



**REGLAMENTO
DEL
CAMPEONATO VASCO
2011
TECNICO ESPECÍFICO – KZ2**



ÍNDICE

Artículo 1. – MOTOR

Artículo 1.1.- CARACTERISTICAS TECNICAS

Artículo 1.2.- CILINDRO

Artículo 1.3.- CULATA Y CAMARA DE COMBUSTION

Artículo 1.4.- CARBURADOR

Artículo 1.5.- SILENCIOSO DE ADMISION

Artículo 1.6.- ESCAPE

Artículo 1.7.- SISTEMA DE ENCENDIDO

Artículo 1.8.- CAJA DE CAMBIOS

Artículo 2.- CAHSIS

Artículo 2.1.- MATERIAL UTILIZABLE

Artículo 3.- NEUMATICOS

Artículo 4.- PESOS

Artículo 4.- PESOS

Artículo 5.- ADQUISICION DE DATOS Y TELEMETRIA

Artículo 6.- MATERIAL UTILIZABLE



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 VASCO KZ2 y al Campeonato OPEN VASCO KZ2.

En caso de duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK y los anexos publicados.

1.- MOTOR

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

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

- 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.

1.3.- 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.
- 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.
- 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.

1.4.- Carburador

- Marca y modelo: Dell’Orto VSHS 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; verificado con un juego de galga de 30 mm de ancho.



- Los únicos reglajes permitidos pueden ser realizados 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 esta prohibido.

1.5.- Silencioso de admisión

Homologado CIK.

1.6.- Escape

Escape: homologado (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).

2.- CHASIS

Chasis Homologados CIK o R.F.E. de A.

2.1- Fichas de homologación

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

3.- NEUMÁTICOS

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

Cualquier marca de los marcados como CLASIFICACION HARD en listas:

- Neumáticos Homologados FIA 2008-2010
- Neumáticos Homologados FIA 2011-2013



4.- PESOS

Mínimo en orden de marcha: 175 kg.

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 está prohibido.

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
- Juegos neumáticos slick: 1 JUEGO.
- Juegos neumáticos lluvia: 1 JUEGO.

(*)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 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.