



REGLAMENTO TÉCNICO 2019

“CAMPEONATO ENTRERRIANO DE KARTING”

FEDERACIÓN AUTOMOVILÍSTICA ENTRERRIANA
Personería jurídica N°3606

Rivadavia y Roca Tel.: 03446 – 423606 – Cel.: 03446 -15572426
Belgrano 221 – Tel. Fax.: 03446 – 425824 – Cel.: 15574786
(2820) Gualeguaychú – ENTRE RIOS

A.Z.K.R.U.
Personería jurídica N°128

ASOCIACIÓN ZONAL KARTING RIO URUGUAY

110C.C ESCUELA 4 TIEMPO “DIRECTOS”.
110C.C PROMOCIONAL 4 TIEMPOS, 4 CAMBIOS.
125C.C (C/caja) INTERNACIONAL LIBRE.
125c.c (C/caja) INTERNACIONAL SENIORS.
125c.c (C/caja) INTERNACIONAL LIGHT.
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**





Índice correspondiente a todas las categorías

- 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 2019 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 termino o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas de las **A.Z.K.R.U.** que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinar 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, dimensional y geométrica 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 existe tolerancias en más para

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





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 requiera 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, juez de paz, firmado por el padre y madre, o tutores, de acuerdo a los requisitos de forma para su confección.
- 1.11 – LICENCIA: TODOS LOS PILOTOS DEBERAN POSSEER LICENCIA MEDICA APROBADA Y LICENCA DEPORTIVA – ES OBLIGATORIO PARA LOS MENORES DE EDAD LA AUTORIZACION DEL PADRE Y LA MADRE HECHA ANTE ESCRIBANO PUBLICO O JUEZ DE PAZ.

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 el mismo.
- 2.2 – Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo
- 2.3 – Homologación: Esta 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 un 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 considerando y originalmente montado en el karting o su motor.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





- 2.6 – Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masa y materiales 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.
- 2.12 – Bastidor: Parte de apoyo principal de chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.
- 2.13 – 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 tomara como 3,1416. $V = 0,7854 \times D^2 \times L$. D= diámetro el cilindro L= carrera del pistón.
- 2.14 – Control de potencia: Sera 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 cualquier de los vehículos que hayan participado en clasificación, series, o finales. La oportunidad y veces de los mismos quedara a criterio del técnico)

3 Pasaporte Técnico:

- 3.1 –Definición: Documento obligatorio para todo los vehículos que participen en competencias automovilísticas e 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 inscripto en una prueba, sea cual sea de la categoría, habrá poseer el pasaporte técnico del vehículo con el que desea competir. Se presentara

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





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, el cual debe ser completado por el piloto o concurrente y responsabilidad de los mismos.

3.3 – Contenido: En el pasaporte técnico figuraran 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 presentara 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 facilitara en el que figuren la totalidad de datos exigidos así como una foto (10x15) en posición $\frac{3}{4}$ frontal. La expedición del pasaporte técnico no representa en su primera solicitud costo alguno.

3.5 –Control y modificación: con ocasión de la participación del vehículo en pruebas automovilísticas, los comisarios técnicos responsables de la verificación anotaran 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 fuese 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 anotaran 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 cumplimentaran y firmaran el apartado correspondiente del documento, harán constar la

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





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 –Perdida: 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, perdida etc. **Devengara el pago de \$1000 (mil pesos).** Tendrá una sanción para esa fecha en la cual el piloto en cuestión deberá largar ultimo tanto en la serie como en la final. En caso de una segunda perdida será pasible de severas sanciones (**Ilegando 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 pueden hacer constar en él.
 - Su presentación a requerimiento de los oficiales de las pruebas en las que el vehículo esté inscripto.
 - 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 estos los únicos autorizado para dar instrucciones a los concursantes. En las verificaciones técnicas previas se presentara a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscripto oficial. Los numero de los precintos deberán estar anotados en el pasaporte de los hubieran puesto y quedaran anotados en el pasaporte técnico, que será firmado por el responsable técnico.

Dicho precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia. En caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





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 se 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 verificador para si mismo en la 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 para la firma de verificador o del comisario técnico.

4.2 –Verificaciones finales: El comisario técnico es quien, en forma exclusiva realizara las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de los karting, QUE A SU JUICIO, EL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera. Dichas verificaciones serán realizas das 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. Así mismo 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 ista, hasta que lleguen a boxes y/o parque de servicio, 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.AE. Deben cubrir totalmente las manos.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





5.4 –Cuellera: Construida con materiales homologados. Deben 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.

6 **Chasis:** en general para todas las categorías.

SUJETO A LAS MEDIDAS ESPECIFICADAS, “**SIN ROTULAS**”.

Está compuesto de:

- A) Bastidor de chasis.
- B) Piezas principales del chasis.
- C) Piezas auxiliares: A fin de hacer mas resistente al karting podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerando piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no deben representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos.

Distancia entre ejes: 1010 mm Mínimo – 1040 mm Máximo. +/- 10 mm (medidas tomadas del centro del eje al centro del bulón de la punta de eje)

Largo total: 1820 mm Máximo.

Ancho total: 1300mm Máximo.

6.1– Bastidor: De construcción con caño de acero imantable de sección cilíndrica sólidamente vinculado, sin opción de desmontaje de alguna parte. Constituyente 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, corresponda 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. Está totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o mecánico.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





6.3–Eje trasero: Eje rígido, macizo o hueco, construido en acero magnético con un diámetro exterior en toda su longitud de 30 +/- 0.2 mm.

6.4–Paragolpes: Son de uso obligatorio y están compuesto de las protecciones delanteras, traseras y laterales.

–Paragolpes delantero: Realizados en acero magnético y compuesto 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 400 mm perpendicular al eje longitudinal del karting y una altura de entre 200 mm y 250 mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior debe estar separadas 550 mm 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 300 mm 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.

Ancho mínimo: 1080 mm.

Ancho máximo: 1200 mm.

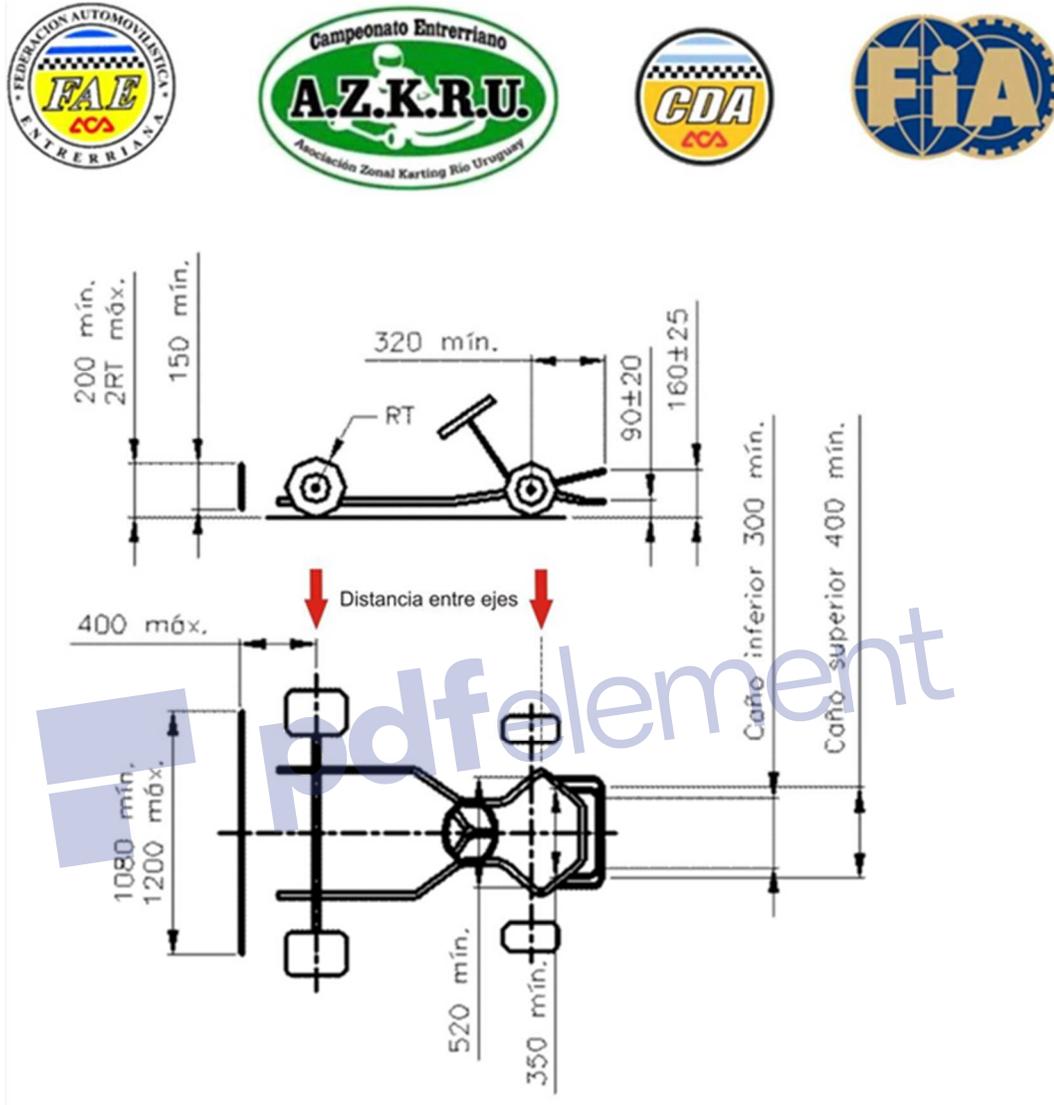
Opcional paragolpes trasero construido en plástico inyectado deformable.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





FIGURA N°1 (medidas en milímetros)



6.5-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 16 mm de diámetro. La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200 mm (ver figura N°1). La barra anti-enclavado tendrá una altura de 80 mm +/- 20 mm del suelo.

Proyección trasera (saliente): Maximo 400 mm.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





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.

- 6.6–Puntas de eje: No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.
- 6.7–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.
- 6.8–Dirección: Debe ser comandada por un volante en forma, 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.
- 6.9–Volante de conducción: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberá estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto.
- 6.10 – 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 de 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 y Paragolpes.
 - 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.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





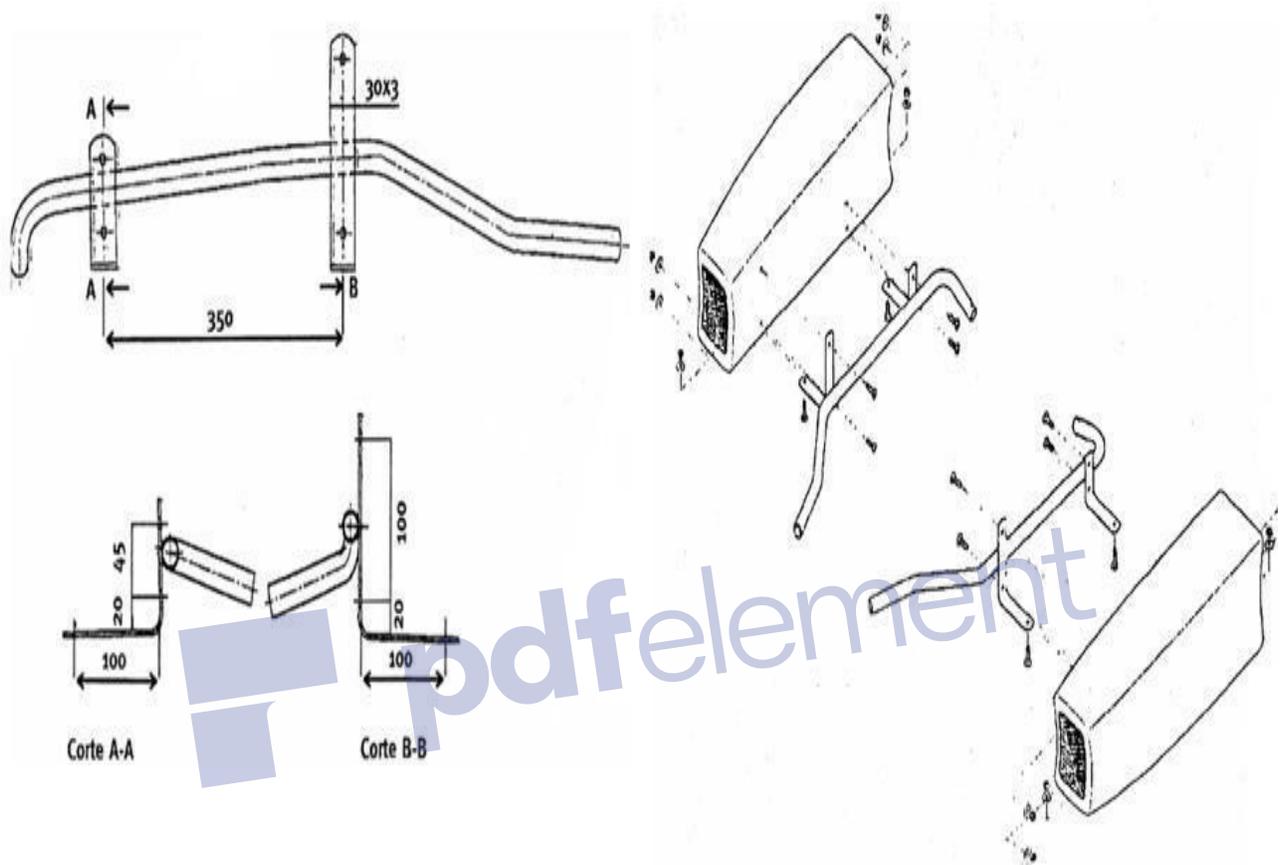
6.11 – Carrocería: La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números, todas de uso obligatorio. La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquina es de 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, poli estireno o material plástico de características similares, no astillable. (deformable).

6.12 – Pontones laterales: Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos trasero, deberían 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 25 mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60 mm (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 mas orificios que los necesarios para los números de identificación del karting. El sistema de fijación de los pontones laterales es el indicado en la figura.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.



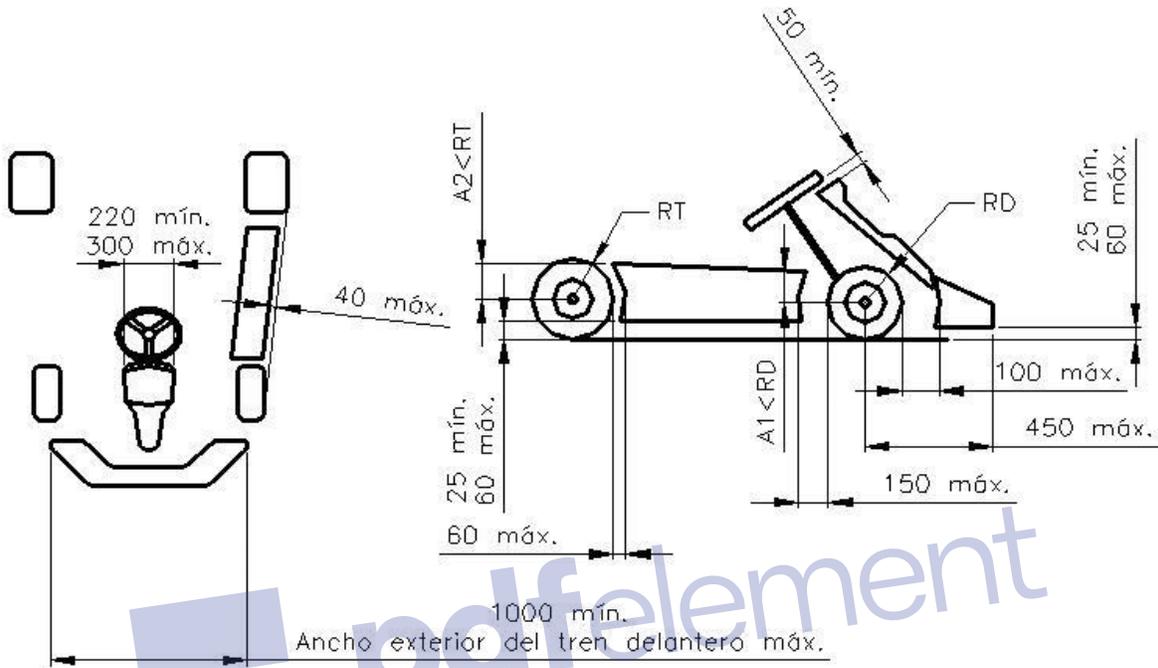
FIGURA N°2 (medidas en milímetros)



No deberán situarse por el encima del plano horizontal delimitando por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio 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 este en la posición normal de conducción. Si ancho mínimo es de 250 mm y 300 mm máximo.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.

FIGURA N°3 (medidas en milímetros)

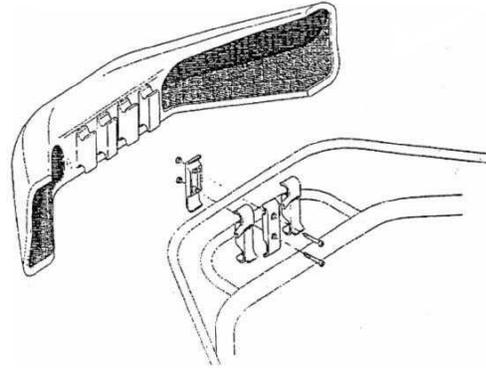


6.13 – Carenado frontal: Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No deben tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1000 mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650 mm (ver figura 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.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.



FIGURA N°4 (medidas en milímetros)



De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. Se permite la utilización de un precinto 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 sujetado la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

- 6.14 – 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 contruidos en material plástico flexible y opaco.
- 6.15 – Numero 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 deber 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 numero trasera y los dos restantes en los pontones. Serán de trazo simple, sin sombreado o relieve en los números.
- 6.16 – 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.

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





- 6.17 – 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 par almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido.
- 6.18 – **COMBUSTIBLE:** Nafta super de uso comercial expendido en surtidores, con agregado de aceite 2T, (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 utilizaran detecto metro para tal fin, de propiedad de la categoría.
- 6.19 – Bomba de combustible: Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero, o por vacío.
- 6.20 – Frenos: Frenos traseros: Libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido. Frenos delanteros: Opcional su utilización.
- 6.21 – Pedales: Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.
- 6.22 – Acelerador: El acelerador debe estar accionado por un pedal. Este deberá estar dotado de un resorte de retorno.
- 6.23 – Transmisión: A cadena, con eje rígido. **Para categorías 110c.c Escuela, 110c.c Promocional y 150c.c Clases A, B y C Paso de cadena original (428).** (ver planillas homologación final).
- 6.24 – 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.
- 6.25 – 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 (medio) litro, mínimo. Para categorías 125 internacional libre, senior y light 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 y dará motivo a la exclusión.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





- 6.26 – 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.
- 6.27 – Lastre: Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques solidos de metal, sujeto 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.
- 6.28 – Adquisición de datos: Permitida su utilización.
- 6.29 – Telemetría: Permitida su utilización.
- 6.30 – Sensor de tiempos: Sera el homologado por la **A.Z.K.R.U.** y estará fijado en la torre de la butaca hacia atrás.



Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





CATEGORIAS

ESCUELA 110c.c. 4T- “DIRECTOS”

Peso mínimo 120kg – Edad: De 5 a 10 años calendario.

NUMEROS IDENTIFICATORIOS: Para frente y atrás FONDO BLANCO
NUMEROS NEGROS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

MOTOR COMERCIAL (marca Guerrero) automático de 110 cc 4 tiempos “centrifugo” totalmente estándar. Escape: de uso obligatorio y provisto por la categoría junto con el motor.

CORONA: mínimo 22 dientes. **PIÑON:** máximo 18 dientes, paso de cadena permitido 428

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: **1010 mm** Trasera: **1190 mm**

LASTRE: Material sólido y firmemente fijados.

NEUMÁTICOS: Se podrá utilizar dos (2) Juegos al año. Se deberá anotar los números internos e externos en el pasaporte.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





PROMOCIONAL 110c.c. 4 TIEMPOS, 4 CAMBIOS

Peso mínimo 135Kg - Edad: De 10 a 13 años calendario.

NÚMEROS IDENTIFICATORIOS: Para frente y atrás **FONDO BLANCO**
NÚMEROS AZULES, para costados **FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS**.

MOTOR: Marca, GUERRERO 110cc 4 cambios. Completamente estándar, como vienen de fábrica. Escape: de uso obligatorio y provisto por la categoría junto con el motor.

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: **1010 mm** Trasera: **1190 mm**

LASTRE: Material sólido y firmemente fijados.

CORONA: mínimo 22 dientes, **PIÑÓN:** máximo 18 dientes, paso de cadena permitido 428

NEUMÁTICOS: Se podrá utilizar dos (2) Juegos al año. Se deberá anotar los números internos e externos en el pasaporte.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





125cc. C/caja INTERNACIONAL

PESO MINIMO 170Kg. Edad: Desde 15 años cumplidos.
LA POTENCIA MÁXIMA DE ESTA CATEGORÍA ES HASTA 33CV

NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO AMARILLO NÚMEROS NEGROS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS (TRAZO ARIAL)

- *Previo al inicio de la tanda clasificatoria, los motores deberán tener precintado el encendido, CDI-caja negra-carburador –cilindro (para este caso deberán realizar los orificios correspondientes) A su vez, deberán anotar en el pasaporte los números correspondientes.*

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: **1070 mm** Trasera: **1220 mm**

1-TIRADAS EN EL BANCO DE PRUEBAS: serán (3) tiradas **FRANCAS Y LIMPIAS**, de la cual se obtiene un promedio.

2-MOTOR: Los motores importados (HONDA, SUZUKI, YAMAHA ,KTM, etc) que vengan provistos originalmente en motos de Cross.

3-CILINDRADA: Cilindrada máxima de 127cc.

4-ENCENDIDO: Original del motor o sustituto de repuesto (**PROHIBIDO CAJA NEGRA REGULABLE**) Se permite rotor interno.

5-EMBRAGUE: **PROHIBIDO CUALQUIER SISTEMA ANTIPATINAJE, ANTIREBOTE O ESPECIALES** (Solo el sistema que viene montado de fábrica)

6-CIGÜEÑAL: Original CARRERA 54 A 54.5MM

7-CARBURADOR: De marca KEIHIN O MIKUNI ,cilíndrico de 38,20mm máximo, con cuba y cortina, (**PROHIBIDO APORTE DE MATERIAL . PROHIBIDO A DIAFRAGMA**) cebador sistema y funcionamiento original.

8-CILINDRO: Libre.

9-BOMBA DE NAFTA: Se permite bomba de vacío, se permite bomba auxiliar solo para RECUPERAR el combustible del recipiente de retorno

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





10- RECIPIENTE DE DEPOSITO DE RETORNO NO DEBE PERDER.

11- TRANSMISIÓN: A cadena con eje rígido, paso de cadena permitido 428/520.

12- FRENOS: Libres, el trasero deberá actuar sobre eje rígido.

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

14. LASTRE: Debe ser de material solido debidamente abulonado permitiéndose la posibilidad de ser precintado por la Comisión Técnica.

15- NEUMÁTICOS: Se puede utilizar un (1) juego por fechas del piloto. Se deberá anotar los números internos e externos en el pasaporte, luego finalizada la clasificación dentro de parque cerrado se deberán retirar los neumáticos con sus respectivas llantas y guardarlos en su respectiva bolsa de (NA) la cual será precintada y retenida hasta la continuación de la jornada.

ES OBLIGACIÓN DEL PILOTO, PREPARADOR O CONCURRENTE, LA LECTURA DE LOS PRESENTES REGLAMENTOS, SU DESCONOCIMIENTO NO ES JUSTIFICATIVO ANTE LAS AUTORIDADES EN CASO DE EXISTUR 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 PRESTACIÓN DEL VEHICULO.-

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





125cc. C/caja INTERNACIONAL SENIORS

PESO MINIMO 180 Kg. Edad: Desde 33 años cumplidos.
LA POTENCIA MÁXIMA DE ESTA CATEGORÍA ES HASTA 29CV

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO BLANCO
NUMEROS NARANJA, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS
(TRAZO ARIAL)

Previo al inicio de la tanda clasificatoria, los motores deberán tener precintado el encendido, CDI-caja negra-carburador –cilindro (para este caso deberán realizar los orificios correspondientes) A su vez, deberán anotar en el pasaporte los números correspondientes.

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: **1070 mm** Trasera: **1220 mm**

1-TIRADAS EN EL BANCO DE PRUEBAS: serán (3) tiradas **FRANCAS Y LIMPIAS**, de la cual se obtiene un promedio.

2-MOTOR: Los motores importados (HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KTM, etc) que vengan provistos originalmente en motos de Cross.

3-CILINDRADA: Cilindrada máxima de 127cc.

4-ENCENDIDO: Original del motor o sustituto de repuesto
(PROHIBIDA CAJA NEGRA REGULABLE) Se permite rotor interno.

5-EMBRAGUE: **PROHIBIDO CUALQUIER SISTEMA ANTIPATINAJE, ANTIREBOTE O ESPECIALES** (Solo el sistema que viene montado de fábrica)

6-CIGÜEÑAL: Original CARRERA 54 A 54.5MM

7-CARBURADOR: De marca KEIHIN O MIKUNI ,cilíndrico de 38,20mm máximo, con cuba y cortina, **(PROHIBIDO APORTE DE MATERIAL . PROHIBIDO A DIAFRAGMA)** cebador sistema y funcionamiento original.

8-CILINDRO: Libre.

9-BOMBA DE NAFTA: Se permite bomba de vacío, se permite bomba auxiliar solo para RECUPERAR el combustible del recipiente de retorno

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





10 - RECIPIENTE DE DEPOSITO DE RETORNO NO DEBE PERDER.

- 11 - **TRANSMISION:** A cadena con eje rígido, paso de cadena permitido 428/520.
- 12 - **FRENOS:** Libres, el trasero deberá actuar sobre eje rígido.
- 13 - **PROCTECTOR DE CADENA :** Todo karting ,deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un protector no menos de **50mm (cincuenta milímetros)** de ancho por el largo resulte entre el piñón y la corona de transición montada en el eje.
- 14 - **LASTRE:** Debe ser de material solido debidamente abullonado permitiéndose la posibilidad de ser precintado por la comisión técnica.
- 15 - **NEUMÁTICOS:** Se puede utilizar un (1) juego cada dos (2) fechas del piloto consecutivas o alternadas. Se deberá anotar los números internos e externos en el pasaporte.

ES OBLIGACION DEL PILOTO, PREPARADOR O CONCURRENTE, LA LECTURA DEL PRESENTE REGLAMENTO, SU DESCONOCIMIENTO NO ES JUSTIFICATIVO ANTE LAS AUTORIDADES EN CASO DE EXISTIR UNA SANCIÓN TÉCNICA; SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGUN PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO FUESE CONFUSA Y/O DE LUGAR A DUDAS, EL PILOTO O PREPARADOR SE ABSTENDRÁN DE INTERPRETARLO SEGÚN EL CRITERIO PERSONAL , DIRIGIÉNDOSE EN COSECUENCIA POR NOTA A LA COMISIÓN TÉCNICA.

POR TAL CASO NO SERAN VALIDAS LAS ACLARACIONES VERBALES.

AL EFECTUARSE LA REVICION LA COMICION TECNICA SE RESERVA AL DERECHO DE REVISAR LO QUE CONSIDERE NECESARIO EL DIA DE LA COMPETENCIA.





Departamento técnico A.Z.K.R.U.

125cc. C/caja INTERNACIONAL LIGHT

PESO MINIMO 155Kg. Edad: Desde 12 años cumplidos A 18.

LA POTENCIA MÁXIMA DE ESTA CATEGORÍA ES HASTA 25CV

NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO ROJO NUMEROS BLANCOS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS (TRAZO ARIAL)

- *Previo al inicio de la tanda clasificatoria, los motores deberán tener precintado el encendido, CDI-caja negra-carburador –cilindro (para este caso deberán realizar los orificios correspondientes) A su vez, deberán anotar en el pasaporte los números correspondientes.*

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: **1050 mm** Trasera: **1190 mm**

1-TIRADAS EN EL BANCO DE PRUEBAS: serán (3) tiradas **FRANCAS Y LIMPIAS**, de la cual se obtiene un promedio

2-MOTOR: Los motores importados (HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KTM, etc.) que vengan provistos originalmente en motos de Cross.

3-CILINDRADA: Cilindrada máxima de 127cc.

4-ENCENDIDO: Original del motor o sustituto de repuesto (**PROHIBIDA CAJA NEGRA REGULABLE**) Se permite rotor interno.

5-EMBRAGUE: **PROHIBIDO CUALQUIER SISTEMA ANTIPATINAJE, ANTIREBOTE O ESPECIALES** (Solo el sistema que viene montado de fábrica)

6-CIGÜEÑAL: Original CARRERA 54 A 54.5MM

7-CARBURADOR: libre con cuba y cortina, (**SE PERMITE EL APORTE DE MATERIAL. PROHIBIDO A DIAFRAGMA**) cebador sistema y funcionamiento original.

8-CILINDRO: Libre.

9-BOMBA DE NAFTA: Se permite bomba de vacío, se permite bomba auxiliar solo para RECUPERAR el combustible del recipiente de retorno.

10-RECIPIENTE DE DEPÓSITO DE RETORNO NO DEBE PERDER.





Departamento técnico A.Z.K.R.U.

11-TRANSMISIÓN: A cadena con eje rígido, paso de cadena permitido 428/520.

12-FRENOS: Libres, el trasero deberá actuar sobre eje rígido.

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

14. LASTRE: Debe ser de material sólido debidamente abulonado permitiéndose la posibilidad de ser precintado por la Comisión Técnica.

15-NEUMÁTICOS: Se puede utilizar un (1) juego cada dos (2) fechas del piloto consecutivas o alternadas. Se deberá anotar los números internos e externos en el pasaporte.



Departamento técnico A.Z.K.R.U.





150cc.4 T MAYORES. “Clase A-B-C”

150cc.4 T JUNIOR. “Clase A”

Peso mínimo 165Kg. Edad: De 12 años cumplidos a 18

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. -Edad: Desde 18 años cumplidos.

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

150cc.4 T MAYORES. “Clase C”

Peso mínimo 190Kg. -Edad: Desde 33 años cumplidos.

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

150cc.4 T JUNIOR Y MAYORES. “Clase A-B-C”

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: **1050 mm** Trasera: **1190 mm**

NEUMATICOS: Tres (3) juegos al año.

TIRADAS EN EL BANCO DE PRUEBAS: serán (3) tiradas **FRANCAS Y LIMPIAS**, de la cual se obtiene un promedio

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





Motores: Multimarca 150cc 4 tiempos. (De origen chino varillero refrigerado a aire de cinco (5) marchas sin balanceador).

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 13.00CV (sin tolerancia), 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 más 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.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





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.

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 de cinco (5) discos, canasta de cuatro (4) expansores .

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), quedando el diámetro a 63.50 mm máximo. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima 68,60mm, máxima 69,10mm, +/- 0,10mm. Largo total de la camisa 98mm +/- 0,10 mm

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





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.-

ART. N° 6: VALVULAS: Originales o del mercado de reposición, “Marcas libre” respetando medidas originales, Prohibido mecanizar en general la válvula (**NO DE COMPETICIÓN**) “El diámetro máximo de las válvulas es el que equipa a modelos de motor correspondiente. Diámetros: Admisión: 30.00mm. o 29.00mm . Escape:25.00mm. o 24.00mm.+/- **0,10mm** . Vástago Diámetro: 5,45mm .+/- **0,10mm**, Largo valvula: Admisión: 92.00mm + **0,25mm** , Escape: 91.50 + **0,25mm**

ART. N° 7: VARILLA DE VALVULAS: originales o de mercado de reposición conservando las medidas y características originales. “Largo; 141,30mm +/- **0,20mm**.”

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

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





ART. N° 9: RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades original (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. **(NO DE COMPETICIÓN)**. Posición original. Cantidad de espiras: ocho (8), Diámetro espira exterior: 5.60 mm +/- 0,10mm, Diámetro espira interior: 2.60 mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida 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. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm.

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.- 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 de 103.50 mm

ART. N° 15: PISTON: En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. (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.

Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





ART. N° 18: FILTRO DE AIRE: provisto por la categoría.

ART. N° 19: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Diámetro interior máximo 28.5mm, deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto.

ART. N° 20: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación, De cinco (5) discos y 4 expansores.

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). Chicler y aguja libres. “debe tener la bomba de pique, su uso es opcional). Diámetro máximo 28mm. Cebador a 90°, Venturi de aire medida máxima 1.3mm (medidas con zonda 130), (IMAGEN A). Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada mas que lo original del mismo (resorte).

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.-

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





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.

Captor: de 150 a 160 Ω
Bobina de alimentación: de 270 a 470 Ω

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, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento

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.

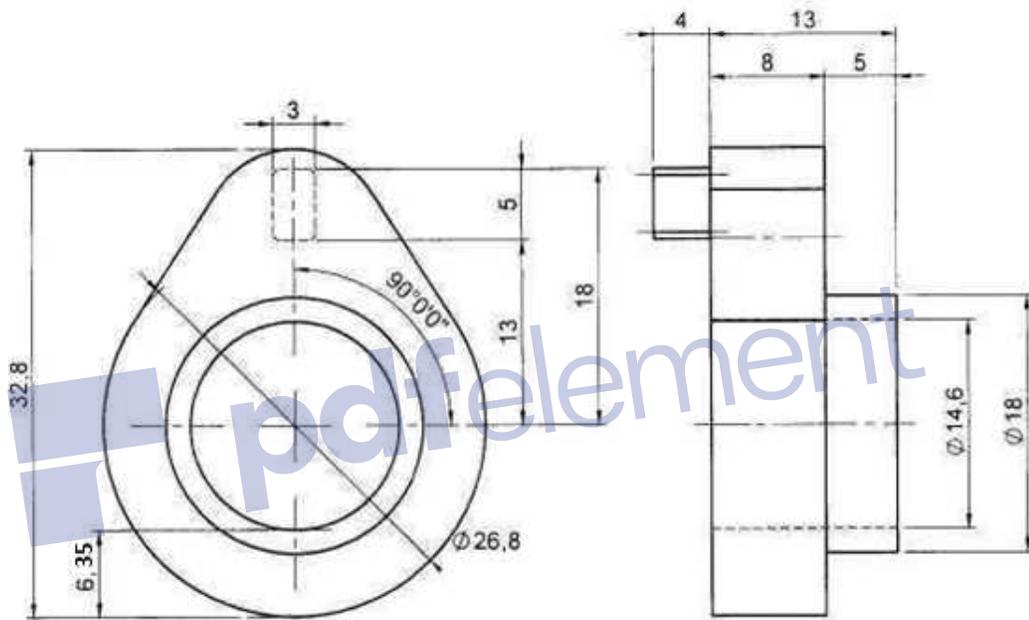
ART. N° 32: Corona mínimo 22 dientes. Piñón máximo 18 dientes, paso de cadena permitido 428

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





PLANO ARBOL DE LEVAS HOMOLOGADO (PLANTILLA COMPARATIVA)

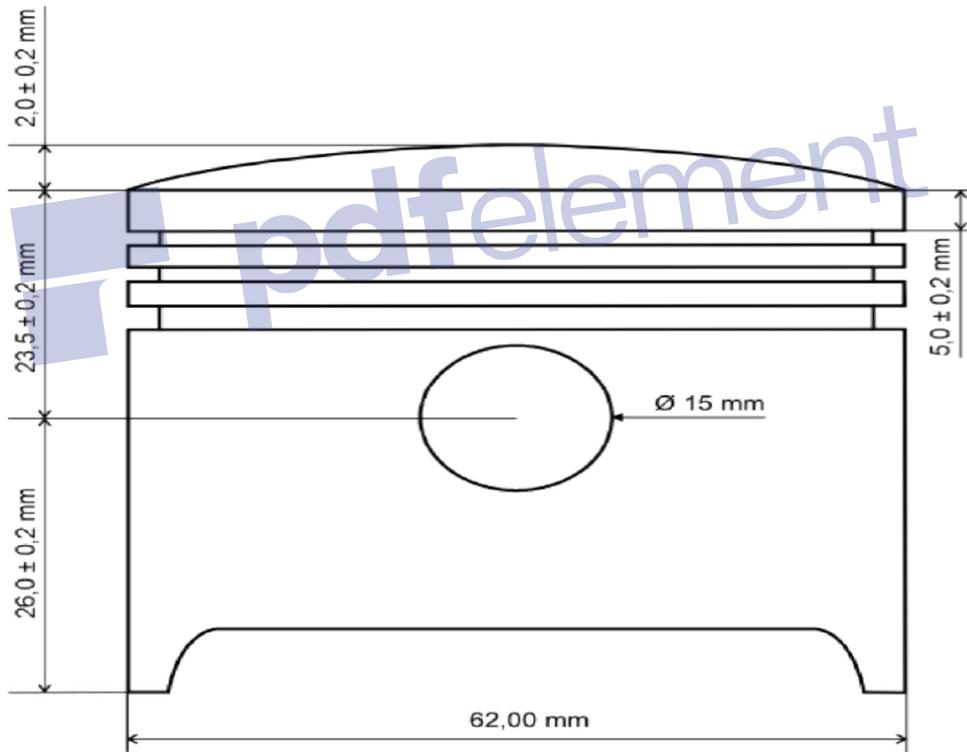


Departamento técnico A.Z.K.R.U.





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



Departamento técnico A.Z.K.R.U.





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.

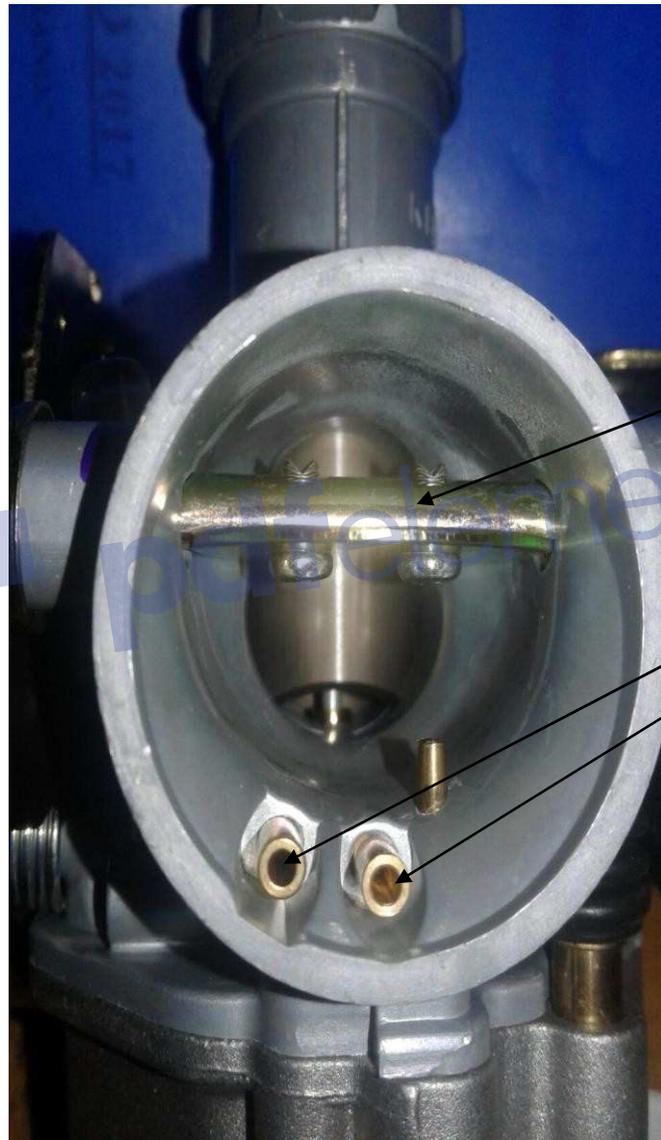


Departamento técnico **A.Z.K.R.U.**





PLANO ARTICULO N°22 CARBURADOR (IMAGEN A)



CEBADOR 90°

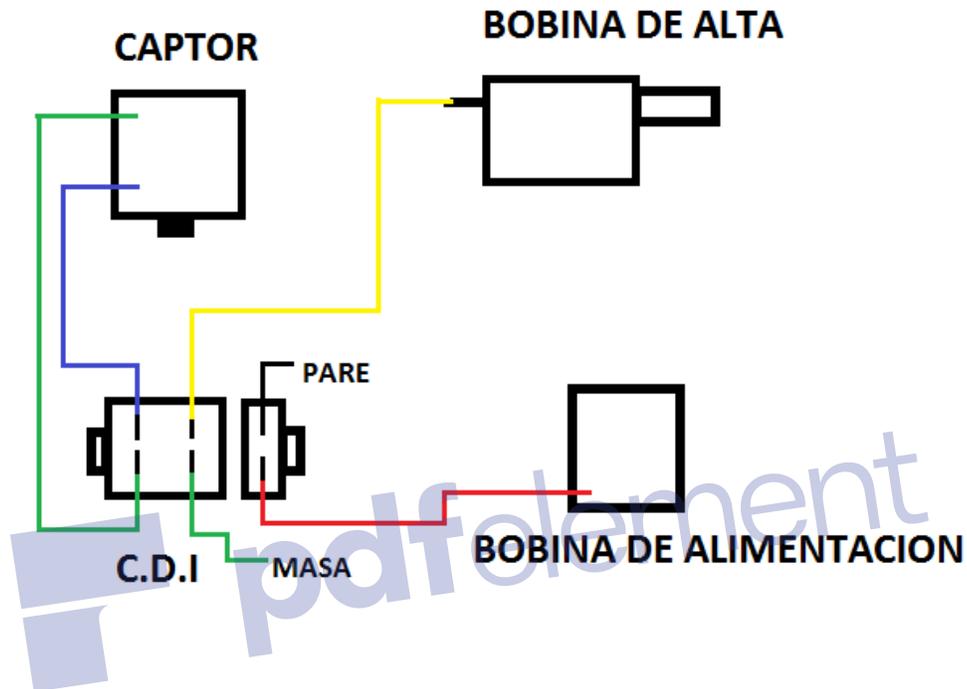
VENTURI
DE AIRE

Departamento técnico A.Z.K.R.U.





DIAGRAMA INSTALACION ELECTRICA



Departamento técnico A.Z.K.R.U.





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

CARACTERISTICAS DE HOMOLOGACION CADENA PASO 428

Distancia entre ejes de los pines	12,70mm.
Diámetro del diente	8,51mm.
Ancho entre placas interiores	7,75mm.
Longitud del pin	16,70mm.
Diámetro del pin	4,45mm
Diámetro 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”

Departamento técnico A.Z.K.R.U.

