

Fuente de la noticia: vroomkart.es



Los motores OK y OK-Junior recibirán a finales de año la homologación.

En un reciente comunicado, la CIK-FIA explica algunos detalles del nuevo motor que será homologado a finales de año para la temporada 2016, y que fue presentado al público con motivo de la última carrera del europeo en Inglaterra.

Como ya sabemos, el nuevo motor que sustituirá al KF, será de "tiro" directo, al eliminarse el arranque eléctrico y el embrague centrífugo y se llamará OK (OKJ en la configuración Junior). La intención de la Federación Internacional no es sólo crear un motor que sustituya al KF en las máximas competiciones, sino también acercar las categorías CIK a los pilotos que practican el karting a nivel nacional, creando una base más amplia y sólida, con el fin de encontrar el éxito perdido con el paso de los antiguos 100cc (ICA y FA) al 125 KF.

"La introducción de los motores KF en 2007 causó una disminución en el

número de participantes en las competiciones con categorías internacionales de alto nivel en los últimos años. El nuevo equipo de la CIK-FIA, encabezado por el Vicepresidente Kees Van de Grint, ha decidido trabajar para aumentar el número de participantes como en los tiempos de las categorías ICA y FA. El objetivo es extender el uso de nuevos motores en los diversos campeonatos nacionales de todo el mundo “

Así es como la CIK describe el nuevo motor: "Simplicidad, ligereza, rendimiento y costes han sido las principales preocupaciones de quienes proyectaron los nuevos motores OK y OK-Junior. Por ello, trabajamos para eliminar embrague, motor de arranque, el cableado y la batería, con el resultado de un menor peso y una mayor fiabilidad. Los motores OK serán de tiro directo, en línea con los orígenes del karting, y estarán provistos de una válvula de descompresión para facilitar el arranque. La cilindrada seguirá siendo de 125 cc y el sistema de equilibrado es el mismo que el de su predecesor KF, mientras que la bomba de agua puede ser tanto interna como externa. Mismo tipo de carburador de membrana, con un diámetro de 24 mm para la versión OK y de 20 mm para la versión OK-Junior. Las revoluciones máximas están fijadas en 16.000 para el OK y 14.000 para el Junior. Tanto el escape como la válvula serán de diseño único y tendrán que ser homologados por la CIK. En base a las recomendaciones de la Comisión para la Seguridad de la FIA, el límite de peso se ha revisado a la baja: un mínimo de 145 kg, incluido el piloto, para la categoría OK, y 140 kg para la OK-Junior".

Recordamos que los límites de peso anteriores eran 158 kg y 145 kg respectivamente para KF y KFJ: Quizás la reducción es un poco "demasiado optimista", si no se toman al mismo tiempo otras medidas técnicas de aligeramiento.

Vale la pena mencionar un último punto, la decisión de la CIK de fijar el precio del nuevo motor en un esfuerzo por conseguir la estabilidad en el

mercado: "Los constructores están comprometidos a proporcionar los nuevos motores OK en un precio al público de 2.000€. Con esto, la CIK-FIA quiere reintroducir las categorías internacionales en los campeonatos nacionales con una base más amplia de pilotos."

