



REGLAMENTO TECNICO 2022 125CC 2T SUPER PROMO Y SUPER PROMO SENIOR

Open Kart SantaFesino

NORMA DE INTERPRETACIÓN:

TODOS LOS ELEMENTOS EN LOS QUE NO SE PERMITAN MODIFICACIONES DE NINGUN TIPO, DEBERAN SER Y PERMANECER ORIGINALES EN SU CONCEPTO DE: ORIGINALES DE FABRICA, O REMPLAZO DE FABRICACION INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, DE FABRICANTE RECONOCIDO, DE SERIE, INDUSTRIA NACIONAL ARGENTINA, NACIONALES DE GRAN SERIE, COMERCIALIZADOS BAJO LA DENOMINACION DE ORIGINALES Y DEBERAN SER EQUIVALENTES Y RESPETAR LAS CARACTERISTICAS DE LA PIEZA ORIGINAL LEGITIMA.

SUPER PROMO SENIOR ACLARACION:

Todo piloto que participe de dicha divisional deberá ser MAYOR de 35 años o bien el piloto solo deberá pesar 100kg o mas, para poder participar de esta divisional.

1. CHASIS: Libre. Nacional de bastidor o estructura autoportante, con medidas que posibiliten la normal CONDUCCIÓN DEL VEHÍCULO. Debe estar completamente terminado y no tener elementos provisорios. En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis. Prohibido cualquier tipo o sistema de suspensión. Deberá poseer eje rígido trasero.

2. MOTOR: Zanella 125CC Modelos SAPUCAY, XX, Surumpio monocilíndricos de 2 (dos) tiempos de fabricación nacional de gran serie, que originalmente hayan equipado a motocicletas de la misma marca. Está prohibido cualquier sistema de POWER-VALVE o cualquier sistema que de forma eléctrica, hidráulica, electrónica, mecánica, o por el método que fuera, pueda modificar el ciclo normal del motor.

A) CAMBIO DE MOTOR: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, éste decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y/o elementos, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

3. CILINDRADA: Máxima permitida 135CC Sin tolerancia



Reglamentación Técnica



4. CILINDRO: Se permiten los cilindros originales Zanella, modelos SAPUCAY, XX, SURUMPIO (en los modelos SAPUCAY y SURUMPIO, se puede tornean su lado exterior). Se deberá mantener 4 (cuatro) orificios, 2 (dos) orificios de transfer, 1 (uno) de escape y 1 (uno) de admisión, sin tabiques divisorios en las lumbreras. Libre preparación. - También permitido el cilindro RAMELLA y WOODMAN.

5. TAPA DE CILINDROS: Libre. Original Zanella Sapucay XX, en el caso del modelo Sapucay se permite el torneado exterior, también permitido Tapa RAMELLA Y WOODMAN, de industria nacional con su correspondiente código de proveedor. Prohibido el agregado de material que no sea similar al original, Se permite cielo postizo y deberá ser del mismo material que la tapa.

6. CAMISA DE CILINDRO: Se adjunta croquis con las medidas permitidas. Lumbreras abiertas. Libre diseño y material ÚNICO, sin tabiques NI falsos tabiques. La medida se tomara hasta donde rasque el aro. La apertura y cierre de la lumbrera DE ADMISIÓN debe ser realizada únicamente por la parte inferior de la pollera del pistón. El labio de debajo de la tapa de cilindro tiene que ser perpendicular al interior del mismo. Está prohibido el biselado en cualquiera de sus bocas. SE PERMITE RELLENADO CON EL MISMO

MATERIAL DE LA PIEZA ORIGINAL. PROHIBIDO RELLENADO CON CUALQUIER OTRO MATERIAL (entiendase bronce, poxilina, masilla epoxi, poxipol, etc)

7. CARTER: Original con el que viene equipado el motor de fábrica. Preparación interior libre, se permite el inserto helicoil en cualquiera de sus roscas.

8. PISTON: De fabricación nacional. En su parte exterior no podrá tener perforaciones, su perno deberá estar en el centro con una tolerancia de + 0.30mm. (Tres décimas de milímetro), es decir que se prohíbe utilizar el perno desplazado más allá de la tolerancia admitida.

Deberá tener sesenta y siete milímetros con cinco décimas (67.5mm.) de largo, tanto en su parte delantera como en su parte trasera, con una tolerancia de $\pm 0.20\text{mm}$.

(Dos décimas de milímetro). Deben mantener la perpendicularidad de las paredes con la base.

Deberá en su parte interior permanecer original como sale de fundición y maquinado original. Cónexo original.

IMPORTANTE: Desde la parte inferior del perno hacia la parte inferior de la pollera no deberá haber menos de 0.07mm (Siete centésimas de milímetro). La altura del perno a la cabeza deberá ser de 25mm (veinticinco). En su parte inferior la terminación deberá ser de 90 grados (ángulo recto).



Reglamentación Técnica



9. AROS: Cantidad: libre

10. CIGÜEÑAL: Libre fabricación, con recorrido de (52mm.) cincuenta y dos milímetros, medido entre su punto máximo superior y mínimo inferior, con una tolerancia de $\pm 0,20\text{mm}$. (dos décimas de milímetro) sin que esta tolerancia implique modificación alguna en la cilindrada máxima permitida.

11. BIELA: Libre. Nacional de ciento cinco milímetros con una tolerancia de dos décimas de milímetro ($105\text{mm} \pm 0.20\text{mm}$) de entre centros.

12. JAULA Y MUÑON: preparación libre

13. ENCENDIDO: Libre.

14. BUJIA: Rosca de (14mm) catorce milímetros, cantidad (1) una.

15. CARBURADOR: Se utilizará (1) un solo carburador de fabricación de gran serie de una sola boca de hasta (28,2mm.) veintiocho con dos décimas de milímetros, marca DELL ORTO, KEINHIN o MIKUNI . Únicamente de cortina redonda. Deberá mantener la cantidad de cigleurs dosificadores de fábrica. El cebador deberá mantenerse en el lugar original y en funcionamiento. el comando del mismo es de libre fabricación.

Además, dicho elemento será la única fuente de alimentación PERMITIDA para dicha divisionales. QUEDA PROHIBIDO la alimentación de Combustible y Oxígeno por cualquier otro lugar o elemento que no sea el mencionado.

Todo tipo de medición se efectuará tal cual el Karting finalice la competencia.

Prohibido el uso de POWER JET. Prohibido el agregado de todo tipo de materiales. Es obligatorio que éste tenga un orificio de no menos 1 (uno) mm para su correspondiente precintado .

16. CONDUCTO DE ADMISION: Libre, prohibido el uso de flappers o cualquier tipo de válvulas.

17. TUBO DE ADMISION O EMPALME: DE GOMA, ORIGINAL o SIMILAR. Prohibido cualquier sistema que pueda alterar el desplazamiento de dicho tubo por sistemas variables, capaz de mejorar la performance del motor. Será confeccionado en una sola pieza. Cualquier sistema de POWER-VALVE (*) esta prohibido.

(*) Por POWER-VALVE se entiende todo sistema que de manera manual, eléctrica, hidráulica, mecánica o por el método que fuera, pueda modificar el ciclo normal del dispositivo de admisión, en cualquier punto existente entre el pistón y el carburador cuando el motor este en funcionamiento.

18. SOBREALIMENTACION: Prohibido el uso de cualquier elemento que cumpla con esa función.

19. FLAPPER Y/O VALVULA ROTATIVA: Prohibido su uso, como así también cualquier otro elemento que cumpla esa función.



Reglamentación Técnica



20. FILTRO DE AIRE: Libre, no permitiéndose colocar ningún tipo de sobrealmimentación.
21. EMBRAGUE: Debe poseer y utilizar embrague en baño de aceite, siendo de preparación libre.
22. CUBREVOLANTE: Obligatorio, metálico y atornillado.
23. ESCAPE: No deberá exceder los límites naturales del vehículo, y su altura no podrá superar la del volante de conducción. Será de libre construcción, con amortiguador de ruidos.
Deberá contar con silenciador o sordina. Prohibida la salida de gases hacia el suelo.
24. COMBUSTIBLE: Se permite únicamente la utilización de naftas de uso comercial de surtidor. Se permite la utilización de AERO NAFTA. La mezcla utilizada será controlada por los elementos que provee a cada organización La FAPCDMS. El resultado de estos controles serán inapelables.

25. BOMBA DE COMBUSTIBLE: Se permite solo bomba de accionamiento mecánico.
26. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá ser de material plástico transparente apto para almacenar combustible ubicado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible.
27. NEUMÁTICOS: NACIONALES PROVISTOS POR LA CATEGORIA delantera sello verde, traseras con compuesto único sello verde. Neumáticos Pronec de 9 tacos.
Se puede cambiar una (1) cubierta solamente después de la clasificación UNICAMENTE POR ROTURA. TERMINANTEMENTE PROHIBIDO CAMBIAR CUBIERTAS DESPUÉS DE LA CLASIFICACIÓN.

28. LLANTAS: Libres. Hasta 8", prohibido antideriva
29. BUTACA: Libre, reforzada que cubra al piloto hasta la espalda otorgándole la máxima comodidad y seguridad al piloto.
30. FRENOS: Delanteros y traseros obligatorios.
31. TRANSMISION: A cadena, con eje rígido.
32. TRANSMISION PRIMARIA: La relación piñón, corona del embrague debe ser la que originalmente equipa al motor en sus distintas versiones, se permite también la relación del modelo SURUMPIO. Preparación y fabricación libre.
33. NUMERO IDENTIFICATORIO: El kart deberá portar (4) Cuatro placas de (20) veinte centímetros por (20) veinte centímetros, redondeadas en sus ángulos, de material flexible los colores de fondo y número serán provistos por la Organización (Se sugiere: fondo BLANCO y números ROJOS).

34. PESO MINIMO: (165Kgs) Ciento sesenta y cinco Kilogramos, con piloto y en las condiciones en que el kart terminó la carrera.



Reglamentación Técnica



Super Promo Senior: 180Kg. Todo piloto menor a los 35 años su peso sin el kart deberá ser de 100kg o más. Sumado a las condiciones en las que el kart termino el mismo debe respetar los 180kg.

35. PONTONES LATERALES: OBLIGATORIOS, deberán estar construidos en plástico únicamente.

36. COLECTOR DE COMBUSTIBLE: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o parachoques trasero. Es optativo colocar el retorno al tanque de combustible.

37. CARENADO FRONTAL: De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado.

38. PROTECTOR DE CADENA: Todo Kart deberá tener en 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 da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje.

39. LASTRES: Todo lastre deberá estar ubicado desde la linea imaginaria del soporte de la columna de dirección hacia el piso desde ahí hasta la parte trasera de la butaca; de fijarlos sobre la butaca debería ir sobre una faja metálica que rodee la misma y fundamentalmente abalonada con tuercas autofrenantes.

40. PARACHOQUES: OBLIGATORIOS. El trasero deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros en un 70% aproximadamente y estar unidos por un caño en la parte inferior de los dos largueros del chasis.

41. RODAMIENTOS: Libres.

42. ADQUISICIÓN DE DATOS: Se permite la Adquisición de Datos. Estando Prohibido cualquier Sistema de Telemetría, es decir, el envío de esos datos en tiempo real a boxes.

Entiéndase por Sistema de Telemetría: tecnología que permite la medición remota de magnitudes físicas y el posterior envío de la información hacia el operador del sistema en tiempo real.

43. PRECINTOS: Es obligatorio que (1) una tuerca sobrepase la altura máxima de la tapa de cilindro en 5 mm como mínimo con una perforación de 3 mm y a su vez realizar un agujero en la tapa de cilindro a fines de cruzar un precinto.

44. CAJA DE VELOCIDADES: Debe ser la caja con que originalmente viene equipado el motor, de fabricación en cualquiera de sus versiones. Preparación libre de los elementos originales de cada caja.

A) CAJA DE VELOCIDADES PARA MOTORES ZANELLA: Debe ser CROSS O SURUMPIO, SAPUCAY, RX ANDINA, RB y/o la caja del motor (200) doscientos centímetros cúbicos NT, JR, PB, con relaciones originales de cada caja, debiendo mantener el número de marchas que originalmente equipa al producto de fábrica.

Preparación libre de los elementos originales de cada caja. Las relaciones de engranajes a usarse serán las siguientes:



Reglamentación Técnica



La comisión técnica de la FAPCDMS se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos, notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia. El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO. Cualquier duda que surgiera de la interpretación del presente reglamento deberá ser consultado a la comisión Técnica de la FAPCDMS ya que, ante la posibilidad de dos o más interpretaciones, se estará conforme a lo que éstas dictaminen.

Dejamos asentado en el presente REGLAMENTO TECNICO que TODO TIPO DE MEDICION SE EFECTUARA TAL CUAL EL KARTING TERMINE LA COMPETENCIA.

El Comisario Técnico de la Prueba, tendrá la facultad de solicitar algún elemento para ser revisado en cualquier momento de la competencia sin excepción alguna.

LO QUE NO ESTÁ ESCRITO NO ESTÁ PERMITIDO

