

REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO KZ2

El presente Reglamento Técnico Especifico KZ2, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KZ2 y para todas las pruebas estatales de la categoría.

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK.

Art. I. Motor

- Grupo propulsor: El motor y la caja de cambios debe ser un solo conjunto, de 2 tiempos homologado CIK.
- Cásteres del motor divididos solamente en dos partes (vertical u horizontal).

I.1. Características Técnicas

- Monocilíndrico.
- Admisión por láminas.
- Refrigerado por agua exclusivamente de un solo circuito.
- Bomba de agua y soporte, (dimensión y dibujo), descrito en la ficha de homologación, emplazamiento libre.

I.2. Cilindro

- Cilindrada máxima 125 c.c
- Revestimiento del cilindro libre.
- Angulo de escape: 199° máximo.

I.3. Culata y cámara de combustión

- Volumen de la cámara de combustión: Mínimo 11 cc., medido de acuerdo al método descrito en el art. 3 del Reglamento Técnico de Karting.
- Esta prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen.
- El cuerpo de la bujía (no incluidos los electrodos) que penetra en la culata no debe superar la parte mas saliente de la propia cámara de combustión.
- Bujía: La marca es libre. Dimensiones – longitud: 18,5 mm ; rosca: 14x1.25

I.4. Carburador

- Carburador: En aluminio, de serie normal, con difusor "venturi" de un diámetro de 30 mm. máximo; verificado con un juego de galga de 30 mm. de ancho. Sólo está autorizado el reglaje de la aguja y del pulverizador (chiclé).
- Todo sistema de turbo o sobrealimentación esta prohibido.

I.5. Silencioso de admisión

- Silencioso de admisión: Homologado CIK.

I.6. Escape

- Escape: Homologado y de plancha metálica con un espesor mínimo de 0,75 mm.

I.7. Sistema de Encendido

- Encendido: Homologado CIK. Prohibidos los sistemas de avance variable. Todo sistema de corte de encendido está prohibido.

1.8. Caja de cambios

- Caja de cambios: Homologada CIK (incluyendo el acoplamiento primario).
- Mínimo 3 y máximo 6 velocidades; los decimales de los grados en la ficha de homologación deben ser dados en décimas de grados y no en minutos. Para la homologación de la caja de cambios, el fabricante, el modelo y el tipo deberán aparecer en la ficha de homologación.
- Mando de la caja de cambios: Manual y únicamente mecánica, todo sistema de asistencia está prohibido (hidráulico, neumático, eléctrico u otros).

Art. 2. Chasis

Chasis Homologados CIK o RFEDA.

Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior.

Art.3. neumáticos

- Neumáticos: de 5'' homologados CIK.

Art. 4. Pesos

- Mínimo en orden de marcha: 175 kg.

Art. 5. Adquisición de datos y telemetría

- Está autorizado todo sistema de adquisición de datos, de acuerdo con el Art. 2.24 de las prescripciones generales.
- La Telemetría está prohibida.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad esta prohibida.

Art. 6. Material utilizable

Por cada prueba y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

CHASIS	1(**)
MOTORES	2
JUEGO NEUM. SLICK	2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)
JUEGO NEUM. LLUVIA	2

(*) Los juegos de neumáticos slick permitidos serán de libre utilización y a discreción del participante, siempre dentro de las normas de los parques de servicio.

(**)En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos.

El concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por mitin, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinaran si procede su sustitución.