

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO – SENIOR KZ2 Y KZ2 SILVER

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK y los anexos publicados. Además, cualquier modificación o cualquier montaje que tenga por consecuencia alterar un valor reglamentario o impedir su control, se presume como fraudulento y está, por tanto, prohibido.

1) 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).

1.1. Características Técnicas

- Monocilíndrico.
- Admisión por láminas. Caja de láminas (dimensiones y dibujos) de acuerdo a la Ficha de Homologación.
- Carcasa de la caja de láminas: libre.
- Refrigerado por agua exclusivamente de un solo circuito.
- Bomba de agua y soporte, (dimensión y dibujo), descrito en la ficha de homologación, emplazamiento libre.

1.2. Cilindro y cárter de cigüeñal

- Cilindrada máxima: 125 c.c.
- Revestimiento del cilindro libre.
- Angulo de escape: 199° máximo, sin tener en cuenta el valor indicado en la Ficha de Homologación.
- Se prohíbe añadir cualquier tipo de pieza en los conductos de cilindro y cárter de cigüeñal, salvo que esa pieza figure en la Ficha de Homologación del motor.

1.3. Culata y cámara de combustión

- Volumen de la cámara de combustión: Mínimo 11 cc, medido de acuerdo al método descrito en el Artículo 3 del Reglamento Técnico de Karting.
- Está 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 más saliente de la propia cámara de combustión.
- El conducto de admisión (ensamblaje mecánico entre el silencioso de aspiración homologado y la caja de láminas) debe estar formado por el silencioso de aspiración, por el carburador y por la tapa de la caja de láminas, así como por un adaptador, espaciador y/o juntas eventuales. Cualquier pieza o elemento que no esté reflejado en la ficha de homologación, está prohibido.
- No se autoriza ninguna pieza suplementaria.
- El adaptador (espaciador) debe tener una sección transversal cilindro-cónica, estar fijado mecánicamente por medio de herramientas y no debe presentar conexiones que se superpongan o piezas que se solapen.
- De igual forma, está prohibida cualquier conexión que derive en un volumen suplementario (incluyendo a toda ranura, todo espacio hueco u otros) al nivel del conducto de admisión.
- Bujía: La marca es libre. El cuerpo de bujía (electrodo no incluido), apretado en la culata, no debe extenderse sobre el volumen perteneciente a la cámara de combustión. Dimensiones – longitud: 18,5 mm; rosca: 14x1.25.
- Bujía: la bujía de encendido debe ser de producción en masa y permanecer estrictamente de origen. El casquillo de la bujía y el aislante del electrodo (electrodos no incluidos) apretados sobre la culata, no deben sobrepasar la parte superior de la cámara de combustión (ver Anexo nº 7 CIK).

1.4. Carburador

- Marca y modelo: Dell'Orto VSHH 30 BS – CS conforme al Dibujo Técnico nº 7.
- El carburador deberá estar hecho en aluminio, de estricta serie, con difusor “vénturi” de un diámetro de 30 mm máximo +/- 0,062 mm; verificado con un juego de galga de 30 mm de ancho.
- El carburador debe permanecer estrictamente de serie: los únicos reglajes permitidos son los asociados a la guillotina, la aguja de la válvula de guillotina, los flotadores, la cubeta, el eje de la aguja (spray), los chiclés y los kits de agujas, sujetos a que todas las piezas intercambiables sean de origen Dell'Orto. El filtro de gasolina y placa incorporados (pieza nº 28 del dibujo técnico nº 7) se pueden eliminar, pero si se mantienen deben ser originales.
- Todo sistema de turbo o sobrealimentación está prohibido.

1.5. Silencioso de admisión

Silencioso de admisión: homologado CIK.

1.6. Escape

Escape: con homologación vigente por la CIK-FIA (ver complemento a la Ficha de Homologación) y de plancha metálica de acero magnético con un espesor mínimo de 0,75 mm.

1.7. Sistema de Encendido

- Encendido: homologado CIK. Prohibidos los sistemas de avance variable. Todo sistema de corte de encendido está prohibido.
- Se permite añadir una masa al rotor. Será fijada por, al menos, dos tornillos sin ninguna modificación sobre el rotor homologado.

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)

4) CHASIS

Homologados CIK, R.F.E. de A. O FAPA

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

Del mismo modo, serán válidos aquellos chasis con homologación que ya no este en vigor, siempre y cuando se respeten todas las medidas de seguridad exigibles actualmente

5) NEUMÁTICOS

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

6) PESOS

Mínimo en orden de marcha: 175 kg.

8) 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 pilotos en pista y cualquier entidad está prohibido.

9) MATERIAL UTILIZABLE

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

- Chasis: 1 (**)

- Motores: 2

- Juegos neumáticos slick: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros).(*)

- Juegos neumáticos lluvia: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros).(*)

(*) Los juegos de neumáticos contarán con un comodín (1 neumático delantero, 1 Neumático Trasero), solo en el caso de incidente y ante la imposibilidad manifiesta de no reparación y previa autorización de los CCDD o CCTT en su caso.

(**) 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 competidor podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por prueba, 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 determinarán si procede su sustitución.