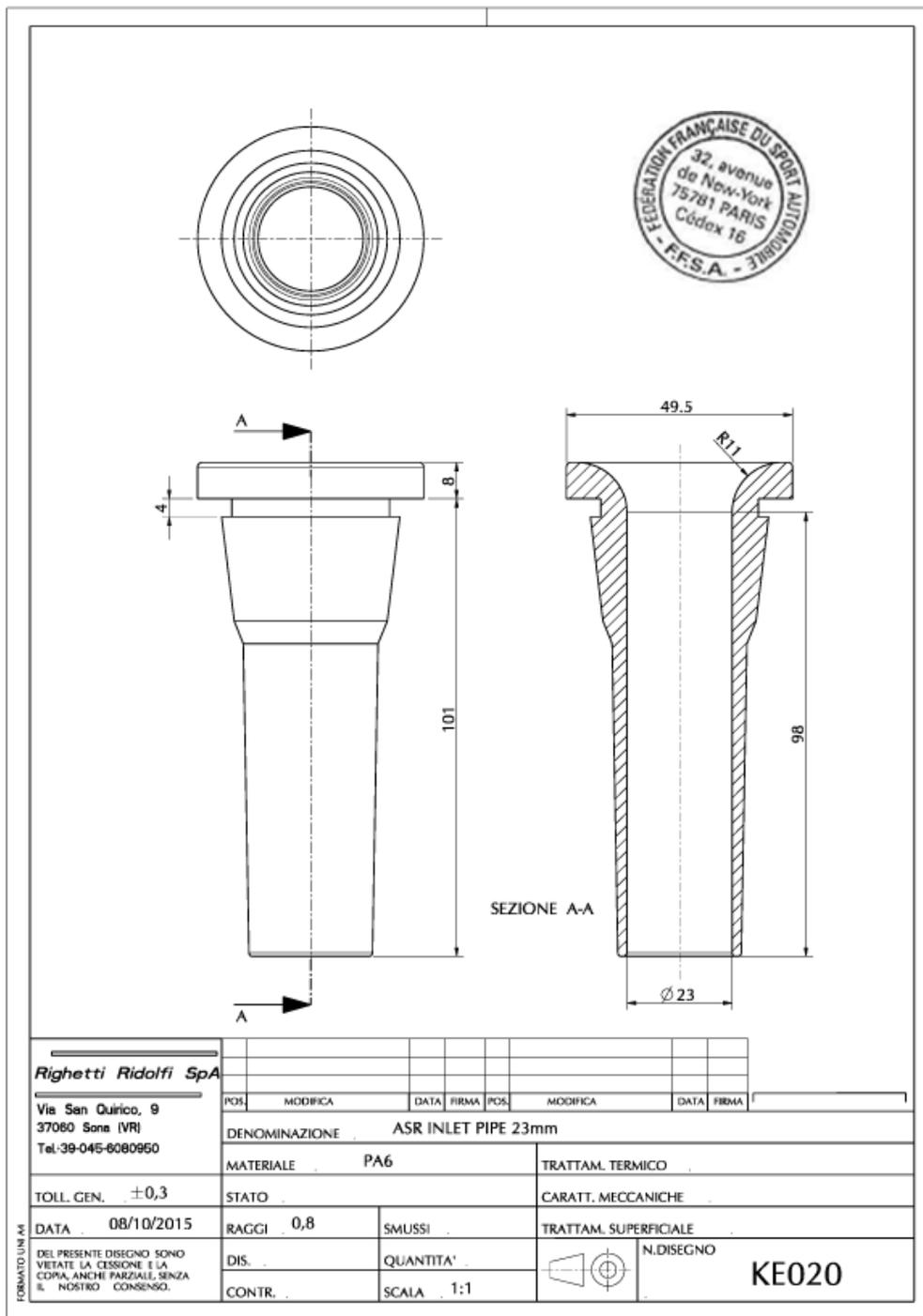
PUIT + POINTEAU



Silencieux par admission FREE LINE AL 22 PS



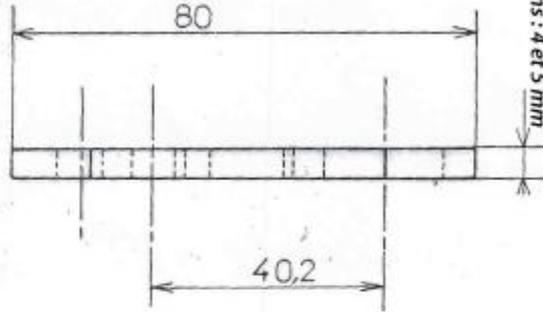
Silencieux par admission RR K560-22 avec pipes RR ASR INLET Ø23



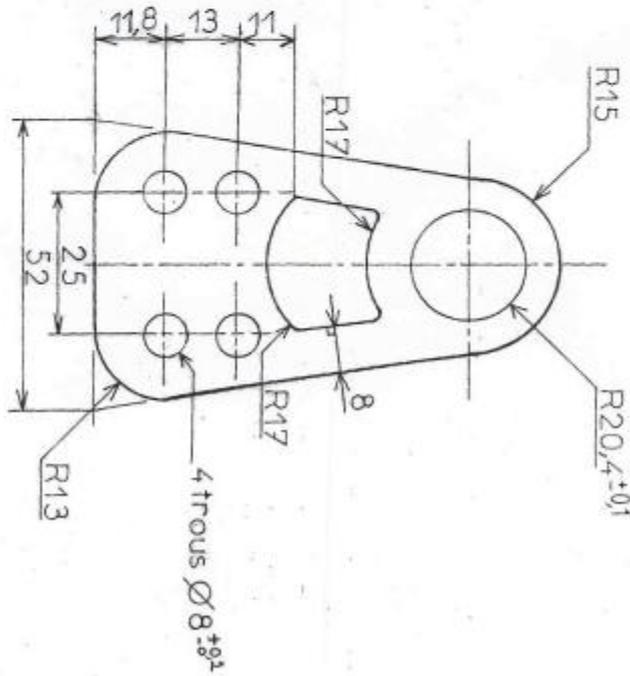
Patte de colonne KFS



Deux versions : 4 et 5 mm



NOTA: rayons non indiqués R=2



EVOKART

7 zone artisanale des Fossettes
 37360 SAINT ANTOINE DU ROCHER
 Tél. : 02 47 24 75 63
 Mail : evokart@gmail.com
 Site : 804 736 908 00018 - APE 9312Z

OBSERVATION:	MATIERE : E 24	PATTE COLONNE 4PTS
QUANTITE PAR COMMANDE:	TOLERANCE NON INDIQUE, ± 0,2	REFERENCE: EKL 37
DATE: 12-12-98	TRAITEMENT D'ASPECT:	ECHELLE: 1/1

Article 2.3 – Règlement technique Défi France 2025

Article 2.3.1 – Matériel Admis

Kart en conformité avec le Règlement Technique National FFSA et le Règlement Technique KFS 2025
Le pilote ne pourra disposer que d'un châssis et de deux moteurs qui seront plombés au cours de l'épreuve.
Le pilote devra présenter son kart entièrement monté et prêt à prendre la piste.

Le cadre pourra être remplacé en cas de nécessité et après constatation de l'impossibilité de réparation par les Commissaires Techniques et autorisation des Commissaires Sportifs.
Une pénalité de 10 (dix) places sur la grille de départ de la manche suivante suite à ce changement de cadre sera alors appliquée.

Article 2.3.2 – Châssis et carrosseries

Règlement Technique KFS 2025.

Aucun élément du kart ne doit dépasser le carénage avant et la protection des roues arrière à l'exception des roues.
Les protections des roues arrière et les carrosseries latérales ne doivent pas dépasser le plan extérieur des roues arrière.
Application de la réglementation technique FFSA 2025.

Les concurrents devront apposer un bandeau d'identification de la catégorie (fourni par l'organisateur) **sous les numéros de course** à l'avant et à l'arrière du kart.

Article 2.3.3 – Moteur

Règlement Technique KFS 2025 et Fiche moteur KFS ROK SV 2025.
Moteur exclusivement d'origine sans aucun retrait ni ajout de matière ou traitement de surface.



Casse moteur :

Toute casse moteur doit être constatée par les Commissaires Techniques avant de sortir du parc arrivée. Si ce n'est pas le cas, le moteur ne pourra plus être considéré comme cassé.

Cas 1 : Vous avez enregistré un seul moteur.

En cas de casse avérée de votre unique moteur enregistré, constatée par les Commissaires Techniques, avant de sortir du parc arrivée, vous aurez la possibilité de refaire votre moteur.

Cas 2 : Vous avez enregistré deux moteurs.

En cas de casse avérée de votre premier moteur enregistré, constatée par les Commissaires Techniques, avant de sortir du parc arrivée, seul votre deuxième moteur enregistré pourra être utilisé pour la suite de la manifestation.

En cas de casse avérée de votre deuxième moteur enregistré, constatée par les Commissaires Techniques, avant de sorti du parc arrivée, vous aurez la possibilité de refaire l'un de vos deux moteurs enregistrés. Il ne sera pas possible d'enregistrer un troisième moteur.

Dans les deux cas, avant de reprendre la piste, il est de la responsabilité du pilote de présenter son moteur refait aux Commissaires Techniques afin qu'il soit plombé et les numéros relevés.

Article 2.3.4 – Pneus

Référence des pneumatiques : Pneus slick VEGA KFS (Noir sur fond jaune)

Les pneumatiques de la course seront vendus obligatoirement sur place par l'organisateur au prix de 220€ TTC le train, le vendredi 12 juillet de 08h00 à 12h00 (Exceptionnellement, le samedi 13 juillet de 8h30 à 9h00, sous réserve d'avoir informé EVOKART préalablement).

Il est de la responsabilité des pilotes de faire enregistrer les codes-barres et le marquage des pneus avant le début de la course. Aucun pneu de course ne pourra être enregistré après la clôture des enregistrements techniques.

Seuls les pneus achetés sur place pourront être utilisés en course. Ils proviendront d'une même série de fabrication.

Chaque pilote disposera lors des essais qualificatifs, manches qualificatives, super manche et finale, au maximum de 2 pneus avant et 2 pneus arrière qui resteront en parc fermé durant toute la manifestation.

Les pneus seront tirés au sort en parc assistance avant l'épreuve et contrôlés avant chaque départ.

Lors du warm-up, l'utilisation des pneus de course n'est pas autorisée.
Obligation d'être muni d'un deuxième train de pneus pour les warm-up.

En cas de crevaison pendant la course, le pneu de secours (1 avant ou 1 arrière), devra être acheté auprès de l'organisation après constatation, autorisation et enregistrement auprès des Commissaires Techniques.

Les pneus pluie ou retaillés ne sont pas autorisés.
Tout procédé de traitement des pneus n'est pas autorisé.

Les pneus de course devront être obligatoirement neufs au départ des essais qualificatifs.

Article 2.3.5 – Poids

Catégorie KFS 135 135 kg minimum en ordre de marche avec pilote équipé.

Catégorie KFS 150 150 kg minimum en ordre de marche avec pilote équipé.

Catégorie KFS 165 165 kg minimum en ordre de marche avec pilote équipé.



Article 2.3.6 – Carburant

Règlement Technique KFS 2025

L'essence devra être de la SP 98 sans plomb commercialisée en France.
Seules les huiles figurant dans la liste des lubrifiants agréés par la FIA Karting seront autorisées.

Des substitutions d'essence pourront être effectuées, chaque pilote devra prévoir un bidon d'huile fermé et cacheté.

Article 2.3.7 – Contrôle technique

Tous les karts pourront être contrôlés quel que soit le classement.

En complément des contrôles habituels en finale, des contrôles inopinés pourront être effectués à tout moment lors de chaque journée.

Des substitutions pourront être effectuées : embrayages, allumages, etc....

Des scellés pourront être posés sur des pièces litigieuses, afin de permettre un examen ultérieur approfondi en présence du concurrent.

Article 3 – OBLIGATIONS GÉNÉRALES

Article 3.1 – Règlements

En plus des articles et spécifications du présent règlement, il sera appliqué au niveau sportif et technique la réglementation générale FIA Karting et la réglementation FFSA 2025.

Tous les points non prévus au présent règlement relèvent de la réglementation générale FIA Karting et de la réglementation FFSA 2025.

Tout ce qui n'est pas autorisé dans le présent règlement, la réglementation générale FIA Karting et la réglementation FFSA 2025 n'est donc pas autorisé.

Article 3.2 – Equipements

Nous vous rappelons que l'équipement pilote est réglementé (combinaison, casque, gants et chaussures montantes). Le port du tour de cou et du pare-côtes est vivement conseillé. Veuillez consulter l'Annexe Technique FFSA et l'Annexe Sportive FFSA 2025.

Article 3.3 – Réclamations

Dans le cadre des réclamations, l'Annexe Sportive FFSA 2025 sera appliquée, Art 40.

Article 4 – PRINCIPE ET DÉROULEMENT

En dehors des caractéristiques spécifiques au présent règlement, le déroulement des épreuves sera conforme à l'Annexe Sportive FFSA 2025.

Toute infraction sportive entraînera des pénalités, conformément à cette réglementation.

Dans le cadre des Coupes de Marque, les commissaires techniques officiels de la FFSA doivent avoir l'entière maîtrise de leur mission, de l'enregistrement du matériel jusqu'aux contrôles de fin d'épreuves. Les responsables techniques de la Coupe de Marque, mandatés par écrit par l'organisateur de cette Coupe de Marque seront obligatoirement présents et agiront à tous les stades des vérifications, en accord avec les commissaires techniques officiels FFSA. Ils auront un rôle de consultant et seront chargés en particulier des interventions spécifiques à la Coupe de Marque (fourniture du règlement à jour, plombages spécifiques, matériel de contrôle adapté, etc ...).

Pour le Défi France, les officiels seront :

- Directeur de Course :** M. MOREAU Michel – Licence N°60632
- Directeur de Course adjoint :** M. SOULAT Laurent – Licence N°181375
Officiels ASK organisatrice des courses
- Commissaires Sportifs :** Mme BEILLARD Nicole – Licence N°146410
Officiels ASK organisatrice des courses
- Délégué Technique :** M. BEILLARD Jean-Paul – Licence N°103806
- Commissaires Techniques :** M. NICOLLE Eric – Licence N°195954
Officiels ASK organisatrice des courses
- Chronométrage APEX :** Mme MOREAU Mary – Licence N°107485
Mme SOULAT Sylvie – Licence N°205053
Officiel ASK organisatrice des courses



Article 5 – CLASSEMENTS

Le classement général du Challenge KFS est celui du DÉFI FRANCE KFS (Finale Nationale).

Un classement Rookie réservé aux pilotes n'ayant jamais participé à aucun Défi France, aucune Coupe de France ou aucun Championnat de France Formule FFSA ou KFS sera établi dans chaque catégorie.

Article 6 – DOTATION ET PROTOCOLE PODIUM

Pour toutes les courses :

A l'issue de la finale et du contrôle technique, les trois premiers pilotes classés se rendront en combinaison et avec leur casque sur le podium où une coupe leur sera remise.

En cas d'absence à la procédure de podium, le pilote concerné ne recevra pas ses lots.

Pour le DÉFI FRANCE :

A l'issue de la finale et du contrôle technique, tous les pilotes sont invités à se rendre au podium et recevront chacun un lot (Trophée ou coupe + bon d'achat).

Les trois premiers pilotes classés se rendront en combinaison et avec leur casque sur le podium où une coupe leur sera remise.

Les trois premiers Rookies de chaque catégorie devront se rendre au podium en combinaison et avec leur casque, une dotation spécifique leur sera décernée.

En cas d'absence à la procédure de podium, le pilote concerné ne recevra pas ses lots.

Si un pilote reçoit un lot (invitation à une course, stage de pilotage, etc...) et se trouve dans l'impossibilité d'y participer alors le lot sera remis au second pilote classé, etc...

PLUS DE 8 000 EUROS DE LOTS SERONT REPARTIS PARMIS TOUS LES PARTICIPANTS.



Article 7 – LICENCES

Pour les courses organisées sous format « Club », les pilotes devront posséder l'une des licences suivantes :

- Une Licence compétition « Nationale Concurrent Conducteur Karting » (NCCK) FFSA validée 2025.
- Une Licence entraînement « Nationale Entraînement Course Clubs Junior Senior Karting » (NECCJSK) FFSA validée 2025.
- Un Titre de Participation (TPNCCK) délivré le jour de l'épreuve par l'ASK organisatrice sur présentation d'un certificat médical de non contre-indication à la pratique du karting.

Pour toutes les autres courses, les pilotes devront posséder :

- Une Licence compétition « Nationale Concurrent Conducteur Karting » (NCCK) FFSA validée 2025.

D'une manière générale :

Les représentants légaux (tuteurs) des pilotes mineurs devront obligatoirement être en possession d'une licence « Internationale Concurrent Tuteur » (ICT) FFSA validée 2025.

Les représentants légaux devront en permanence être présents dans l'enceinte du circuit tout au long de l'évènement.

Les représentants légaux des pilotes devront se présenter avec ces derniers et avec leur licence lors des vérifications administratives et lors des convocations à la Commission Sportive.

Pour n'importe quel motif d'absence du représentant légal, même d'une durée de temps courte, celui-ci devra obligatoirement remplir un formulaire de délégation afin de déléguer sa qualité de tuteur à une autre personne physique licenciée et présente lors de l'évènement. La personne désignée en qualité de tuteur devra être majeure et titulaire d'une licence « concurrent » ou d'une licence « concurrent-tuteur » FFSA validée 2025.

Les formulaires de délégation seront regroupés à la Commission Sportive.

En cas d'absence du tuteur légal ou d'un représentant, le pilote sera disqualifié de la manifestation.

Les accompagnants des pilotes doivent être en possession d'au moins une Licence Personnel Satellite.

Article 8 – PILOTES ADMIS

Tout pilote âgé au minimum de 12 ans dans l'année civile et titulaire de la licence FFSA adéquate validée 2025 ou d'un titre de participation peut participer aux courses KFS (KFS 135, KFS 150 ou KFS 165).

Pour rappel, le titre de participation donne accès uniquement aux courses club.

Article 9 – KARTS ET MATÉRIELS ADMIS

Châssis autorisés :

- Châssis Ø32 mm avec arbre de Ø50 mm (KFS 2012 – KFS 2015 – KFS 2017 – KFS 2019)

Moteurs :

- VORTEX KFS ROK SV

Pneumatiques :

- VEGA KFS (noir sur fond jaune)



Poids :

- KFS 135 : 135 Kg
- KFS 150 : 150 Kg
- KFS 165 : 165 Kg

Article 10 – SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Chaque pilote, dans le paddock, devra être muni d'un extincteur en cours de validité d'une capacité minimale de 6kg et conçu pour combattre un incendie d'hydrocarbures. Cet extincteur devra se trouver à l'entrée du stand ou du barnum. Tout pilote qui ne sera pas en possession de cet extincteur ne sera pas autorisé à prendre le départ.

Les pilotes devront utiliser une bâche de protection du sol avec tapis absorbant d'une dimension **minimale** de 1,60 m x 2 m pour éviter les taches d'hydrocarbures.

L'utilisation d'un drone sans autorisation d'Evokart et du responsable du circuit, est interdite sur la totalité du site où se déroule une épreuve.

Article 11 – DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

DÉFI FRANCE KFS (Finale Nationale)

La compétition débutera le vendredi à 8h00.

Essais libres le vendredi.

Suivant le nombre de participants, une catégorie pourra être séparée en deux groupes : N° Pair / N° Impair ou par tranche de numéros afin d'obtenir une répartition équivalente entre les deux groupes.

Les séances Warm-up se dérouleront le samedi matin et le dimanche matin.

Le briefing sera notifié dans l'horaire officiel, la présence de tous les pilotes, des tuteurs est obligatoire, ils devront obligatoirement signer la feuille de présence. Tout manquement à cette obligation sera sanctionné par le collège des commissaires sportifs de l'annulation des 3 meilleurs tours des essais qualificatifs.

Essais qualificatifs le samedi matin.

Trois manches qualificatives minimum de 12 min + 1 tour seront courues par tous les pilotes.

Une ou plusieurs séries pourront être constituées en fonction du nombre de participants par catégorie.

Le classement à l'issue des manches qualificatives sera déterminé en totalisant le nombre de points de chaque pilote.

En cas d'ex-aequo les pilotes seront départagés en fonction de leur classement aux Essais Qualificatifs.

Attribution du nombre de points de chaque manche qualificative :

1er 50, 2ème 44, 3ème 41, 4e 38, 5e 36, 6e 34, 7e 32, 8e 30, 9e 28, 10e 27, 11e 26, 12e 25, 13e 24, 14e 23, 15e 22, 16e 21, 17e 20, 18e 19, 19e 18, 20e 17, 21e 16, 22e 15, 23e 14, 24e 13, 25e 12, 26e 11, 27e 10, 28e 9, 29e 8, 30e 7, 31e 6, 32e 5, 33e 4, 34e 3, 35e 2, 36e 1.

- Si un Pilote ne prend pas le départ d'une Manche Qualificative ou n'effectue pas un tour, il / elle recevra un nombre de points égal au nombre de points du dernier Pilote qualifié moins 1 point.
- Si un Pilote a été pénalisé par un drapeau noir ou a été disqualifié, il / elle recevra un nombre de points égal au nombre de points du dernier Pilote qualifié moins 5 points pour la Manche Qualificative en question.

Après l'exécution de toutes les Manches Qualificatives, une ou deux Super-Manches d'au moins 15 min + 1 tour auront lieu suivant le nombre de participants (Cas A – Cas B).

Pour la (les) Super-Manche(s), les points seront attribués comme suit :

1er 90, 2ème 80, 3ème 72, 4e 66, 5e 60, 6e 54, 7e 50, 8e 46, 9e 42, 10e 38, 11e 34, 12e 32, 13e 30, 14e 28, 15e 26, 16e 24, 17e 22, 18e 20, 19e 18, 20e 17, 21e 16, 22e 15, 23e 14, 24e 13, 25e 12, 26e 11, 27e 10, 28e 9, 29e 8, 30e 7, 31e 6, 32e 5, 33e 4, 34e 3, 35e 2, 36e 1.

- Si un Pilote ne prend pas le départ de sa Super-Manche ou n'effectue pas un tour, il / elle recevra un nombre de points égal au nombre de points du dernier pilote moins 1 point.
- Si un Pilote a été pénalisé par un drapeau noir ou a été disqualifié, il / elle recevra un nombre de points égal au nombre de points du dernier Pilote qualifié moins 5 points pour la Super-Manche en question.

Les points obtenus lors de la ou les Super-Manches seront cumulés avec ceux du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives. Le cumul de ces points permettra d'établir un Classement Intermédiaire Final.

Les 36 premiers Pilotes du Classement Intermédiaire Final seront qualifiés pour la phase finale.

Les égalités éventuelles entre deux ou plusieurs Pilotes seront départagées en fonction de leur classement lors des Essais Qualificatifs.

- Cas A : 36 participants ou moins :

La grille de départ de la Super Manche sera établie sur la base du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives.

- Cas B : 37 participants ou plus :

A l'issue des Manches Qualificatives, les 72 premiers Pilotes du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives seront répartis en un maximum de 2 groupes pour les Super-Manches.

Le nombre de Pilotes par groupe sera de 36 maximum.

Le Pilote à la première position du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en première position de la Super Manche A, le deuxième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en première position de la Super Manche B, le troisième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en deuxième position de la Super Manche A, le quatrième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en deuxième position de la Super Manche B, le cinquième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en troisième position de la Super Manche A, le sixième Pilote du Classement Intermédiaire des Manches Qualificatives s'élancera en troisième position de la Super Manche B, et ainsi de suite, jusqu'à ce que la grille finale de 36 Pilotes par Super-Manche soit assemblée/constituée

Les pilotes classés à l'issue de la super manche du 1^{er} au 36^{ème} disputeront une finale A de 20 min + 1 tour.



La finale A déterminera le classement du DÉFI FRANCE KFS 2025.

Les pilotes classés à l'issue de la super manche du 37ème au 72ème disputeront une finale B de classement.

Enregistrement du matériel le vendredi 12 juillet de 14h00 à 17h30
(Exceptionnellement, le samedi 13 juillet de 8h30 à 9h00, sous réserve d'avoir informé EVOKART préalablement)

Tout concurrent qui n'aura pas présenté son matériel à l'enregistrement technique avant les essais qualificatifs ne pourra pas participer à l'épreuve.

L'enregistrement du matériel et le retrait des pneumatiques de course doivent se faire par catégorie et dans les horaires préalablement indiqués et communiqués par l'organisateur.

Article 12 – GRILLE DE DÉPART

Grille des manches qualificatives : suivant les essais qualificatifs.

Grille de la super manche : suivant le résultat des manches qualificatives par addition de points.

Grille de la finale : suivant le classement général cumulé des manches et des super manches.

L'utilisation d'un démarreur externe est autorisée sur la prégrille. Bénéficiant d'une assistance, le pilote concerné partira dernier.

Article 13 – PROCÉDURE DE DÉPART

Se référer aux Annexes Techniques et Sportives FFSA 2025 et règlements FIA Karting 2025.

Article 14 – SUSPENSION D'UNE COURSE

Se référer aux Annexes Techniques et Sportives FFSA 2025 et règlements FIA Karting 2025.

Article 15 – REPRISE D'UNE COURSE

Se référer aux Annexes Techniques et Sportives FFSA 2025 et règlements FIA Karting 2025.

Article 16 – ARRIVÉE

Se référer aux Annexes Techniques et Sportives FFSA 2025 et règlements FIA Karting 2025.

Article 17 – PARC FERMÉ

Se référer aux Annexes Techniques et Sportives FFSA 2025 et règlements FIA Karting 2025.

Article 18 – INCIDENTS

Se référer aux Annexes Techniques et Sportives FFSA 2025 et règlements FIA Karting 2025.



Article 19 – DROITS D'ENGAGEMENT ET FONDS DE PRIX

Les droits d'engagement et conditions d'inscription seront définis par les organisateurs de chaque épreuve.

Pour le DEFI FRANCE :

Les droits d'engagement au DÉFI FRANCE KFS 2025 sont fixés à 260 €, majoration de 30€ en cas d'inscription à moins de 15 jours du début de l'épreuve.

Le montant des droits d'engagement comprend les frais de dossier et un jeu de 4 numéros de course.

Seuls l'aire de stationnement (camping) et les droits de piste d'avant course pourront être facturés par le club organisateur (et éventuellement la location d'un transpondeur).

Engagement libre sans sélection préalable mais nombre limité en fonction des dates d'inscription.

Clôture des engagements 7 jours avant le début de l'épreuve.



Les numéros de course sont attribués par ordre d'arrivée des inscriptions.

Le pilote vainqueur du Défi France de l'année passée, s'il s'inscrit de nouveau dans la même catégorie se verra obligatoirement attribuer le numéro 1.

Confirmation des engagements et contrôle administratif le vendredi 12 juillet de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00 (Exceptionnellement, le samedi 13 juillet de 8h30 à 9h00, sous réserve d'avoir informé EVOKART préalablement).

Les organisateurs se réservent le droit d'annuler une catégorie par faute d'un nombre de participants jugé insuffisant.

Le fait de s'engager au DEFI FRANCE KFS 2025 implique d'accepter dans son intégralité le présent règlement ainsi que les règlements Sportif et Technique National FFSA 2025 et de les respecter.