



REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO KF2

El presente Reglamento Técnico Específico KF2 CIK, junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KF2 y para todas las pruebas estatales de la categoría.

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

1) **REGLAMENTO ESPECÍFICO PARA KF-2**

Todas las modificaciones de motores homologados, están autorizadas. Sin embargo las modificaciones que cambien el aspecto inicial, las cotas, los dibujos o las fotos de las piezas de origen representados en la Ficha de Homologación KF-2, no están autorizadas, salvo que hayan sido autorizadas explícitamente por un artículo del presente reglamento o por razones de seguridad, publicadas por CIK-FIA.

El motor homologado en KF4, manteniendo las características descritas en el Reglamento Específico KF-4 y con las especificaciones siguientes:

- El funcionamiento mecánico de la válvula de escape es libre, siempre que todos los elementos mostrados en el despiece que se incluye en la Ficha de Homologación se usen y no sean añadidos otros elementos.
- Se permite instalar un tornillo de ajuste de la válvula de escape específicamente modificado para KF1 con objeto de aceptar el montaje de un sensor de medición de la posición de la guillotina. Sin embargo, el uso de este sensor está prohibido en KF-2.
- Volumen mínimo cámara de combustión de 9 cc, medido de acuerdo al método descrito en Anexo N° 1 del Reglamento Técnico CIK.
- Volumen de los canales de transfer, longitud del canal de escape, perfil interior de la salida del canal de escape, anchuras cordales máximas de las lumbreras y plano de junta inferior del cilindro, de acuerdo con la Ficha de Homologación. Estos elementos deben ser controlados de acuerdo al método descrito en el Art. 3 del Reglamento Técnico específico de motores KF.
- Régimen de motor limitado a 15.000 rpm.
- Carburador de mariposa homologado para KF-2 con un diámetro máximo de 24 mm. Debe permanecer estrictamente de origen y estar conforme a la Ficha de homologación. Debe ajustarse a la galga suministrada por el fabricante para el control de la forma del conducto de admisión.
- Embrague según los Dibujos Técnicos N° 15 y 16.
- Peso mínimo (embrague completo con corona de arranque y piñón motor) según la Ficha de Homologación del motor.
- El embrague del motor debe accionarse a 3.000 rpm max, estando el kart con el piloto a bordo. Deberá estar en tracción directa (y accionado al 100%) a 5.000 rpm como máximo, en cualquier circunstancia.
- Sistema de encendido homologado con limitador específico a 15.000 rpm.
- Neumáticos: 5" homologados de tipo medio.
- Peso total mínimo: 158 kg.
- Mínimo peso del kart (sin combustible): 75 kg.

2) **CHASIS**

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

2.1. **Fichas de homologación**

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

3) **NEUMÁTICOS**

Neumáticos: de 5" homologados CIK.

4) **PESOS**

KF2

- Mínimo en orden de marcha: 158 kg.
- Mínimo del kart: 75 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 prohibida.

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 neumáticos slick: 2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)
- Juego neumáticos lluvia: 2 juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)

(*) 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.