



-2017-

FEDERACIÓN AUTOMOVILISTICA ENTRERRIANA.
Personería Jurídica N° 3606.

Rivadavia y Roca, tel.: 03446- 42 3606. – Cel. 03446 – 15572426.
Belgrano 221 – Tel. Fax.: 03446.- 42 5824 – 15574786.
(2820) Gualeguaychú - ENTRE RIOS.

A. Z. K. R. U.
Personería Jurídica N° 128.

(ASOCIACIÓN ZONAL KARTING RIO URUGUAY.)

REGLAMENTO TÉCNICO 2017

“CAMPEONATO DE KARTING ENTRERRIANO.”

(TODAS LAS CATEGORIAS)

- 110c.c. ESCUELA 4 TIEMPOS “DIRECTOS”
- 110c.c. PROMOCIONAL 4 TIEMPOS, 4 CAMBIOS.
- 125c.c. C/caja) NACIONALES. LIGHT
- 125c.c. (C/caja) INTERNACIONAL
- 150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (MAYORES “A”).
- 150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (MAYORES “B”).
- 150c.c. 4 TIEMPOS, 5 CAMBIOS (MAYORES “C”).

Supervisión Técnica; **A.Z.K.R.U.**

INDICE; CORRESPONDIENTE A TODAS LAS CATEGORIAS:



Departamento Técnico AZKRU



- 1) Generalidades.....
- 2) Definiciones.....
- 3) Pasaporte Técnico.....
- 4) Verificación Técnica.....
- 5) Equipamiento de seguridad.....
- 6) Chasis para todas las categorías.....
 - 6.1) Bastidor.....
 - 6.2) Piezas principales del chasis.....
 - 6.3) Piezas auxiliares del chasis.....
- 7) Motor.....

1 Generalidades:

1.1 – El presente reglamento tiene vigencia desde 1° de Enero de 2017 al 31 de Diciembre.

1.2 – La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.

1.3 – Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas de la **A.Z.K.R.U.** que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.

1.4 – Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente este autorizado.

1.5 – Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.

1.6 – La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos.

1.7 – A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.

1.8 – La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente, en caso de discrepancia se realizarán a $20\pm 5^{\circ}\text{C}$ en un laboratorio acondicionado a tal fin si así lo requiriera la medición que considere la comisión técnica.

1.9 – Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados a una presión de 1 bar, con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.





1.10 – Todos los menores de 21 (veintiún) años deberán presentar la responsabilidad civil ante escribano público, firmado por el padre y madre, o tutores, de acuerdo a los requisitos de forma para su confección.

1.11 LICENCIA; TODOS LOS PILOTOS DEBERÁN POSEER LICENCIA MEDICA APROBADA Y LICENCIA DEPORTIVA - ES OBLIGATORIO PARA LOS MENORES DE EDAD LA AUTORIZACIÓN DEL PADRE Y LA MADRE HECHA ANTE ESCRIBANO PUBLICO.

2 Definiciones:

2.1 – Adquisición de Datos: Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha del mismo.

2.2 – Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.

2.3 – Homologación: Ésta es la certificación oficial de la **A.Z.K.R.U.**, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.

2.4 – Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.

2.5 – Componente de serie, original: Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor.

2.6 – Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.

2.7 – Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.

2.8 – Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.

2.9 – Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.

2.10 – Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.

2.11 – Chasis: Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.

2.11.1 – Bastidor: Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.





2.12 – Motor:

2.12.1 – Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón.

Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “pi” se tomará como 3,1416. $V = 0.7854 \times d^2 \times l$ donde: d = diámetro del cilindro = carrera del pistón.

2.12.2- Control de potencia:

Será lo que determina la aprobación de la prueba “por la supervisión Técnica”

*** (QUEDANDO EXCLUSIVAMENTE A CRITERIO de esta supervisión la revisión, el control o no de la potencia y otros elementos de cualquiera de los vehículos que hayan participado en clasificación, series, o finales. La oportunidad y veces de los mismos quedará a criterio del Técnico)**

3 Pasaporte Técnico

3.1- Definición: Documento obligatorio para todos los vehículos que participen en competencias automovilísticas de los Campeonatos, Copas, Challenger y Trofeos de la **A.Z.K.R.U.** y que tendrá como finalidad conocer el estado y el historial de los vehículos de competición.

3.2- Utilización: Todo Concursante inscrito en una prueba, sea cual sea la categoría, habrá de poseer el Pasaporte Técnico del vehículo con el que desea competir. Se presentará con ocasión de las verificaciones administrativas y técnicas. Pasaporte Técnico debe de estar a disposición de los Comisarios Técnicos en cualquier momento de la prueba.

3.3- Contenido: En el Pasaporte Técnico figurarán los siguientes datos:

- El número del karting.
- Categoría.
- Identidad de los propietarios sucesivos.
- DATOS DEL CONCURRENTE “RESPONSABLE”
- Visado de conformidad de la Comisión Técnica de la **A.Z.K.R.U.** .
- Un apartado para las anomalías detectadas y luego corregidas por el concursante, con el visto bueno y firma de los Comisarios Técnicos o el que corresponda que realizan la nueva verificación.
- Descripción por parte del propietario de las modificaciones realizadas, incluso aquellas que fuesen a consecuencia de accidentes importantes.

3.4- Solicitud: El Concursante interesado en la consecución del Pasaporte Técnico presentará a las autoridades de A.Z.K.R.U. con una antelación suficiente para verificar antes de la primera prueba en la que participe el vehículo, una solicitud en modelo que se le facilitará en el que figuren la totalidad de datos exigidos así como una foto (10x15) en posición ¾ frontal.

La expedición del Pasaporte Técnico no representara en su primera solicitud costo alguno.

3.5- Control y Modificaciones: Con ocasión de la participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los Comisarios Técnicos responsables de la verificación anotarán las posibles anomalías que detectaran y que fuesen o no objeto de su exclusión de su tiempo clasificatorio, posición o prueba.

Aquellas anomalías que no fuesen objeto de exclusión deberán estar subsanadas en su siguiente participación bajo pena de NO ser autorizado a tomar la salida a pista.





En todos los casos, la verificación de las posibles anomalías deberán estar acompañadas por una firma de los Comisarios Técnicos y otra del piloto o concurrente.

Igualmente con ocasión de cada participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los Comisarios Técnicos responsables de la verificación anotarán las sucesivas modificaciones que se hayan realizado, tras la obtención inicial o dará el visto bueno (si es el caso) a las modificaciones declaradas por el concursante.

El propietario del vehículo faculta a la **A.Z.K.R.U.** para marcar o precintar las partes del vehículo que considere oportunas con el fin de identificar fidedignamente dicho vehículo.

3.6- Transmisión: En caso de venta del vehículo, el antiguo y el nuevo propietario cumplimentarán y firmarán el apartado correspondiente del documento, harán constar la fecha de la operación y los datos relativos al nuevo propietario. La omisión de estos datos será considerada como fraude.

3.7- Retirada por la A.Z.K.R.U.: En caso de fraude constatado o de no conformidad del vehículo con su Pasaporte Técnico y con los reglamentos correspondientes este documento podrá ser retirado provisional o definitivamente por decisión de la Comisión de Disciplina de la **A.Z.K.R.U.**

3.8- Pérdida: En caso de pérdida o robo (oficialmente declarado) el propietario podrá obtener otro Pasaporte Técnico en la forma y condiciones que se determinen:

La restitución del pasaporte técnico por retirada provisional, pérdida etc. **Devengará el pago de \$ 1000 (mil pesos).** Tendrá una sanción para esa fecha en la cual el piloto en cuestión deberá largar último tanto en la serie como en la final. En caso de una segunda pérdida será pasible de severas sanciones (**llegando hasta la exclusión del campeonato**).

3.9- Anulación: La validez del Pasaporte técnico concedido expira:

- Al finalizar el campeonato.
- Cuando el vehículo deja de estar destinado a la competición.
- Por destrucción del vehículo.

3.10- Responsabilidades: El propietario del vehículo es responsable de:

- La solicitud y conservación del Pasaporte Técnico.
- La legibilidad de las anotaciones que se le puedan hacer constar en él.
- Su presentación a requerimiento de los oficiales de las pruebas en las que el vehículo este inscrito.
- De las falsas declaraciones, incluso de las que incurriese por omisión de las mismas, por las modificaciones o accidentes entre pruebas.
- De la veracidad de los datos aportados para la solicitud del Pasaporte Técnico.

4 Verificación Técnica

4.1- Verificaciones Previas: Las verificaciones técnicas previas son obligatorias y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el Parque Cerrado de verificación, siendo éstos los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes. En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscritos oficial. Durante las verificaciones técnicas previas, se llevará a cabo por parte de los Comisarios Técnicos, precintajes o marcaje del o de los motores que presenten los concursantes y la identificación de los neumáticos. Los números de los precintos deberán estar anotados en el pasaporte si los hubieran puesto y quedarán anotados en el





Pasaporte Técnico, que será firmado por el responsable técnico del vehículo (llámese piloto, concurrente o mecánico).

Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia.

En el caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

Los Concursantes y/o Pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que este haya sido identificado en las Verificaciones Técnicas Previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc., entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificado para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten.

En caso de tener observaciones en el Pasaporte Técnico, una vez solucionado el ítem en cuestión se deberá presentar el auto y el pasaporte para la firma de Verificador o del Comisario Técnico.

4.2- Verificaciones Finales: El Comisario Técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de los karting, QUE A SU JUICIO, ÉL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera.

Dichas verificaciones serán realizadas en presencia única del motorista, concurrente y/o concursante del karting a verificar, que ejecute la tarea de desarme, desmontaje, etc. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Asimismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los Comisarios lo consideran oportuno.

Los Comisarios Técnicos, por su decisión, y/o (por delegación de los Comisarios Deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente. Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

5 Equipamiento y Normas de Seguridad (El conductor debe llevar puesto)

5.1- Casco “homologado” : Debe ser **homologado** cumplir con las prescripciones de la C.N.K., F.A.E. y debe poseer una eficiente e irrompible protección para los ojos. El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está prohibido si no están homologados con el casco correspondiente.

En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que llegue a boxes y/o parque de servicios, según sea el caso. En tal caso el Comisario Deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones.

5.2- Monos de tejido (Buzo): Confeccionada con materiales homologados por la C.N.K. , F.A.E.,. Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

5.3- Guantes: Confeccionados con materiales homologados por la C.N.K. , F.A.E.,. Deben cubrir totalmente las manos.

5.4- Cuellera: Construida con materiales homologados. Debe cumplir eficientemente su fin. Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.





CATEGORIAS: **ESCUELA 110c.c. 4T- “DIRECTOS”** **Peso mínimo 120Kg.**

NUMEROS IDENTIFICATORIOS: para frente y atrás FONDO BLANCO NUMEROS NEGROS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS. 7.1- Tipo de Motor (Provisto y controlado por la categoría)

MOTOR COMERCIAL (marca Guerrero) automático de 110 cc 4 tiempos “centrifugo” totalmente estándar.

6 CHASIS; En general para todas las categorías.

SUJETO A LAS MEDIDAS ESPECIFICADAS, “Sin rotulas”.

Está compuesto de:

- bastidor del chasis
- piezas principales del chasis
- piezas auxiliares: a fin de hacer más resistente al karting, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos.

Dimensiones: Categorías 110 cc Escuela, 110 cc Promocional.

Distancia entre ejes: 1050mm Mínimo- 1270mm Máximo.

Trocha delantera: 1010mm Máximo.

Trocha trasera: 1190mm Máximo.

Largo máximo: 1820mm Máximo.

Ancho máximo: 1300mm Máximo.

Dimensiones: Categorías, 150 cc Clases A B C, 125 Light, 125cc Internacional.

Distancia entre ejes: 1050mm Mínimo- 1270mm Máximo.

Trocha delantera: 1050mm Máximo.

Trocha trasera: 1190mm Máximo.

Largo total: 1820mm Máximo.

Ancho total: 1300mm Máximo.

6.1- Bastidor: De construcción tubular con caño de acero imantable de sección cilíndrica sólidamente vinculado, sin opción a desmontaje de alguna parte. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre el incidan cuando este se encuentre en movimiento.

Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting.

La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.

Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.

6.2- Piezas principales del chasis: Hace mención a elementos tales como: llantas y sistema de fijación, eje trasero y sus respectivos soportes, punta de eje, y sistema de comando de dirección.

Todos estos elementos deben estar rígidamente vinculados conformando la estructura del chasis.

Únicamente se permiten vinculaciones articuladas en el montaje de las mazas sobre las puntas de eje, el eje trasero sobre el bastidor, las puntas de eje sobre el bastidor y los movimientos necesarios para la dirección. Esta totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o mecánico.



Departamento Técnico AZKRU



6.2.1- Eje trasero: Eje rígido, macizo o hueco, construido en acero magnético con un diámetro exterior constante en toda su longitud de $30\pm 0,2$ mm.

6.2.2- Paragolpes: Son de uso obligatorio y están compuestos de las protecciones delanteras, traseras y laterales.

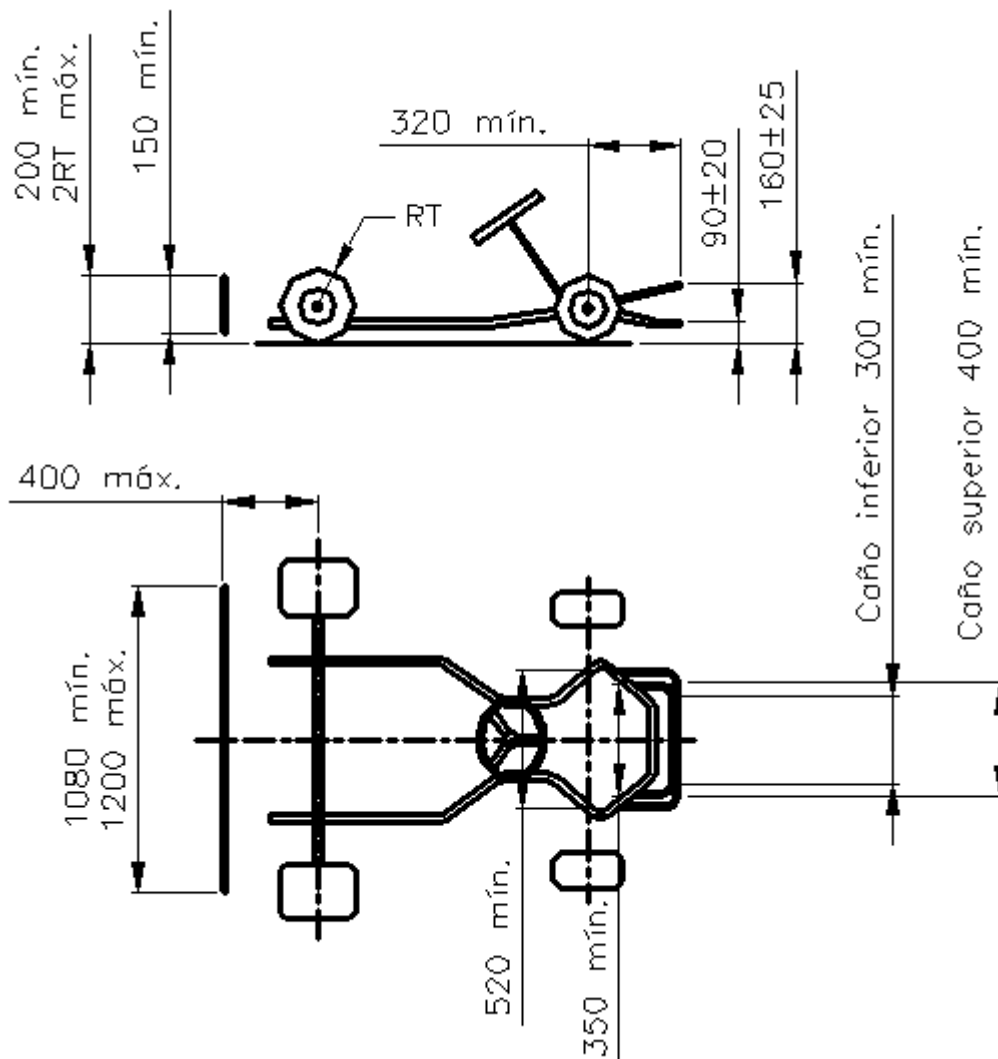
6.2.2.1- Paragolpes delantero: Realizados en acero magnético y compuestos de al menos dos elementos, independientes de la sujeción de los pedales.

Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 400mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 200mm y 250mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior deben estar separadas 550mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal.

El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 300mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis.

Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.





6.2.2.2- Paragolpes trasero: Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti-enclavado. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedara unido en su parte inferior a los largueros del chasis. Entre los largueros del chasis, o sea que una uno a otro, debe tener una barra de acero magnético de no menos de 16mm. de diámetro.

La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200mm (ver figura N°1).

La barra anti-enclavado tendrá una altura de 80mm +/- 20mm del suelo

Proyección trasera (saliente): máximo 400 mm.

Despeje del suelo: mínimo 25 mm, máximo 60 mm si se usan paragolpes integrales de protección de las ruedas traseras.

Protección de las ruedas traseras: obligatorio.





Altura mínima superior de 150 mm del suelo.

Ancho mínimo: 1080 mm.

Máximo ancho: 1200 mm.

Opcional paragolpes trasero construido en plástico inyectado deformable.

6.2.3- Puntas de eje: No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

6.2.4- Piso: Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbale de la plataforma del piso. En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10 mm.

6.2.5- Dirección: Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto. Se prohíbe toda dirección por cable o por cadena. Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes). Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20 mm., del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.

6.2.6- Volante de Conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto.

6.3- Piezas auxiliares del chasis: No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente Reglamento y demás disposiciones facultativas.

Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales.

Dentro de ellas se encuentran:

- La carrocería
- El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y escape.
- El lastre.
- Otros dispositivos y articulaciones.
- Todas las placas y resortes.
- Todo punto de fijación
- Todos los tubos y secciones de refuerzo, que no sean considerados estabilizadores
- Frenos, discos de frenos.

Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas.

Se permiten las conexiones flexibles.

Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Karting.

6.3.1- Carrocería: La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números; todas de uso obligatorio.

La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5 mm.

Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.





La carrocería deberá ser homologada conjuntamente con los chasis por parte del fabricante de los mismos, no debiendo ser obligatoriamente fabricada por el constructor del chasis.

Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis.

El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de Kevlar. Deberá utilizarse polietileno, poliestireno o material plástico de características similares, no astillable. (Deformable).

6.3.1.1- Pontones laterales: Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos traseros, deberán estar contruidos en plástico únicamente.

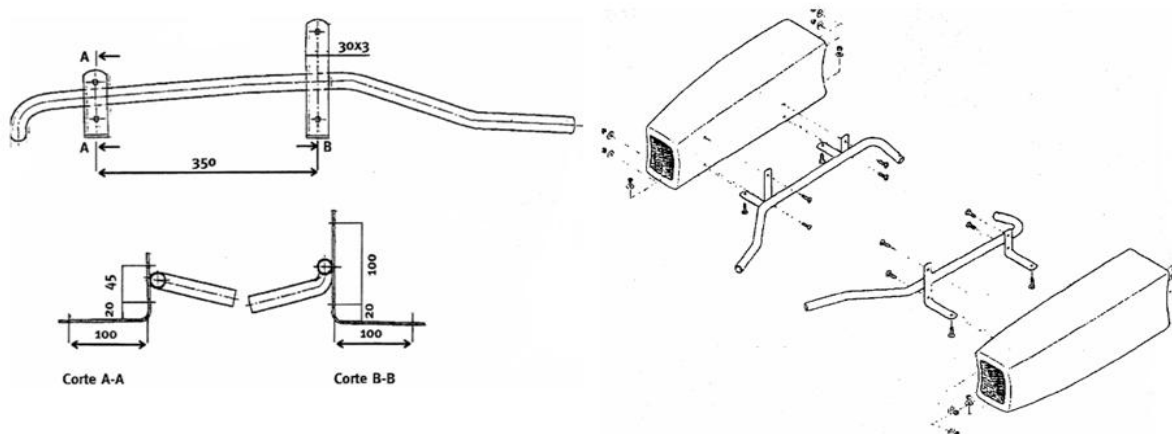
En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60mm (sesenta) (ver figura N°2).

Se permite únicamente realizar cortes con la finalidad de poder realizar el montaje del escape.

Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal. No podrán presentar más orificios que los necesarios para su fijación. En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de identificación del karting.

El sistema de fijación de los pontones laterales es el indicado en la figura.

Figura N°2 (medidas en milímetros)



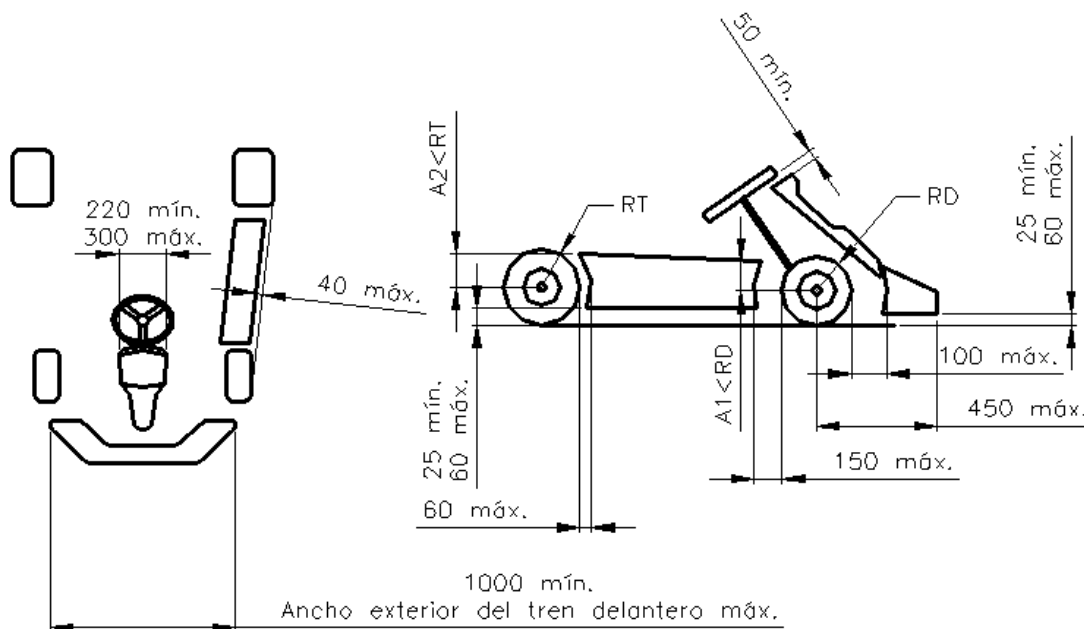
No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm con el volante (ver figura N°3) y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero.

No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando éste en la posición normal de conducción.

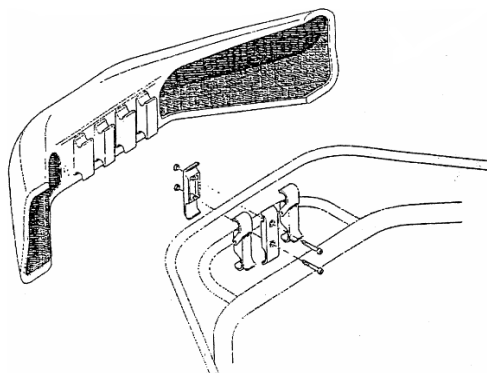
Su ancho mínimo es de 250 mm y 300 mm máximo.



Figura N°3 (medidas en milímetros)



6.3.1.3- Carenado frontal: Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No debe tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1.000mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650 mm (ver figura N° 3) El Carenado Frontal o Trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones fijadas en la figura N° 4, tanto en lo relativo a su sujeción como a sus dimensiones.





De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado.

Se permite la utilización de un precinto plástico para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no deberá estar sujetando la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

6.3.1.4- Placa porta números: De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados, lisa y de 20 cm. por lado. Estarán construidos en material plástico flexible y opaco.

6.3.2- Número Identificador: Deberán ser del color correspondiente según las categorías, de trazos simples sin sombreados o relieves para que facilite la labor de la parte fiscalizadora y comisario deportivo.

El karting deberá poseer 4 (cuatro) números identificatorios con fondo, de 15 (quince) cm por 15 (quince) cm, de 2 cm de ancho mínimo, de tipografía Arial. Un número en el panel frontal, otro en la placa porta números trasera y los dos restantes en los pontones. Serán de trazo simple, sin sombreado o relieve en los números.

6.3.3- Identificación del piloto: Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.

6.3.4- Tanque de combustible: Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible.

Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido.

6.3.5- COMBUSTIBLE. Nafta súper de uso comercial expendido en surtidores, con agregado de aceite 2TT, (el aceite a utilizar no podrá alterar los valores promedios de las distintas Destilerías). Excepto Categorías 125 Internacional que se permite el uso de aeronafta. Se utilizara detecto metro para tal fin, de propiedad de la categoría.

6.3.6- Bomba de combustible: Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero.

6.3.7- Frenos: Frenos traseros: libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.
Frenos delanteros: opcional su utilización.

6.3.8- Pedales: Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

6.3.9- Acelerador: El acelerador debe estar accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno.

6.3.10- Transmisión: A cadena, con eje rígido. Para categorías 110cc Escuela 110cc Promocional y 150cc Clases A-B-C Paso de cadena original (428). (Ver Planilla homologación final).



Departamento Técnico AZKRU



6.3.11- Neumáticos: (Ver párrafo final.)

6.3.12- Llantas: deben usarse dos llantas traseras y dos delanteras.

Traseras: Ancho máximo 7" (siete pulgadas). Mínimo 6" (seis pulgadas).

Delanteras: Ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Mínimo 4" (cuatro pulgadas).

Prohibido sistema anti deriva. Únicamente de fabricación nacional, aleación de Aluminio.

Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

6.3.13- Colector de combustible: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero de ½ lts. mínimo. Para Categorías 125 Light cc y 125 cc Internacional deberá tener como mínimo 1 (un) litro de capacidad, Tipo depósito de agua Fiat 600. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible. Si el depósito sufriera rotura y/o perforación será de informe al C.D.

6.3.14- Protector de cadena: Todo karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

6.3.15- Lastres

Está autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos de metal, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.

6.3.16- Adquisición de datos: Prohibida su utilización.
(solo está permitido el uso de cuenta vueltas).

6.3.17- Telemetría: Prohibida su utilización.

6.3.18- Sensor de tiempos: Será el homologado por la A.Z.K.R.U. y estará fijado EN LA PARTE DE ATRÁS DE LA BUTACA O CONSERVANDO ESA LINEA.

7 Motor; CATEGORIA ESCUELA.

7.1- Tipo de Motor (PROVISTO Y CONTROLADO POR LA CATEGORIA).

MOTOR COMERCIAL (marca Guerrero) automático de 110 cc 4 tiempos "centrifugo" totalmente estándar.

Corona mínimo 22 dientes- Piñón máximo 17 dientes.

NEUMATICOS: (VER PARRAFO FINAL).

ES OBLIGACIÓN DEL PILOTO, PREPARADOR O CONCURRENTES, LA LECTURA DE LOS PRESENTES REGLAMENTOS, SU DESCONOCIMIENTO NO ES JUSTIFICATIVO ANTE LAS AUTORIDADES EN CASO DE EXISTIR UNA SANCIÓN TÉCNICA.



Departamento Técnico AZKRU



SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO FUESE CONFUSA Y/O DIESE LUGAR A DUDAS, EL PILOTO O PREPARADOR SE ABSTENDRÁN DE INTERPRETARLO SEGÚN EL CRITERIO PERSONAL, DIRIGIENDOSE EN CONSECUENCIA POR NOTA A LA COMISIÓN TÉCNICA.-

POR TAL CASO NO SERÁN VALIDAS LAS ACLARACIONES VERBALES.-

AL EFECTUARSE LA REVISIÓN LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE REVISAR LO QUE CONSIDERE NECESARIO EL DÍA DE LA COMPETENCIA.-

TODO AQUEL QUE TRANSGREDA EL PRESENTE REGLAMENTO SERA SEVERAMENTE SANCIONADO.-

LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA SEGURIDAD Y PRESTACIÓN DEL VEHICULO.

PROMOCIONAL 110c.c. 4 TIEMPOS, 4 CAMBIOS.

Peso mínimo 140Kg. Se aclara que el mismo, después de disputada la primer carrera, podrá ser variado por la comisión directiva en base al promedio de los pilotos participantes.

NUMEROS IDENTIFICATORIOS; para frente y atrás FONDO BLANCO NUMEROS AZULES, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

NEUMATICOS: (VER PARRAFO FINAL).

LASTRE: Material solido y firmemente fijados.

Motores: Marca, GUERRERO 110cc 4 cambios. (PROVISTO Y CONTROLADO POR LA CATEGORIA) Completamente estándar, como vienen de fábrica.
Escape: de uso obligatorio y provisto por la categoría junto con el motor.

Corona minimo 22 dientes- Piñon maximo 17 dientes.



Departamento Técnico AZKRU



125c.c. C/caja NACIONALES LIGHT

Peso mínimo 165 kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO ROJO NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

1- **MOTOR.** Zanella 125 cm³ modelos Surumpio, Sapucay, XX, RZ, mono cilíndrico de 2 (dos) Tiempos, de fabricación nacional de gran serie que originalmente hayan equipado a motocicletas. Formas y medidas externas ORIGINALES, interior libre. Prohibido el uso del power-valve o sea todo sistema que por diversos métodos modifique el ciclo normal del motor.-

2- **CILINDRADA MÁXIMA** 135cm³ (ciento treinta y cinco centímetros cúbicos)

3- **CILINDRO:** Original Zanella, modelo Sapucay, Surumpio, XX, en el caso del modelo Sapucay se permite el torneado de su lado exterior. Se deberá mantener 2 (dos) orificios de transferencias sin tabiques divisores en las lumbreras, con o sin deflectores (pancita). Se podrá utilizar pancita de poxilina solamente en cilindros Sapucay y Surumpio-

Se podrá utilizar el cilindro de la marca Ramella, y los fabricados y provistos por el Ing. Germán Woodman. Homologado por esta Federación. Que mantenga las características de los conductos y condiciones expuestas en el presente reglamento similar al original Zanella.- Queda totalmente prohibido todo tipo de acuña miento y desplazamiento del cilindro.

“El cilindro deberá tener un orificio en función de precintarlo”

*SE ADMITE EL USO DE POXILINA EN TRANSFERENCIA SIN TOCAR LA CAMISA

4- **CAMISA DEL CILINDRO:** De material libre, de una sola pieza, con el mismo número de lumbreras que viene el motor de fábricas, “sin tabique”. Su preparación deberá estar sujeta a las medidas expresadas en el plano adjunto. La apertura y cierre de admisión se debe producir únicamente por la parte inferior de la pollera del pistón, el diámetro interior y exterior de la camisa debe ser uniforme (el mismo) en toda la longitud de la camisa.-

5- **TAPA DE CILINDRO:** Tipo Original Zanella, modelo Surumpio, Sapucay, XX, bujía central. Preparación interna libre. (Se permite el torneado exterior)- Se permite el uso de elementos, cielo postizo. Se autoriza la utilización de la tapa de la marca Ramella y Woodman.-

6- **CARTER:** Original con el que viene equipado el motor de fabrica .Preparación interior libre, “teniendo en cuenta lo especificado en el punto 1-”

Deberá poseer un orificio en el cárter o un angulito remachado que el remachado de a la parte interna del Carter en el entorno de la base del cilindro el cual también tendrá un orificio en función de precintarlo cilindro y Carter (se sugiere perforar al costado de canaleta donde trabaja la palanca del embrague).-



Departamento Técnico AZKRU



7- PISTON: TIPO ORIGINAL, de fabricación Nacional, con perno centrado, con las tolerancias admitidas (+, - 0,30mm.), su parte interior como sale de la fundición sin maquinado de ningún tipo. Deberá tener 67,5 mm de largo de su parte delantera y trasera, sin curvas ni perforaciones. Contemplando desgaste. Deberá tener entre la perforación del perno y la cabeza una dimensión de 25 mm. Se permite trabajos en la cabeza del mismo. **(Ver plano adjunto).**-

En la pollera parte de apertura y cierre de admisión debe terminar en ángulo, "con terminación, sin bisel, recto 90°.

QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDO EL MAQUINADO CON DESPLAZAMIENTO, DEBIENDO SER LA BASE TOTALMENTE PERPENDICULAR A SUS LATERALES-

8- AROS: LIBRES .manteniendo la Cantidad original, 2 (dos) Prohibido el uso de aros "L".- En funcionamiento los 2 (dos)

9- CIGÜEÑAL: Libre Nacional de 52 mm de recorrido (mas o menos 0,20mm) de tolerancia sin que esta implique modificaciones alguna en la cilindrada máxima permitida.-

10- BIELA: Libre, nacional de 105 mm. entre centros- De material magnético .-

11- RODAMIENTOS: Libre

12-ENCENDIDO: Fijo

13- CUBRE VOLANTE: Obligatorio: metálico y atornillado.-

14- BUJIA; Rosca de 14 mm, cantidad 1 (una)

15- CARBURADOR: Se utilizara un solo carburador de fabricación de gran serie, de una sola boca de Hasta 28mm. (más o menos 0,20mm). La boca y todo el tubo del carburador en toda su extensión deberá ser original, como viene de fábrica, sin maquinar ni trabajar.

Cortina cilíndrica. Deberá mantener la cantidad de chiclear dosificadores de fábrica. Se permite chiclear regulable.

Prohibido el uso de "Power jet". El cebador debe mantenerse en el lugar original. Comando de cebador libre. No se permite ningún tipo de elemento difusor o canalizador, toma dinámica o pre cámara fijo o móvil en el interior ni entre el filtro y carburador.-

17- CONDUCTO DE ADMISIÓN: Original del motor o similar, conservando medidas del original. Preparación interna Libre. Prohibido todo tipo de flappers, power-valve o de cualquier sistema que pudiera modificar el ciclo normal del motor cuando está en funcionamiento.-

18- SOBRE ALIMENTACIÓN:: Prohibido el uso de cualquier elemento que cumpla con esa función:

19- FLAPERS O VÁLVULA ROTATIVA: ¡Prohibido el uso como así también cualquier elemento que cumpla con esa función.-

20- FILTRO DE AIRE: Libre. (No permitiéndose colocar ningún elemento que se considere como sobre alimentador).-



Departamento Técnico AZKRU



21- EMBRAGUE; Debe poseer, y utilizar embrague en baño de aceite, Siendo la preparación libre.-

22- TRANSMISION PRIMARIA: Se permite usar la transmisión primaria del modelo, SURUMPIO, manteniendo su diámetro original como así también la cantidad de dientes.-

23- CAJA DE VELOCIDADES: Libre debiendo mantener el número de marchas que originalmente equipa al producto de fábrica.-Diámetro de piñón 40 mm con 18 dientes. Diámetro Primario 122mm con 59 dientes.

24- ESCAPE: No deberá exceder los límites naturales del vehículo y su altura no podrá superar la altura del volante de conducción, Será de libre construcción con amortiguador de ruidos, (sordina): Entendiéndose por sordina lo hecho con: El tubo de salida de gases con chapa saranda visible a la simple observación (NO TAPADA DE CARBON) “o sea la perforada uniformemente” recubierta con lana de vidrio o reemplazo que produzca el mismo efecto u objetivo, reducir decibeles “ruido” eficientemente. Apreciación que por el momento quedará a criterio de la comisión técnica, ente fiscalizador, hasta que se disponga de los elementos necesarios para medición de decibeles “ruido” que en su momento se realizará según instrucciones de la C.I.K. – F.I.A. -Prohibido la salida gases del escape hacia el suelo.

25- NEUMATICOS: (VER PARRAFO FINAL.)

26. FRENOS: Libre-El trasero deberá actuar sobre un eje rígido.

27- TRANSMISION: A cadena con eje rígido.

28- PROTECTOR DE CADENA: Todo karting, deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un protector de no menos de 50mm(cincuenta milímetros) de ancho por el largo que resulta entre el piñón y la corona de transmisión montada en el eje .-

29- BOMBA Y TANQUE DE COMBUSTIBLE: Bomba mecánica libre- El tanque de combustible deberá estar colocado debajo de la columna de dirección perfectamente anclado y sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible, de color transparente, únicamente a fin de que exteriormente se observe el contenido del mismo.-

30. NUMEROS IDENTIFICATORIOS: Son cuatro colocados en babero, pontones y paragolpe trasero y estarán conformados de la siguiente manera; Fondo amarillo, números negro, de trazo simple, sin sombreados o relieves para que facilite la labor de la parte fiscalizadora como también así del Comisario Deportivo, etc.- Los números serán del color correspondiente a cada categoría, salvo los colocados sobre los pontones laterales que serán fondo blanco y numero negro para todas las categorías. Tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo continuo de por lo menos 2 cm., con una tipografía ARIAL.



Departamento Técnico AZKRU



31- LASTRE O PESO ADICIONAL-Debe ser de material sólido debidamente abulonado permitiéndose la posibilidad de ser precintado por la comisión técnica.

ES OBLIGACIÓN DEL PILOTO, PREPARADOR O CONCURRENTES, LA LECTURA DE LOS PRESENTES REGLAMENTOS, SU DESCONOCIMIENTO NO ES JUSTIFICATIVO ANTE LAS AUTORIDADES EN CASO DE EXISTIR UNA SANCIÓN TÉCNICA. SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO FUESE CONFUSA Y/O DIESE LUGAR A DUDAS, EL PILOTO O PREPARADOR SE ABSTENDRÁN DE INTERPRETARLO SEGÚN EL CRITERIO PERSONAL,

DIRIGIENDOSE EN CONSECUENCIA POR NOTA A LA COMISIÓN TÉCNICA.-

**POR TAL CASO NO SERÁN VALIDAS LAS ACLARACIONES VERBALES.-
AL EFECTUARSE LA REVISIÓN LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE REVISAR LO QUE CONSIDERE NECESARIO EL DÍA DE LA COMPETENCIA.-**

TODO AQUEL QUE TRANSGREDA EL PRESENTE REGLAMENTO SERA SEVERAMENTE SANCIONADO.-LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA SEGURIDAD Y PRESTACIÓN DEL VEHICULO.

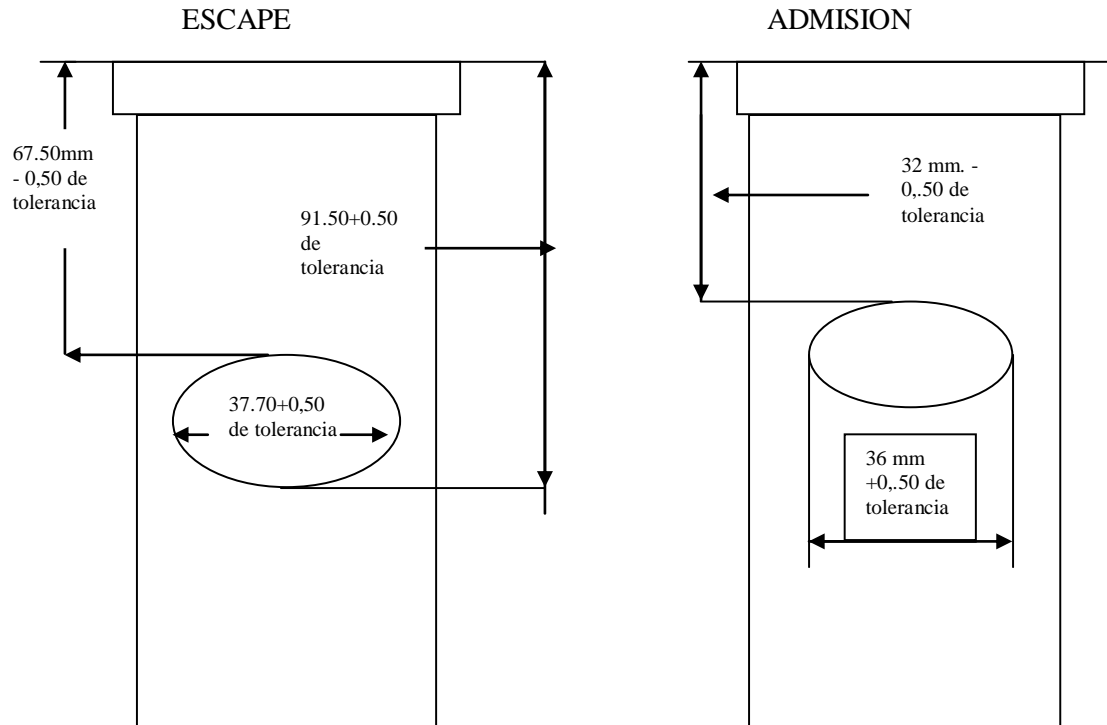


Departamento Técnico AZKRU



PLANO ADJUNTO CAMISA CILINDRO

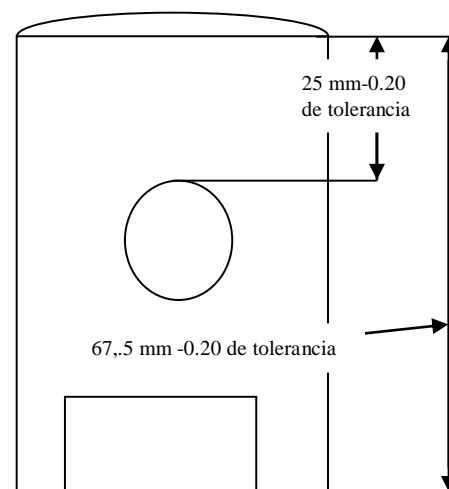
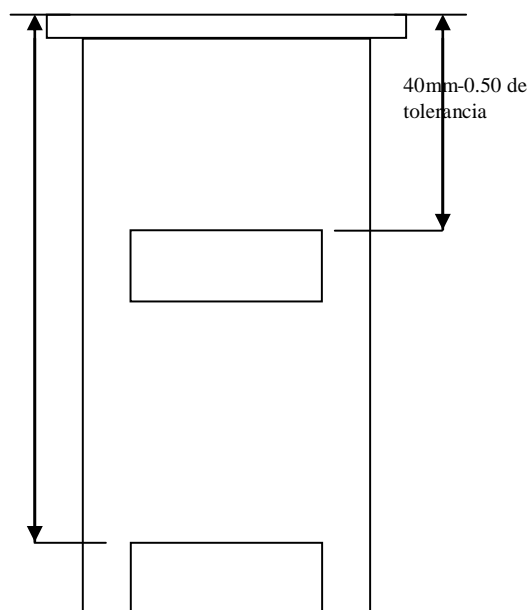
Aclaración sobre perfiles: LAS TERMINACIONES EN CAMISA Y PISTON SERAN RECTAS





EL FORMATO DE LA
CABEZA DE PISTON ES LIBRE.

TRANSFERENCIA



Recto sin perfil

125cc. C/caja INTERNACIONAL

Peso mínimo 165Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO AMARILLO NUMEROS NEGROS, para costados FONDO AMARILLOS NÚMEROS NEGROS (TRAZO ARIAL)
LA POTENCIA MÁXIMA DE ESTAS CATEGORIAS ES HASTA: 32HP.;

*Previo al inicio de la tanda clasificatoria, los motores deberán tener precintado el encendido, CDI - caja negra- y el carburador-cilindro (para este último caso deberán realizar un orificio en las orejas de cada uno de ellos con el diámetro necesario para que pase el precinto). A su vez, deberán anotar en el pasaporte el número de cada uno de ellos y la pieza precintada.



Departamento Técnico AZKRU



1.- MOTOR: Los motores importados (Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, KTM etc.), que vengán provistos originalmente en motos de Cross.

2.- CILINDRADA: Cilindrada máxima de 127 cc.

3. PRECINTOS: En caso de roturas y/o violación de precintos, en la revisión técnica de la competencia, quedará excluido el competidor del evento sin excepción, y se comunicará al Tribunal de Disciplina a los fines que analice la conducta.

En caso que el precinto se violente en la etapa de clasificación, serie, la Técnica excluirá al competidor del evento. La técnica tiene la facultad de retirar el motor para su verificación, debiendo asumir el competidor el costo de la misma. En caso de negativa por parte del competidor se pasará informe al Tribunal de Disciplina. Para estos casos no hay apelación inmediata.

4. ELEMENTOS PERMITIDOS: Se podrá utilizar cuentavueltas y sensores de temperaturas. Queda expresamente prohibido el uso de telemetría.

5. GENERAL: Este reglamento técnico es restrictivo, entendiéndose que cualquier modificación introducida en la preparación, ajena a la efectuada por el preparador, se encuentra prohibida. La violación a este artículo excluirá al competidor del evento y se someterá al Tribunal disciplinario.

NEUMATICOS: Se puede utilizar un (1) juego por carrera. (VER PARRAFO FINAL.)

FRENOS: Libre-El trasero deberá actuar sobre un eje rígido.

TRANSMISION: A cadena con eje rígido.

PROTECTOR DE CADENA: Todo karting, deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un protector de no menos de **50mm(cincuenta milímetros)** de ancho por el largo que resulta entre el piñón y la corona de transmisión montada en el eje .-

LASTRE O PESO ADICIONAL- Debe ser de material sólido debidamente abulonado permitiéndose la posibilidad de ser precintado por la comisión técnica.

ES OBLIGACIÓN DEL PILOTO, PREPARADOR O CONCURRENTES, LA LECTURA DE LOS PRESENTES REGLAMENTOS, SU DESCONOCIMIENTO NO ES JUSTIFICATIVO ANTE LAS AUTORIDADES EN CASO DE EXISTIR UNA SANCIÓN TÉCNICA.-

SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO FUESE CONFUSA Y/O DIESE LUGAR A DUDAS, EL PILOTO O PREPARADOR SE ABSTENDRÁN DE INTERPRETARLO SEGÚN EL CRITERIO PERSONAL, DIRIGIENDOSE EN CONSECUENCIA POR NOTA A LA COMISIÓN TÉCNICA.-

POR TAL CASO NO SERÁN VALIDAS LAS ACLARACIONES VERBALES.

AL EFECTUARSE LA REVISIÓN LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE REVISAR LO QUE CONSIDERE NECESARIO EL DÍA DE LA COMPETENCIA.-



Departamento Técnico AZKRU



TODO AQUEL QUE TRANSGREDA EL PRESENTE REGLAMENTO SERA SEVERAMENTE SANCIONADO.- LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA PRESTACIÓN DEL VEHICULO.-

150cc.4 T MAYORES. “Clase A-B-C”

NEUMATICOS: (VER PARRAFO FINAL.)

Motores: Marca, GUERRERO 150cc.

Estándar, como vienen de fábrica. PROHIBIDO CUALQUIER COMPONENTE DE ORIGEN JAPONES, ECEPTO CARBURADOR QUE TIENE SU PROPIA ESPECIFICACION.

Escape: Libre; Obligatorio el uso de una sordina en la parte final del mismo, que le proveerá la categoría junto con el motor. Sin partes móviles en su interior.

ESTAS CATEGORIAS ESTAN REGLAMENTADAS POR SU POTENCIA MAXIMA DE 12,50HP (sin tolerancia) “Dicha prueba se hará desde las 2000 a las 5000 RPM. De rodillo del banco de pruebas de la categoría” Y CORTE DE ENCENDIDO A UN MAXIMO DE 11.500RPM. “EXEDIDO CUALQUIERA DE ESTOS DOS PARAMETROS ESTE QUEDARA EXCLUIDO DE LA COMPETENCIA SIN NECESIDAD DE MÁS SUPERVICIÓN.

(EL BANCO DETERMINA). En caso de que el motor original como viene de fábrica y/o como se encuentre armado supere los parámetros mencionados, se lo deberá readecuar a los fines de que se respeten los mismos. Para lo cual se podrá usar una Brida entre el carburador y el tubo de admisión de chapa de no mas de 3mm de espesor, cilíndrica y recta (sin venturi) con una junta de cada lado del orificio, las cuales el diámetro del agujero sea mayor al de la brida.

La supervisión técnica conserva el derecho de controlar motores y elementos que determine necesario, y tendrá un motor de muestra para su comparación si fuere necesario.

Disposiciones:La interpretación del presente reglamento, debe hacerse en forma restrictiva, “es decir que solo se permiten las modificaciones y especificaciones que constan en el presente reglamento o autorizadas por escrito por la comisión, previa solicitud escrita esta en tiempo y forma del interesado. Ningún elemento o parte del motor podrá cumplir una función distinta a la especificada prevista por el fabricante. Todos los elementos del motor no especificados en el presente reglamento técnico deben ser originales de fábrica o reemplazo comercial. En casos de reclamos o verificaciones la supervisión utilizará para su cometido un elemento patrón de las piezas, partes originales del motor de muestra.Toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito en tiempo y forma. Esta supervisión se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se aceptará la determinación. El solo hecho de participar en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, participantes y concurrentes, el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.



Departamento Técnico AZKRU



ACLARACIONES: Se entiende por similar; a toda pieza de diferente fabricante, (fabricada en serie y comercial) con las características de la original. (No de competición). Se entiende por opcional: a optar por tener o quitar un elemento, pieza, parte y/o el uso de la misma.

Se entiende por libre: La libertad del trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

MOTOR: 150cc. 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual.

IMPORTANTE: Los motores son monomarca Guerrero 150 cc varilleros.

Art.1 -: CARTER: Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características.-

Art.2-: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62 mm . Se puede rectificar hasta un máximo de + 1,5 mm. (Un milímetro y medio). Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima 68,60mm, máxima 69,10mm +/- 0,10mm.

Art.3-: TAPA DE CILINDRO: Original del motor. O de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. Se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación superficial en Conductos de admisión y escapes original, “debe estar con la rugosidad de fábrica” totalmente originales. Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Altura mínima original: 80,80mm. -0,20mm en su parte exterior. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. **Diametro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Adm. 29,50mm + 0,20mm. Escp. 28,70mm + 0,20mm. Diametro maximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm. Escp. 20,70 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos.** Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm.+/- 0,20mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

ART. N° 4: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. O de mercado de reposición para dicho motor, Puesta a punto original. (Con una alzada de: (7,10mm.) “Que se medirá con el elementos oficial de la categoría, soporte y comparador, plantilla” dicha medición de hará sin luz de válvulas.(Comparado con muestra). **(Ver plano final. N°1.)**

ART. N° 5: GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando material y medidas originales.-



Departamento Técnico AZKRU



ART. N° 6: VALVULAS: Originales o del mercado de reposición, “Marcas libre” respetando medidas originales. (FI2). **(NO DE COMPETICIÓN)** “El diámetro máximo de las válvulas es el que equipa a modelos de motor correspondiente. Diámetros; A:30mm. o 29mm. E:25mm. o 24mm.+ **0,10mm** (Comparado con muestra). Vástago Diámetro: 5,45mm, largo maximo: 92mm.

ART. N° 7: Varilla de válvulas originales o de mercado de reposición conservando las medidas y características originales. (Comparado con muestra) “Largo; 141,30mm +/- **0,20mm**, diámetro; 6,35mm. “

ART. N° 8: ASIENTO DE VALVULAS: Libre en su ángulo y espesor, “diámetro original”. Interior original sin tocar aluminio.

ART. N° 9: RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades original (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. (Comparado con muestra). **(NO DE COMPETICIÓN)**. Posición original

ART. N° 10: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales.-

ART. N° 11: RELACION DE COMPRESION: Máximo 10.0 a 1. Será controlada con aceite hidráulico SAE 17 (Rojo). “en el momento en que se determine hacer la revisión, este el motor frío o caliente”.

ART. N° 12: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición.. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales, (comparado con muestra y plantilla).

ART. N° 13: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera y peso original. Prohibido su mecanizado, rebajado y/o en función de balanceado. (Comparado con muestra).- Recorrido 49,30 mm. + **0.50mm**. Peso mínimo 3980 Grs.

ART. N° 14: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo.-

ART. N° 15: PISTON: En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. “comparado con muestra” (MARCA LIBRE) “para motores Asiáticos”, Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado.- Diámetro 62,00 mm. **(Ver Plano ilustrativo Final N° 2.) Diferentes opciones de acuerdo a las distintas marcas:(Ref) especificadas al final.**

ART. N° 16: PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

ART. N° 17: AROS: Tipo original “marca libre” Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos).- 1° ranura 1,20 mm. 2° ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.





ART. N° 18: FILTRO DE AIRE: Libre en su forma. Prohibido cualquier clase de sistema de power en su interior o exterior. Prohibido el uso de venturi dentro de él. “Sin ningún elemento entre el filtro y el carburador”

ART. N° 19: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales.-

ART. N° 20: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación.-

ART. N° 21: ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

ES OBLIGATORIO EL USO DE TURBO SILENCIADOR, PROVISTO POR LA CATEGORIA, SIN MODIFICACIONES. Es obligatorio el uso de silenciador en los Boxes.

ART. N° 22: CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés. Con tecnología Japonesa (ejemplo: Keihin technology from japan) Manteniendo su forma medidas y cortina original. (Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo).Cicleurs y aguja libres. “debe tener la bomba de pique, su uso es opcional). Diámetro máximo28mm

ART. N° 23: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores Asiáticos, (exceptuado Japón) respetando su relación original en cantidad de dientes. (Prohibido rebaje de engranajes en su diámetro y/o espesor.)

Eje piñón: 1er.Engranaje 36d. - 2do. 28-29d. – 3er. 26d. – 4to. -24d. – 5to. 32d. –

Eje primario: 19d.- 14d.- 23d.- 25d.- 17d.-

ART. N° 24: ENCENDIDO: Volante original. y/o de marcado de reposición, para motores Asiáticos, “Excepto Japonés” manteniendo sus medidas y peso original.

Peso mínimo 2000 Grs (con engranaje), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de mercado de reposición debe estar en su posición original. CDI PROVISTO POR LA CATEGORIA, PRECINTADOS Y ENTREGADOS AL AZAR.

Resistencia bobina primaria	0,2 a 0,4 Ω
Resistencia bobina secundaria	3,6 a 4,5 Ω
Bobina de excitación	100 a 360 Ω
Captor	100 a 300 Ω



Departamento Técnico AZKRU



ART. N° 25: BUJIA: Rosca original. Marca y Grado térmico libre.-

ART. N° 26: SISTEMA DE ARRANQUE: Original. En funcionamiento. Debe funcionar sobre el banco. (Obligatorio únicamente 1 botón de arranque y uno de pare únicamente).

ART. N° 27: BOMBA DE NAFTA: Del tipo Mecánica, de accionamiento únicamente mecánico.-

ART. N° 28: BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor.-

ART. N° 29: ALTERNADOR: De uso optativo. Se aclara, de manera excluyente, que el motor debe arrancar con un pulsador cuando este sobre el banco de prueba.-

ART. N° 30: RODAMIENTOS - RETENES: Medidas Originales o de mercado de reposición. “características y marcas libre”

ART. N° 31: TRANSMISION: Primaria: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73dientes, Piñón 18dientes, diámetro exterior y ancho original.

ART. N° 32: Corona minimo 22 dientes. Piñon maximo 18 dientes.

150cc.4 T MAYORES. “Clase A”

Peso mínimo 170Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO NARANJA NUMEROS NEGRO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

150cc.4 T MAYORES. “Clase B”

Peso mínimo 185Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO AZUL NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.



Departamento Técnico AZKRU



150cc.4 T MAYORES. "Clase C"

Peso mínimo 195Kg.

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO VERDE NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

NEUMATICOS: La numeración de los neumáticos serán informados en cada carrera en el pasaporte o cuadernillo de control que deberá tener a disposición el piloto, y/o concurrente cada vez que se lo solicite la comisión técnica. El neumático deberá ser de marca NA provisto por los proveedores oficiales de AZKRU, compuesto de sello rojo, exceptuando la categoría 125 cc Internacional que usara sello amarillo. El piloto será el responsable de que el número sea legible. Siendo cualquiera de estas infracciones evaluadas por el técnico para su posible sanción. Se prohíbe el uso de cubiertas delanteras en el eje trasero. Quien pierda, extravíe, dañe o no posea el pasaporte técnico, será pasible de alguna sanción.- Escuela y Promocional 110: 2(dos) juegos por año, 150 A, B y C: **1(uno) juego cada 3 (tres) carreras corridas**, 125 Light: pueden cambiar 1 (uno) juego, cada 2(dos) fechas corridas. 125 Internacional: (únicamente) puede utilizar 1 (uno) juego por fecha corrida siempre por el sistema de sorteadas y empadronadas.

La entrega de neumaticos para cada competencia de las Categorías 125 Light y 125 Internacional se hará por el sistema sorteo en la zona denominada Técnica. Dicha entrega será realizada por el Comisario Deportivo en horario que el disponga. Los mismos se volcaran a planilla para tal fin, la que llevara el N° exterior e interior de neumático que asigna el fabricante y color identificador para dicha categoría y la firma del piloto correspondiente. Dicha planilla se encontrara en la técnica para cotejar los mismos, sobre el Kart y en el pasaporte correspondiente.

Luego se archivara con la documentación de cada competencia.

EL DEPARTAMENTO TECNICO REALIZARA EL CONTROL DE POTENCIA EN EL MOMENTO QUE DISPONGA, NO SIENDO OBLIGATORIO SU USO: SALVO EN VERIFICACION TECNIVA PREVIA QUE SE EFETUARAN DOS TIRADAS Y SE PROMEDIARA.

PARA LA CATEGORIA 125cc INTERNACIONAL EL BANCO REALIZARA UNA PRIMER TIRADA VISUAL PARA CORROBORAR SU CURVA Y LUEGO SE PROSEDERA A REPROGRAMAR EL REGIMEN DE RODILLO. REALIZANDO DOS TIRADAS Y SE PROMEDIARA. LA PRIMER TIRADA SE CONSIDERA INVALIDA.

NOTA IMPORTANTE: Cualquier alteración del combustible comprobada con el detecto metro de la categoría significara exclusión de la competencia y pase a penalidades.



Departamento Técnico AZKRU



CARACTERISTICAS DE HOMOLOGACION CADENA PASO 428

Distancia entre ejes de los pines	12,70mm.
Diametro del diente	8,51mm.
Ancho entre placas interiores	7,75mm.
Longitud del pin	16,70mm.
Diametro del pin	4,45mm
Diametro externo de eslabón	11,80mm.
Espesor de la placa	1,60mm.

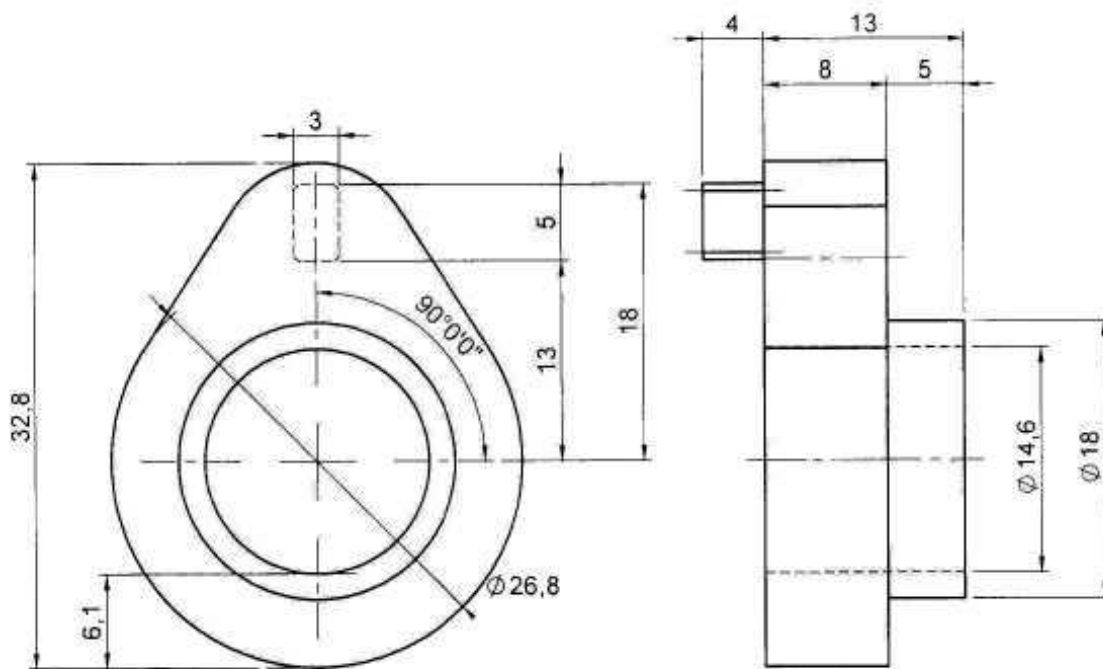
LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA PRESTACIÓN DEL VEHICULO.-

“DEPARTAMENTO TÉCNICA AZKRU”





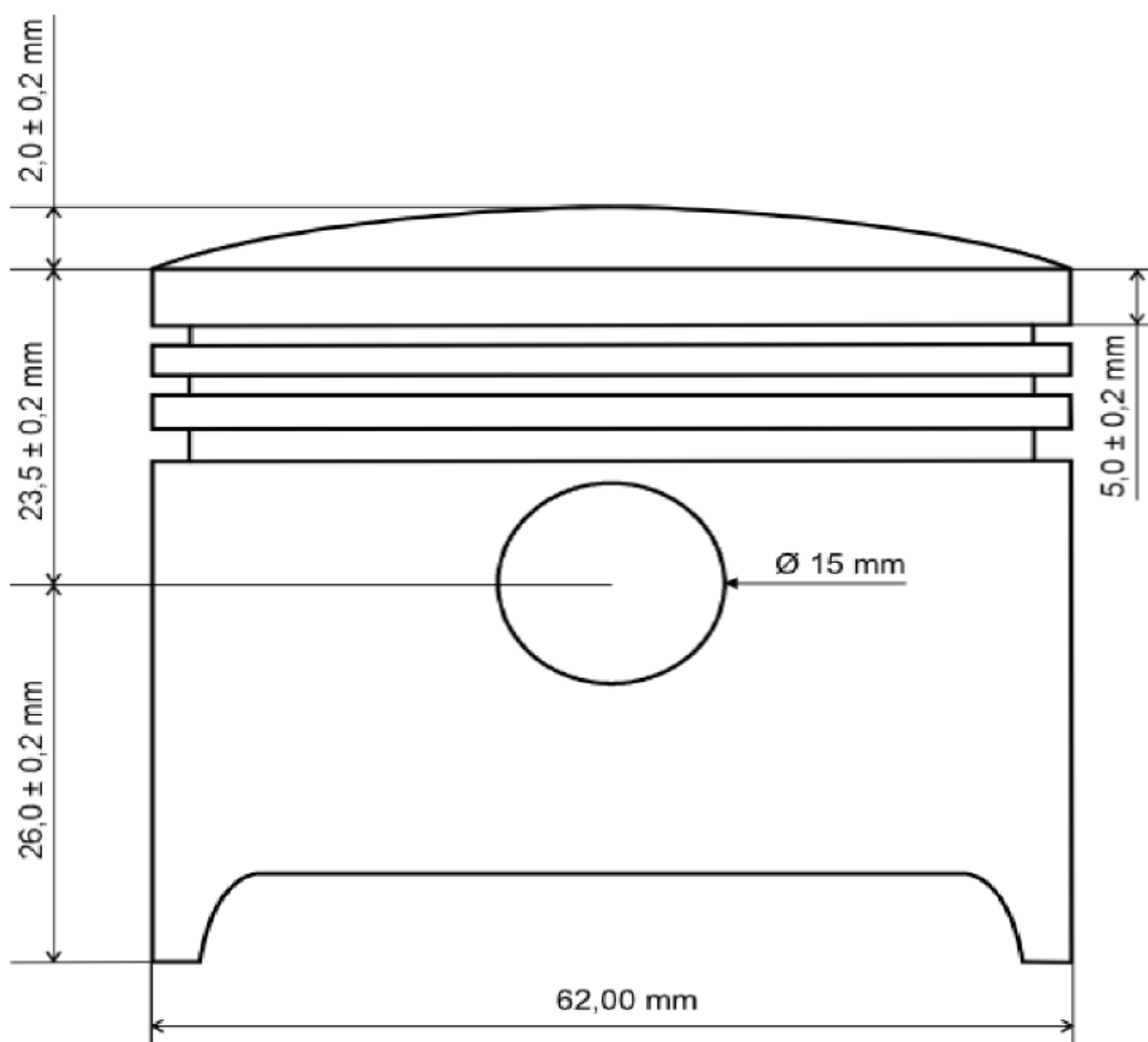
PLANO ARBOL DE LEVAS HOMOLOGADO (PLANTILLA COMPARATIVA)





PLANO PISTON

Croquis del Pistón – 150CC Guerrero Ø 62,00mm





Distintas opciones de dimensiones de los pistones de mercado de reposición.
Especificadas por columna.

Referencia (1): Altura del cóncavo de la cabeza.

Referencia (2): Altura del centro del perno a la cabeza.

Referencia (3): Altura “ “ “ “ al final de pollera.

Referencia (4): Altura de parte superior de 1° ranura de aro a la cabeza.

Referencia (5): Altura de la cabeza al final de pollera.

Ref. (1)	1,80mm.	2,45mm.	2,10mm.	2,20mm.	1,90mm.
Ref. (2)	24,00mm.	23,50mm.	23,70mm.	23,30mm.	23,70mm.
Ref. (3)	26,00mm.	25,80mm.	28,80mm.	26,00mm.	29,00mm.
Ref. (4)	4,90mm.	5,10mm.	4,90mm.	5,50mm.	5,10mm.
Ref. (5)	50,00mm.	49,30mm.	52,50mm.	49,90mm.	52,70mm.

CONCEPCION DEL URUGUAY, MARZO DE 2017



Departamento Técnico AZKRU