Fecha de aprobación	Artículo modificado	Fecha de aplicación
CD 13.12.2024	-	01.01.2025

El presente Reglamento Técnico Especifico KZ junto con el Reglamento Técnico Nacional de los Campeonatos, Copas Trofeos y Challenges de España de Karting, será aplicable al Campeonato de España KZ 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.
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.

Cárteres 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.
- No se consideran modificaciones externas del motor las siguientes:
  - Modificación del color de las piezas.
  - Recorte de los conductos para la refrigeración y modificación de sus fijaciones (incluidos, pero no limitado a la fijación del carburador, del encendido, del escape, del embrague o del propio motor, siempre que no se modifique la posición homologada).

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).
- Sin perjuicio de lo anterior, se autoriza al cambio de la arandela de la bujía.

1.4 Carburador

- Marca y modelo: Dell'Orto VHSH 30 CS conforme al Dibujo Técnico nº 2.5 de la CIK-FIA.
- 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 2.5 de la CIK-FIA) se pueden eliminar, pero si se mantienen deben ser originales.
- Todo sistema de turbo o sobrealimentación está prohibido.
- Se autoriza el pulido del carburador, respetando siempre las medidas y ángulos establecidos en la Ficha de Homologación y el Dibujo Técnico Nº 2.5 de la CIK-FIA.
- Se permite el uso de una válvula para el paso de combustible, antes del carburador, para ajustar el caudal.

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).

2) CHASIS

Chasis Homologados CIK o RFEDA.

2.1 Fichas de homologación

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

2.2 Depósito

La capacidad mínima del depósito será de 8 litros.

3) NEUMÁTICOS

Neumáticos: de 5'' homologados CIK.

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 pilotos en pista y cualquier entidad está prohibida.

6) MATERIAL UTILIZABLE

Durante la Prueba:

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:** 2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros).
- **Juegos neumáticos lluvia:** 2 (*) juegos (4 neumáticos delanteros y 4 neumáticos traseros)

(*) Es obligatorio el uso de un único juego (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros) para la jornada del sábado y otro juego diferente para el domingo, siempre dentro de las normas de los parques de servicio.

En caso de pinchazo o defecto de un neumático ya usado, este se podrá reemplazar por uno usado y en similares condiciones de desgaste.

Esta sustitución tendrá que solicitarse por escrito a los CCDD, que validarán el cambio previa aprobación del Delegado Técnico. Este cambio podrá acarrear una sanción a criterio de los CCDD. En cualquier caso, estos cambios mantendrán invariables los juegos marcados para cada día.
Adicionalmente, para los neumáticos de lluvia: En caso de disponer de un solo juego de neumáticos de lluvia que haya sido registrado para el sábado, pero este no haya sido utilizado, el concursante podrá solicitar a los CCDD volver a marcar este juego para el domingo.

(**) 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 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.