

REGLAMENTO TECNICO ESPECÍFICO CAMPEONATO DE ESPAÑA CADETE

NUEVA REDACCIÓN

Texto nuevo: **texto en negrita subrayado.**

Texto eliminado: ~~texto tachado~~

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

Art.1. Motor

1.1. Sistema motores.

1.- Homologación

- ?? Motor Homologado por la RFEDA y conforme con las prescripciones generales del Reglamento Técnico Nacional y este Reglamento Especifico.
- ?? ~~Las piezas que componen el motor homologado, deben respetar siempre su construcción original y ser identificables en las fotos, dibujos y dimensiones físicas descritas en la Ficha de Homologación.~~ **Las piezas que componen el motor homologado, deben ser de origen, a excepción de las modificaciones expresamente autorizadas por el presente reglamento. Su identificación se deberá hacer o bien mediante las fotos, dibujos y dimensiones de su ficha de homologación o bien por comparación con una pieza de origen, a criterio de los CC. TT. Las únicas diferencias entre dos piezas idénticas de origen, por dispersión en la calidad de fabricación, serán las reflejadas como tolerancias en la Ficha de Homologación.**
- ?? **Pieza de serie u origen: Cualquier pieza que haya seguido todas las fases de fabricación previstas y efectuadas por el fabricante de la pieza considerada y montada en origen en el motor. Las piezas así denominadas, no pueden ser modificadas en su aspecto inicial, dimensiones, diseño o tratamiento de sus materiales, que alteren sus propiedades mecánicas originales. Cualquier modificación en una pieza de serie u origen, deberá indicarse específicamente en el artículo correspondiente en cuestión, en el que se hará indicación explícita de la modificación autorizada.**
- ?? En cualquier momento de la competición, los Comisarios Técnicos podrán solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de ~~serie origen~~ Homologadas.
- ?? ~~En caso de duda o interpretación de la validez, medidas o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por la empresa IAME SpA, la cual emitirá informe técnico al respecto siendo este definitivo e inapelable.~~ **La R.F.E. de A. se reserva el derecho de solicitar a la empresa IAME SpA la elaboración de un informe técnico sobre la originalidad de cualquiera de las piezas que componen el motor.**
- ?? Esta prohibido el añadido o fijación de materiales o partes, en base al Art. 2.2.4. del Reglamento Técnico de Karting.
- ?? Cualquier modificación está prohibida si no está explícitamente autorizada por algún artículo del presente reglamento.

2. Tipo

- ?? El motor especificado para la categoría será de la marca Parilla, modelo Puma 85 – TAG – España, fabricado por IAME, y comercializado en España por los distribuidores nombrados.

- ?? Motor tipo 2 tiempos, monocilindrico, refrigerado por aire exclusivamente y de admisión por falda pistón.

3. Sistema utilización

- ?? El régimen de utilización del motor es libre, respetando lo especificado en este Reglamento Técnico.
- ?? El motor deberá respetar en todo momento las características técnicas y medidas especificadas en la Ficha de Homologación RFEDA vigente establecida al efecto y sus Anexos.
- ?? Los únicos motores autorizados serán los establecidos por la RFEDA y el Fabricante/Distribuidor, controlables mediante la lista oficial de números de serie que será aportada por el Fabricante/Distribuidor en cada una de las pruebas.

4.- Marcaje de piezas

- ?? Todas las piezas principales del motor estarán identificadas por una marca específica.
- ?? No esta permitida la utilización de piezas o recambios que no cuenten con las marcas especificadas.

5.- Recambios

- ?? Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figurar en el catalogo de repuestos del fabricante.

1.2. Características técnicas

1. Cigüeñal – Pieza de serie

- ?? El cigüeñal será el suministrado con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de ~~origen~~ serie.

Rodamientos cigüeñal

- ?? Los rodamientos de cigüeñal deberán ser en todo momento del tipo 6.205 C4, según características expresadas en la Ficha de Homologación.

Retenes cigüeñal

- ?? Los retenes de cigüeñal serán marca IAME, medidas 20.35.7.

2. Biela. Bulón pie de biela. Jaula pie de biela. Jaula cabeza de biela. Piezas de serie.

- ?? La biela, y sus componentes, será la suministrada con el motor o como recambio, y debe mantener en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación o tratamiento que altere sus características de ~~origen~~ serie.

3.- Carter.

- ?? Los carters serán los suministrados con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y la Ficha de Homologación. Piezas de serie, excepto lo indicado en Artículo 1.2. 4. Conductos de admisión carter.

4.- Conductos admisión carter

- ?? Los conductos de admisión del carter deben mantener en todo momento la configuración y medidas expresadas en la Ficha de Homologación, no estando permitida ninguna modificación a sus ángulos y curvas de origen. Los conductos deben ser progresivos sin ninguna modificación que produzca un volumen suplementario, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.
- ?? Se autoriza el enrasado/encarado de los conductos de admisión del carter con los del cilindro, sin superar o modificar las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.
- ?? Se autoriza el afinado de la superficie de los conductos de admisión del carter, respetando lo indicado anteriormente.

Art. 1.3.- Cilindro

1.- Cilindro/Camisa

- ?? El cilindro / camisa, como pieza única, será el suministrado con el motor o suministrado como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y la Ficha de Homologación
- ?? No está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación que altere las características técnicas **de los materiales** del cilindro / camisa original.
- ?? Se prohíbe toda mecanización de la camisa y/o del pistón que permita admitir mezcla al interior del cilindro cuando el borde del pistón ha cerrado la lumbrera de admisión. Esto incluye (pero no se limita) el decalaje del eje del cigüeñal en relación al eje del mismo de la forma que sea; mecanizado asimétrico de la **cúpula corona** del pistón o de su falda; limado de las aristas del pistón y de las lumbreras de la camisa de otra manera que no sea el mecanizado **original normal** de las aristas.
- ?? **Se autoriza el ajuste de los grados de distribución de la camisa, siempre dentro de las medidas y ángulos establecidos en la Ficha de Homologación.**

2.- Cilindrada

- ?? Cilindrada, diámetros mínimo y máximo, según Ficha de Homologación

3.- Carrera

- ?? **Según valores de** Ficha de Homologación.

4.- Pistón y bulón.

- ?? **Según valores de** Ficha de Homologación.
- ?? El pistón y bulón no podrá tener ningún tratamiento o modificación sobre sus características de **origen serie**.
- ?? **Piezas de serie. Se podrá ajustar la medida de altura de la falda del pistón por medio de la planificación de la parte inferior de la falda, siempre dentro de las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.**

5.- Conducto escape

- ?? El conducto de escape debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo de la tobera de escape como en el lado de apoyo de la lumbrera de escape de la camisa. El conducto debe ser progresivo, sin modificaciones que produzcan volúmenes suplementarios, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.
- ?? Se autoriza el enrasado/**encarado** del conducto de escape con el transfer de escape de la camisa, **siempre que no afecte a más de 2 mm de la superficie de la camisa, contando desde el lado de apoyo con el aluminio del cilindro en ese punto y** sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación,
- ?? **Se autoriza el afinado de la superficie del conducto de escape.**

6. Angulo apertura escape máximo

- ?? Ficha de Homologación.

7. Ancho transfer escape

- ?? Ficha de Homologación.

8. Configuración transfer escape

- ?? Ficha de Homologación.

9.- Conducto admisión carburador

- ?? El conducto de admisión debe respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente al lado de apoyo del carburador como en el lado de apoyo de la lumbrera de

admisión de la camisa. El conducto debe ser progresivo entre ambas medidas, sin ninguna modificación que produzca un volumen suplementario, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio.

- ?? Se autoriza el enrasado/**encarado** del conducto de admisión del cilindro con el transfer de admisión **de la camisa, siempre que no afecte a mas de 2 mm de la superficie de la camisa, contando desde el lado de apoyo con el aluminio del cilindro en ese punto y** sin superar o modificar las medidas de la Ficha de Homologación.
- ?? **Se autoriza el afinado de la superficie del conducto de admisión carburador.**

10.- Angulo admisión

- ?? Ficha de Homologación

11.- Ancho transfer admisión

- ?? Ficha de Homologación.

12.- Configuración transfer admisión

- ?? Ficha de Homologación.

13.- Conductos transfers admisión laterales

- ?? Los conductos de admisión por el carter deben respetar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación, tanto en lo referente a lado de apoyo sobre el carter como en el lado de apoyo de las lumbreras laterales de admisión de la camisa. Los conductos deben ser progresivos, sin modificación de los ángulos y curvas de origen, y sin modificaciones que produzcan volúmenes suplementarios, incluyendo escalonados, cavidades o cualquier otro espacio
- ?? Se autoriza el enrasado/**encarado** de los conductos de admisión laterales con los transfers de la camisa, **siempre que no afecte a mas de 2 mm de la superficie de la camisa, contando desde el lado de apoyo con el aluminio del cilindro en ese punto y** sin superar o modificar las medidas expresadas en la Ficha de Homologación.
- ?? **Se autoriza el afinado de la superficie de los conductos de admisión laterales.**

14.- Ángulos apertura transfers

- ?? Ficha de Homologación.

15.- Ancho transfers laterales

- ?? Ficha de Homologación.

16.- Configuración transfers laterales

- ?? Ficha de Homologación.

1.4.- Culata y cámara de combustión

1.- Culata

- ?? La culata a utilizar será la suministrada con el motor o suministrada como recambio, respetando en todo momento lo expresado en este Reglamento Técnico y según la Ficha de Homologación.
- ?? **Exclusivamente se autoriza la planificación del plano de apoyo de la culata al cilindro para el ajuste de la altura total de la culata, sin superar en ninguna forma las medidas indicadas en la Ficha de Homologación.**

2.- Volumen cámara combustión

- ?? Volumen mínimo de la cámara de combustión según Ficha de Homologación, medido mediante sistema CIK de inserto de bujía según el dibujo Técnico nº 6.
- ?? En todo momento de la competición este volumen debe ser respetado. Las medidas deben ser tomadas con el motor tal y como haya terminado la carrera.
- ?? Esta prohibido cualquier dispositivo o artificio que pueda modificar el volumen de la cámara de combustión reglamentado, permitiendo disminuir directa o indirectamente este volumen.

3.- Medida Squish

- ?? El Squish (distancia mínima entre pistón y culata) debe ser en todo punto de 1,20 Mm. mínimo. ~~(pendiente de definición).~~
- ?? El espesor de la barra de estaño utilizado para medir debe estar comprendido entre 1,2 y 1,5 mm. Las medidas deben ser tomadas con el motor tal y como haya terminado la carrera.

4.- Forma cámara

- ?? La forma de la cámara de combustión será mantenida con sus características originales según la Ficha de Homologación, con forma esférica y con el ángulo especificado en Ficha, siendo ambos controlables mediante galga suministrada por el fabricante.
- ?? 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.

5.- Juntas de culata

- ?? No esta permitida la utilización de juntas de culata.

1.5.- Carburador

1. **Marca**

- ?? El carburador será de la marca Tillotson, según la Ficha de Homologación.

2. **Modelo**

- ?? El modelo de carburador será modelo HL 352A, con características técnicas descritas en Ficha de Homologación, y sin ninguna modificación sobre sus características de ~~origen~~ **serie. Pieza de serie.**
- ?? Se autoriza la incorporación de arandelas en los tornillos de paso para facilitar su regulación, y la modificación del tornillo de sujeción de la mariposa, manteniendo las características del eje.

3. **Difusor máximo**

- ?? El difusor máximo, según la Ficha de Homologación.

4. **Dimensiones**

- ?? Las dimensiones del carburador serán según Ficha de Homologación.

5. **Separador térmico. / Juntas. Pieza de serie.**

- ?? El adaptador será según Ficha de Homologación.
- ?? El separador térmico será el suministrado con el motor o como recambio, de forma cónica /cilíndrica sin ninguna modificación de la forma del cono de ~~origen~~ **serie.**
- ?? El separador deber ir montado entre cilindro y carburador, con sus dos juntas originales, situadas una a cada lado del mismo,

6. **Distancia de la base a eje cilindro**

- ?? La distancia entre la base de apoyo del carburador, y el eje del cilindro, según Ficha de Homologación.

7. **Orificio presión carter**

- ?? El orificio para la toma de presión en el cárter debe tener un diámetro máximo de 3,25 mm., (tolerancia incluida).

8. **Sistema inyección/pulverización**

- ?? Todo sistema de inyección y/o pulverización de otros productos diferentes al carburante está prohibido.

9.- **Adaptador del filtro al carburador. Pieza de serie.**

- ?? Adaptador suministrado con el motor o como recambio, sin ninguna modificación.

1.6.- Silencioso admisión. / Tobera de instalación. Piezas de serie.

1. Silencioso admisión.

?? Silencioso de admisión será el suministrado con el motor o como recambio y según Ficha de Homologación, sin ninguna modificación de sus elementos y su tobera de instalación.

?? **La tobera de unión silencioso / carburador debe ir instalada en su posición original, conservando todas sus características, medidas y funciones originales en todo momento, no estando permitido por tanto ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere.**

2. Diámetro máximo conductos.

?? El número, diámetro y dimensiones de los conductos de admisión en el silencioso será, según Ficha de Homologación.

?? **La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional.**

1.7.- Escape

1. Escape. Pieza de serie.

?? El escape será el suministrado con el motor o como recambio, respetando en todo momento lo expresado en la Ficha de Homologación.

2.- Terminal escape. Pieza de serie.

?? El Terminal de escape, suministrado con el motor.

3.-Tobera de escape. / Juntas. Pieza de serie.

?? La tobera de escape deberá mantener en todo momento la configuración y medidas de la pieza ~~original~~ **de serie** sin ninguna modificación.

1.8.- Sistema encendido

1. Encendido. Estator. Rotor. Bobina. Piezas de serie.

?? El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, serán de la marca Selettra con los números de referencia e identificación expresados en la Ficha de Homologación.

2. Avance y sistemas de anclaje

?? Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación a sus características de ~~origen~~ **serie**.

?? No esta permitida ninguna modificación en:

El chavetero del rotor o cigüeñal.

Chaveta de unión rotor y cigüeñal.

Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.

?? El encendido debe estar fijado al motor con todos sus elementos y en los puntos de ~~origen~~ **serie**, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.

3. Bujía

?? Marca. Únicamente están autorizadas las bujías, sin permitirse modificación alguna:

?? Bosch, grado termico WO8CS, WO7CS y WO6CS.

?? NGK, grado térmico BR9EG, BR10EG y BR11EG.

La pipa de la bujía, solo deberá cumplir la función de transmisión de corriente a la bujía, sin ningún sistema que pueda alterar, ampliar o disminuir la misma.

4. Dimensiones bujía (rosca x longitud)

?? Dimensiones de la bujía, 14/125x18, 5 Mm.

5. Interruptor stop

?? Es obligatoria la instalación de un sistema de parado del motor, accionable desde el puesto de conducción.

1.9.- Embrague

1. **Embrague. Corona. Disco zapatas. Campana. Pieza de serie.**

?? Embrague centrífugo en seco, suministrado con el motor o recambio, manteniendo en todo momento las características y medidas expresadas en la Ficha de Homologación.

2. **Acoplamiento**

?? El acoplamiento automático del embrague del motor debe ser eficaz y definitivo, antes de las 5.000 r.p.m.

3. **Protección embrague. Pieza de serie.**

?? La protección de embrague suministrada con el motor, recubriendo el embrague centrífugo, debe ser mantenida en todo momento.

1.10.- Transmisión

1. **Piñón**

?? El piñón de salida será Z10 o Z11 dientes paso mini.

2. **Corona desarrollo**

?? Libre.

1.11.- Sistema arranque

1. **Arranque. Pieza de serie.**

?? El sistema de arranque, **suministrado con el motor,** será de tipo eléctrico a bordo, alimentado con batería exclusivamente para el arranque, con sistema de parado, accionables ambos por el piloto a bordo en posición normal de conducción **y operativo en todo momento de la competición.**

2.- **Batería**

?? La batería será del tipo seco.

?? La batería no podrá tener ninguna otra función que la de alimentación para el arranque.

Art. 2. Chasis

2.1. Chasis

1.- Ficha de homologación

?? Chasis Homologados RFEDA.

?? Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual. 2007/2009. (6 años)

2.2. Características generales

1.- Numero de tubos

?? Tubos de material magnético.

?? El número de tubos principales del chasis será de 6, considerándose como tales a los mayores de 20 Mm. de diámetro y/o 150 Mm. de longitud, y con un máximo de 8 curvas en los mismos.

?? Se autoriza la inclusión de una 9ª curva, exclusivamente en el tubo paralelo longitudinal destinado a la sujeción del motor.

2. Dimensiones tubo

?? El diámetro de los tubos principales del chasis debe ser de 28 Mm. y 2 Mm. de espesor (+-0,1 Mm.), sin considerar la pintura del mismo.

3. Distancia entre ejes

?? La distancia entre ejes, será de 950 mm. +/- 5 Mm.

4. Barras estabilizadoras

?? No están autorizados los sistemas de barras estabilizadoras amoviles, o cualquier sistema de control de flexión del chasis.

5. Ancho total vía – Máximo

?? Ancho máximo de vías, será de 1.200 mm.

6. Piezas auxiliares

?? No están autorizadas las aleaciones compuestas de magnesio u otros metales ligeros. Ejemplo de aleación ligera: Electrón

2.3. Eje delantero

1. Avance

?? Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación

2. Caída

?? Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.4. Eje trasero

1.- Eje Trasero

?? Material magnético.

?? Eje trasero con diámetro de 30 Mm., taladrado no macizo y con un espesor mínimo de 4,9 Mm. y máximo de 5,2 Mm., excepto en los chaveteros.

?? La longitud máxima del eje trasero será de 1.060 Mm.

2. Apoyos eje trasero

?? Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

3. Vía trasera

?? El ancho máximo de la vía trasera será de 1.200 mm.

2.5. Paragolpes

1. Delantero

?? Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2. Trasero

?? Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

3. Laterales

?? Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2.6. Bandeja delantera

1.- Material bandeja

?? Según el Reglamento Técnico de Karting Art. 2.7.4.4.

2.7. Carrocería

1. Homologación

- ?? Carrocerías Homologadas RFEDA.
- ?? Tipología de seguridad CIK, según Art. 2.8 del Reglamento Técnico Karting

2. Laterales

- ?? Tipo CIK.

3. Delantero

- ?? Tipo CIK.

4. Panel Frontal

- ?? Tipo CIK.

5. Trasero

- ?? Tipo CIK. Realizado en material plástico. Con un ancho máximo igual a la vía trasera. (1.200 Mm.).

6. Dibujo técnico

- ?? Las dimensiones de la carrocería deberán estar de acuerdo con el dibujo Técnico Nº 2b y Nº 2c.

2.8. Frenos

1. Sistema frenos

- ?? Mecánico o Hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras, según Ficha de Homologación.

2. Material Disco

- ?? Material magnético o hierro fundido.

2.9. Asiento

1. Protección soportes

- ?? Según el art. 2.14. del Reglamento Técnico de Karting.

2. Números soportes

- ?? Limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

2.10. Deposito combustible

1. Deposito combustible

- ?? ~~Deposito con 5 litros de capacidad.~~

2. Sistema montaje rápido

Recomendado instalar un sistema de desmontaje rápido.

2.11. Cubrecadenas

1.- Cubrecadenas

- ?? Deberá existir un sistema cubrecadenas que ofrezca una protección eficaz del desarrollo y la cadena.

2.12. Llantas

1. Llantas

- ?? 5 pulgadas diámetro, según Dibujo Técnico Nº 4

2. Aleación llantas

- ?? Llantas en aluminio, con exclusión de magnesio o electrón.

3. Ancho máximo llanta/neumático delantero

- ?? El ancho máximo de la rueda delantera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 115 mm. y un mínimo de 105 mm.
- ?? No esta permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

4. Ancho máximo llanta/neumático trasero

- ?? El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 150 mm. y un mínimo de 140 mm.
- ?? No está permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta

5. Sistema retención neumático DL/TR

- ?? Opcional.

Art. 3. Neumáticos

1. Neumáticos

- ?? Neumáticos de 5 pulgadas, los oficiales especificados para la categoría.

2. Modelo slick

- ?? Se especificarán en el Reglamento Deportivo Cadete.

3. Modelo lluvia

- ?? Se especificarán en el Reglamento Deportivo Cadete.

4. Medidas delanteras

- ?? Neumáticos delanteros con medida 10 x 4.00 – 5.

5. Medidas traseras

- ?? Neumáticos delanteros con medida 11 x 5.00 – 5.

Art. 4. Gasolina

1. Tipo gasolina

- ?? Gasolina oficial especificada, según el Art. 2.26 del Reglamento Técnico de Karting.

2. Aceite

- ?? Lista de aceites Homologados CIK.

Art. 5. Pesos

1.- Mínimo en orden marcha.

- ?? Peso mínimo en orden de marcha: 115 kg.

Art. 6. Adquisición datos

1. Número de sensores

- ?? Solo se autorizan dos sensores, uno de régimen de motor y otro de tiempo por vuelta.

2. Telemetría

- ?? Todo sistema de telemetría está prohibida.

3. Comunicación

- ?? Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibido.

Art. 7. Material utilizable

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

Chasis: 1 chasis.

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 determinarán si procede su sustitución.

Motores: 2 motores.

Neumáticos slick: 1,5 juegos (3 neumáticos delanteros y 3 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.

Madrid, Mayo de 2007



Circular Nº 25 / 2007

Neumáticos lluvia: 1 juego

~~La utilización de los neumáticos oficiales de la prueba, son obligatorios desde los entrenamientos oficiales no cronometrados hasta el final de la prueba, incluidos los warm up que se establezcan.~~

Tipo de neumáticos : Vega New Cadetti

Se adjunta Ficha de Homologación del motor.

Madrid, Mayo de 2007