



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
CATEGORÍA P.A.K.O
REGLAMENTO TÉCNICO 125 CC.
SAPUCAY STD -A y B
CAMPEONATO 2017

Artículo Nº 1 – Vigencia:

El presente reglamento técnico tendrá vigencia desde el 1º de Enero del 2017 hasta el 31 de Diciembre del 2017, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de esta FRAD METROPOLITANA, a efecto de dar mayor paridad mecánica y abaratar costos de preparación.

Artículo Nº 2 - Disposiciones Generales:

El presente reglamento técnico, deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva es decir, que solo se permite lo que esta explícitamente autorizado.

Las modificaciones autorizadas son el efecto de lo anunciado, y no podrán cumplir otra función.

La única interpretación que se considera correcta es la comisión técnica de FRAD METROPOLITANA. si se considera que alguna parte del presente reglamento admite una doble interpretación, deberá efectuar por escrito a la FRAD METROPOLITANA a efectos de aclarar el tema. No se admiten apelaciones basadas en consultas verbales.

Los elementos que el presente reglamento deja **LIBRE**, deberán de todos modos y maneras, cumplir con estas disposiciones generales.

La Comisión Técnica, se reserva la facultad de retirar, precintados los elementos que considere, para su posterior medición, la que se efectuara con los involucrados presente en lugar a convenir.

Artículo Nº 3 - Licencias:

Todos los pilotos deberán poseer licencia médica y deportiva **Grado “G”** Emitida por FRAD METROPOLITANA.

Artículo Nº 4 - Identificación:

Se deben colocar números identificatorios, los mismos deberán ser de 4 (cuatro) cm. de ancho y color negro con Fondo blanco, de diseño clásico sin adornos. Los mismos deben ser 4 (cuatro) que estarán colocados en (uno atrás, uno adelante y uno en cada pontón).

Artículo Nº 5 - Indumentaria:

Es obligatorio para competir el uso de los siguientes elementos: Buzo, Guantes y Casco integral botas y/o calzado autorizado. HOMOLOGADO CIK-FIA y por el ente fiscalizador. No se permite salir a pista sin los elementos de seguridad.

Artículo Nº 6 - Combustible:

Nafta súper de expendio comercial hasta 100 ron, no se admite la nafta aeronafta .
Aceite para motores de 2 tiempos o ricino farmacéutico. Esta expresamente prohibido el agregado de cualquier tipo de carburante, aditivo, mejorador de combustión o líquido elemento (aún cuando no actué como modificador de octanaje).

La violación de este artículo será considerada como una actitud dolosa grave.

El organizador o la categoría se reserva el derecho de realizar todo tipo de análisis y/o muestreo, o de solicitar muestra para análisis posteriores. La categoría se reserva el derecho de ser el único proveedor de nafta YPF azul especial hasta 5 litros. Aceites permitidos: AMA, Motul (800 o Racing kart), Castrol (R40 o 747), Elf (XT2), Shell Advance, M.A, en cualquier competencia sin previo aviso.

Artículo Nº 7 - Tanque de Combustible:

Deberá estar ubicado en la parte central anterior. De material plástico sin recubrir ni pintar

Artículo Nº 8 - Neumáticos:

HABILITADOS CNK

Cubiertas NA solamente numeradas solamente las provistas por la categoría a través del Sr. Gustavo Masci, quien llevara los registros de venta de las mismas. Es obligatorio la utilización de 1 (uno) juego, como mínimo 3 (Tres) competencias consecutivas. En caso de rotura o pinchadura comprobable, se permitirá el cambio por una cubierta usada anteriormente, de la misma marca y tipo. Quienes reincidan en el cambio por alguna unidad 0km cargara 5 kg de lastre por cada unidad.

Cubiertas Ancorizadas (de lluvia) marca NA sin especificación, los pilotos deberán contar con 1 (uno) juego de lluvia., las únicas llantas permitidas son traseras de 7 y 8 pulgadas y delanteras de 5 pulgadas .. La PAKO no es responsable si los pilotos no cuentan con un juego de neumáticos de lluvia al momento de correr con esas características. NO ESTARAN PERMITIDAS OTRAS LLANTAS, NO ESTAN PERMITIDAS OTRAS MARCAS DE NEUMATICOS QUE LAS ESPECIFICADAS EN CADA SITUACION.

Artículo Nº 9 - Chasis:

De fabricación nacional homologados. No se permite el uso de freno delantero. No se permite masas delanteras. No se permite llantas de magnesio. No se permiten cuchillas fijas ni regulables.

Eje trasero diámetro 30 mm o 40 mm

No se permiten Tony Kart – Kart mini – CRG –PCR Swiss Huttles – Metal Moro DAP – Hasse - Tecno Intrepid etc.

Se permiten Vara; M101; Rad Kart, Fari Kart, SGA, SOLID, KSM, TBR, NMK y los chasis precintados por el Auto Moto Club Lujan.

Los chasis deberán ser verificados y precintados previamente por la comisión técnica de la categoría para poder participar de las competencias. De no estar precintados por el AMCL no podrán participar de las competencias. Todo cambio del mismo deberá ser verificado nuevamente. Solo se podrán utilizar 2 chasis por temporada

Aquellos pilotos aspirantes al campeonato se le precintaran los chasis en la antepenúltima fecha para disputar con ese mismo chasis las últimas dos fechas.

Trocha: máxima 140 cm. Puntas de eje 17 mm para rulemán 6003.

La PAKO del AMCL se reserva el derecho de prohibir la utilización de unidades 0KM, incluidos los bastidores que no cumplan con los requisitos exigidos por el AMCL.

Las marcas de chasis no incluidas en este reglamento pueden hacer su presentación de pedido en la sede del AMCL. Este evaluará su autorización o no.

Solo se podrán utilizar 2 chasis por temporada

Aquellos pilotos aspirantes al campeonato se le precintarán los chasis en la antepenúltima fecha para disputar con ese mismo chasis las últimas dos fechas.

Trocha: máxima 140 cm. Puntas de eje 17 mm para rulemán 6003

Artículo Nº 10 - Pontones y trompas:

Es obligatorio su uso, construido en material plástico deformable.

Artículo Nº 11 - Paragolpes Trasero :

Es obligatorio el uso de paragolpes trasero con cubre ruedas

Artículo Nº 12 – Peso:

En orden de llegada. Mínimo 170 (ciento setenta) kilogramos.

La única balanza que se tomará como válida será la presentada por la categoría.

Artículo N 13 - Sistema de frenos:

Podrán Utilizarse los Homologados por cada terminal pudiéndose intercambiar entre distintas Marcas "Industria Argentina". NO SE PODRAN UTILIZAR FRENOS DE ORIGEN IMPORTADO. COMO TAMPOCO MAS DE UNA BOMBA. LAS PASTILLAS DEBER FUNCIONAR CON RESORTES MECANICOS CONVENCIONALES. NO SE PERMITE FRENOS CON IMAN. SE PERMITEN CALIPERS DE 2 O 4 PISTONES. CUYO ORIGEN SEA COMROBABLEMENTE NACIONAL. LA PAKO NO ES LA ENCARGADA DE DEMOSTRAR SI UN PRODUCTO ES NACIONAL. EL PILOTO ES EL RESPONSABLE DE CADA ELEMENTO UTILIZADO SEA NACIONAL Y PUEDA COMPROBAR SU PROCEDENCIA.

Artículo Nº 14 – Motor: STD-A

Zanella. Deberá ser de dos tiempos, mono-cilíndrico, refrigerado por aire, fabricado en gran serie y reconocido por Industria y Comercio de la Nación como "Industria Nacional" homologado por la C.N.K., sin modificaciones exteriores (Excepto lo establecido en el artículo correspondiente), Caja de velocidades de 5 (Cinco) marchas comprobables y aspiración normal (Corte de pistón)

debiendo permanecer sus partes internas y externas en forma, material, y medidas originales de fabrica, exceptuando lo que en artículos siguientes se especifique.

El diámetro máximo permitido es de 57.50mm.

RX 125 ZANELLA Monocilindrico de dos tiempos, enfriado por aire, con admisión laminar, Respetando el reglamento PAKO de "mecanica nacional", pudiéndose rectificar los mismos hasta 57,50 con carburador TILOTSON 360. No se podra utilizar carburador a cortina.

Artículo Nº 15 - Cilindrada:

Hasta 135.02 c/c. (0,100). Como máximo absoluto, una vez preparado. Diámetro máximo 57,50 mm.

Artículo Nº 16 - Cigüeñal:

Original o su reemplazo en peso y forma original nacional. , con un recorrido de hasta 52 mm. Medido entre su punto máximo superior y mínimo inferior, con una tolerancia de 0,2 mm., sin que esta tolerancia implique modificación alguna en la cilindrada máxima permitida.

Se permite el pulido, también bajar torta en lugar necesario para colocar biela Zanella 200 ancha. Se pesara sin rodamientos, sin perno de pistón y sin junta, como así también sin jaula. Se permite cigüeñal RZA Varias series. Se permite el modelo std de Tossini . Se autoriza utilizar cigüeñal con muñón 20 ø o muñón 18ø con apoyo de rulemán 20 o 25 mm. Se permite volantín lado encendido. Se permite utilizar las 2 ½ tortas lado embrague. Se prohíbe el desplazamiento de contrapesos. Se prohíbe el desplazamiento del muñón

Artículo Nº 17 - Cilindro:

De aluminio Original del motor con que viene equipado de fábrica (XX;RX ,o Sapucaí), homologado por la C.N.K.. Podrá ser modificado en su exterior siempre y cuando dicha modificación sea para su adaptación al chasis.

No se permiten pinturas ni baños especiales. Se puede quitar material pero no agregar. Prohibido dar vuelta. No se permite cilindros especiales (no Zanella)

Sus conductos internos y bases se pueden maquinar y rellenar con cualquier tipo de soldaduras, manteniéndose sus formas y medidas originales. No se permite el canalizado. Se plantillara con una junta, con tolerancia de 1,5 mm.

Deberá ser original de la fábrica de moto Zanella RX 125 cc y sin ningún tipo de modificación, pulido alguno de sus conductos, ni mecanizado, simplemente el hermanado del cilindro con respecto a la camisa, sin ningún agregado de material. La medida de su largo será 93,5 mm (+/-0,2) mm. Se autoriza reemplazar espárragos de escape por otros de mayor diámetro.

Artículo Nº 18 - Camisa de Cilindro:

Medidas sin tolerancias:

a) Largo total: 114,5 mm. Como mínimo.

b) Altura de la parte superior de la camisa a la parte superior de la lumbrera de escape: 31 mm. como mínimo.

c) Altura parte superior de la camisa en la parte superior del transfer: 40,7 mm. como mínimo.

d) Altura de la parte superior de la camisa a la parte inferior de la lumbrera de admisión: 90,5 mm. como máximo.

e) Medidas de la lumbrera de escape 22,5 mm. por 35mm., como máximo.

f) Medidas del transfer: 14mm. por 33mm., como máximo.

g) Medidas de la admisión: 36.5 mm. por 20 mm., como máximo.

- h) Medidas del rectángulo inferior de la camisa: 33mm. por 19 mm., como máximo.
- i) El diámetro exterior de la camisa para su hermanado con el cilindro, no podrá exceder los 65 mm. El máximo centrado de la boca del cilindro, con respecto a las paredes exteriores de la camisa, no podrá exceder de 0,5 mm. Se permite el pulido de lumbreras de transfer.

Se aclara que todas las medidas están dadas incluyendo el biselado. Dicha medida se toma por paso de aros. Los calibres a utilizar para estas comprobaciones son del tipo "NO PASA". Las medidas referidas a la altura con respecto a la parte superior de la camisa pueden ser variadas según los casos:

- **Transfer:** puede ser 40,7 mm. o mas, siempre que la ventana conserve 33 mm. por 22,5 mm. o menos
- **Escape:** puede ser 31 mm. o mas, siempre que la ventana conserve 33 mm. por 22,5 mm. o menos
- **Admisión:** puede ser 90,5 mm. o menos, siempre que la ventana conserve 36,5 mm. por 20 mm. o menos.

Estas cotas puede ser variadas como se indica, siempre que dicha variación no implique el retoque en cuanto a la ubicación original de las bocas de admisión, escape y transfer de entrada o salida, como corresponda en el cilindro, exceptuando los lugares necesarios para el hermanado de la camisa con el aluminio del cilindro.

Se prohíbe el uso de tabiques. No se permiten lengüetas, ni seudos tabiques.

Modelo RX: De acuerdo a los planos adjuntos al reglamento técnico, sin ninguna alteración de la misma. Se permite su rectificadío interior hasta 57.50 mm. Deberán superar plantillas de máximos y mínimos. Las tolerancias son de fabricación no permitiéndose ninguna modificación de la misma.

Provista por la categoría, una marca específica y previamente revisada por el técnico para su registro.

De acuerdo a los planos adjuntos al reglamento técnico, sin ninguna alteración de la misma. Se permite su rectificadío interior hasta 57.50 mm. Deberán superar plantillas de máximos y mínimos. Las tolerancias son de fabricación no permitiéndose ninguna modificación de la misma.

Artículo Nº 19 - Tapa de Cilindro:

Esta deberá ser original o nacional similar de gran serie homologada por la C.N.K. respetando las medidas y formas originales de su cámara de combustión. Se permite pulido. Se permite recorte exterior. La forma de la cámara de combustión será hemisférica. Se medirá sin junta y con plantilla. Deberá ser original o en su reemplazo original nacional. Largo de la rosca original. La comisión proveerá las plantillas, para la medición de la tapa de cilindros.. Se permite cielo postizo manteniendo formas.

Deberá de ser la original Zanella 125 cc, manteniendo su posición original, como así sus diámetros y su cámara de volumen. Teniendo que cubicar con bujía BOSCH W7DC; en 14 Cm3 como mínimo con agua. El motor armado deberá cubicar 16 Cm3 con líquido hidráulico.

Es obligatorio el perforado para su precintado.

Artículo Nº 20 - Cárter:

Original con el que viene equipado el motor de fábrica. No se permiten cambios en la ubicación de los espárragos. Se permite cuando usan cárter RZA. Queda permitido cualquier elemento del modelo RZA. Se permite rellenar para el hermanado con el cilindro

Artículo Nº 21 - Aros de pistón:

Cantidad total 2. Espesor mínimo de 1 mm. Externo e interno. No se permiten aros cónicos ni "L". No se permiten expansores u otras modificaciones. En las condiciones anteriores, el material y el tratamiento son libres.

Artículo Nº 22 - Pernos de pistón

Libre.

Artículo Nº 23 – Pistón

De fabricación nacional e gran serie homologado por la C.N.K. . con un largo total de 67,5 mm., como mínimo, medido entre su perímetro inferior. La primera ranura de aros deberá estar, como mínimo a 2 mm. del borde de la cabeza del pistón. La distancia entre la parte superior del pistón o bombé y el centro del perno será de 35,5 mm. + 0,5 décimas. El desplazamiento del ojo del perno será de no más de 0,8 décimas. Son prohibidas otras modificaciones. El ancho de la lumbrera del pistón será de 33mm. como máximo y la altura de 20,5 mm. como máximo. Se permitirá el redondeado de las puntas inferiores de la ventana del pistón en un radio máximo de 5 mm. Trabas de aros: ubicación libre. Deberá mantener visible la marca de fábrica sobre relieve.

Modelo RX ..Se adjuntan al presente reglamento el plano del mismo,

Las medidas deberán ser y coincidir con los planos adjuntos al presente reglamento, tanto sus respectivas medidas desde el centro del perno al borde superior de la cabeza del pistón 33 mm. (+/- 0,25) mm. de tolerancia. El espesor de la ventana deberá ser en toda su dimensión igual al espesor del pistón y sin ningún tipo de ángulo. Se permitirá el cambio de trabas de aros en sus posiciones. Se permiten pistones grafitados de las marcas antes mencionadas. Se permite el redondeado de las puntas inferiores, la primer ranura (superior) deberá estar a 4,5 ± 0.5 al borde superior del pistón. La distancia mínima permitida desde la arista de la cabeza del pistón hasta la cara superior de la ventana será de 40,70 mm. +1.50 + 2. Verificando el plano adjunto al presente reglamento.

Respetar largo total de pistón 68,00 ± 0.10. No se permite desplazamiento del perno salvo una tolerancia de 0.5 décimas. La ventana deberá tener ancho 20 ± 0.25 alto 17.5 ± 0.25.

La cabeza de los pistones serán emplantilladas para verificar sus formas, siendo la plantilla de la PAKO del AMCL la única tomada como válida. Debiendo dejarse una plantilla patrón en la federación Metropolitana.

Artículo N° 24 – Biela

Libre de material magnético, con una distancia entre centro de ojos de 105 mm. Largo original.

Original de Zanella 125 c/c. o 200 c/c. o su reemplazo nacional respetándose las medidas formales originales de fabrica. En todos los casos la biela debe mantener su marca visible a modo de determinar su producción en serie. Se permite en las condiciones anteriores el uso de la biela ancha del motor Zanella 200 c/c. Se permite el pulido artificial, respetando medidas, pudiéndose mejorar las ranuras de lubricación que estas poseen. Se permite el armado sin respaldo de fricción; de utilizar este respaldo, medidas y material libre, pudiéndose en este elemento mejorar las ranuras de lubricación

Artículo N 25 - Jaula de biela:

Libre. En su material y procedencia. Esta permitido muñón 18ø o 20ø mm.

Artículo N 26 - Carburador:

Se utiliza un solo carburador de fabricación de gran serie (Dell Orto o Micuni), a cortina redonda, de hasta 28,5 mm. de diámetro como máximo (medido 1mm. antes y 1mm. después de la cortina) por 7mm. de largo en el tubo que conecta el cilindro con la cortina. Preparación libre. No se permite la alimentación directa al cárter por medio de válvulas rotativas.

. Cebador en su lugar original. Prohibido el uso de Jet Power. El carburador deberá mantener la cantidad de chicler de fábrica. Permitted el uso de chicler de alta regulable. Comando del cebador: Libre. Los que equipaban a esos motores originalmente. No se permiten bombas de pique, ni chicleres adicionales. El anclaje deberá ser original al cilindro.

En el caso de RX:

Deberán de ser marca **TILLOTSON HL 304-E**, de 25,4 mm de diámetro o **HL 360-A** de 27 mm de diámetro standard, la garganta será medida con un calibre pasa no pasa del técnico. El mismo no debe tener ningún tipo de trabajo interior y exterior. Se permite trabajo conducto chicler. Se permitirá reemplazar el tornillo de fijación de la tapa de entrada de nafta por espárrago y mariposa. Se permite soldar arandela para regulación del chicler de baja. Está **PROHIBIDO** pulido alguno. Deberá mantener original la mariposa y el eje. Se permite mariposa con 1(un) calado. Se realizara un agujero en el mismo para su precintado.

Soporte Fijación, Goma de Filtro de Aire (Trompeta):

Provista por la categoría, 1 (una) marca de aluminio, estando **PROHIBIDO** el pulido del mismo. Brida Carburador 304 igual dimensiones planos salvo interior boca que debe ser 29,5 + 0.20 o - 0.20

Empalme del Carburador:

Sin ninguna alteración. Su diámetro de agujero de empalme de carburador será de 25 mm (mínimo) y 27 mm (máximo). No permitiéndose trabajo alguno, pulido y/o labores "o no" que la Técnica considere "No Apto"

-Flapera:

Deberá ser original Zanella RX 125 cc debe tener respaldo de chapa original o similar, Se permite flaper de aluminio de reemplazo con iguales medidas al original y con respaldo de chapa, pudiéndose reemplazar por laminas de fibra, de igual tamaño. Esta PROHIBIDO cualquier alteración de la misma, no se permite reforzarlas. : Flapera: se acepta su reemplazo flaper yamaha RX 125 chino según muestra técnica y Flaper Italiano similares medida al original. Se indicara la forma de precintado de la misma.

Artículo N° 27 - Conducto de admisión:

Libre. Con baquelita original o similar de cualquier material. Brida original de goma (Dell orto - Mikuni) Baquelita intermedia sin chanfles, con un espesor mínimo de 9 mm. y un máximo de 11 mm. El paso gases de la baquelita será de 31,5 mm. como máximo. Si se utilizan juntas en las bridas, ellas no excederán los 2 mm. en la suma total.

Artículo N° 28 - Bomba de Nafta:

Mecánica, libre en su diseño. Se recomienda el uso de bombeador manual ubicado en la columna, volante o palanca de cambios.

Artículo N 29 - Encendido:

Tipo original, se permite del tipo rotor interno. Es permitido en uso de batería. Sin avance variable. Marca PVL, SELTRA, MVR y MOTOPLA sin ningún tipo de alteración o reparación en estator y/o bobina de alta

Artículo N° 30 - Caja de velocidades:

Debe ser la caja con que originalmente viene equipado el motor de fábrica en cualquiera de sus versiones. Sapucay, Andina, XX, RX, RZA, TZA, Surumpio. Con ejes originales y relaciones libres. Deberá conservar las 5 marchas. Libres. Gama Zanella. Se podrán reforzar las horquillas de cambio.

Artículo N° 31 - Transmisión Primaria:

La relación piñón-corona del embrague debe ser la que originalmente equipa al motor en sus distintas versiones. Permitido dientes rectos

a) 18 – 59;

b) 23 – 65.

Volantín opcional ,.

Artículo N° 32 - Embrague:

Debe poseer y utilizar embrague en baño de aceite, preparación libre. Se permite enzunchar las canastas. Discos de embrague forma y cantidad original manteniendo su normal accionamiento y funcionalidad

Artículo N° 33 - Filtro de aire:

Libre. No se permite colocar deflectores de aire ni ninguna forma de sobrealimentación.

Artículo Nº 34 - Cubre volante

Obligatorio, metálico y atornillado.

Artículo Nº 35 - Patada de Arranque:

Opcional.

Artículo Nº 36 - Escape:

Libre, no debe exceder los límites del vehículo.

Artículo N 37- Amortiguador de ruido de escape:

Provisto por la categoría.

Artículo Nº 38 - Modificaciones exteriores:

El block-motor completo (Tapa de cilindro, cilindro y cárter) podrá ser modificado en su parte exterior al solo efecto de posibilitar su adaptación al chasis. Se puede quitar material pero no agregar.

Artículo Nº 39 - Bujía:

Cantidad 1 (Una). Rosca de 14 mm.

Artículo Nº 40 - Rodamientos:

Libres.

Artículo Nº 41 - Rodamiento de Biela:

Libre.

.Artículo N 42 - Precinto:

Debe perforarse el cilindro con un agujero de 1,5 mm. a los fines de poder colocar un precinto o bien de hacer que dos de los espárragos del cilindro sobrepasen la altura máxima de las tuercas de la tapa de cilindro en un mínimo de 5 mm., debiéndose estos espárragos tener una perforación de 1,5 mm. a los fines de poder colocar un precinto.

Artículo Nº 43 - Cambio de Motor:

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados en parte o totalidad, debiendo de informar previamente al comisario Técnico, este 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, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie como de serie a final.

Artículo Nº 44 - Control de Medidas (del Motor):

Cada piloto deberá controlar por si mismo las medidas y partes del motor al desarrollarlo, haciéndose responsable de su legalidad. No vale aquello de "...así lo compre, yo no toque nada..."

Artículo Nº 45 - Recomendación:

- * El volante de manejo no podrá ser de madera o de algún material astillable.
- * Obligatoriedad de depósito recuperador de líquido. ½ lts mínimo
- * Obligatoriedad de tener todas las carreras un aceite cerrado
- * Obligatoriedad de tener gomas de lluvia
- * Obligatoriedad de conocer el reglamento interno de la categoría
- * Obligatoriedad de desarme en parque cerrado

Artículo Nº 46 – Motor: STD-B

Zanella. Deberá ser de dos tiempos, mono-cilíndrico, refrigerado por aire, fabricado en gran serie y reconocido por Industria y Comercio de la Nación como "Industria Nacional" homologado por la C.N.K., sin modificaciones exteriores (Excepto lo establecido en el artículo correspondiente), Caja de velocidades de 5 (Cinco) marchas comprobables y aspiración normal (Corte de pistón)

Artículo Nº 47 - Cilindrada:

Hasta 135 cc. Como máximo absoluto, una vez preparado. Diámetro máximo 57,50 mm. Cigüeñales de carrera 54, diámetro máximo 56,50 sin tolerancia.

Artículo Nº 48 - Cigüeñal:

Industria Nacional libre fabricación, con un recorrido de hasta 54 mm. Medido entre su punto máximo superior y mínimo inferior, con una tolerancia de 0,2 mm., sin que esta tolerancia implique modificación alguna en la cilindrada máxima permitida.

Artículo Nº 49 - Cilindro:

De aluminio Original del motor con que viene equipado de fábrica (XX o Sapucaí), homologado por la C.N.K.. Podrá ser modificado en su exterior siempre y cuando dicha modificación sea para su adaptación al chasis. No se permiten pinturas ni baños especiales. Se puede quitar material pero no agregar. Preparación libre. Prohibido dar vuelta. No se permite cilindros especiales (no Zanella)

Los rellenos con poxilina u otro material no podrán formar conductos, quedan a criterio del técnico

Artículo Nº 50 - Camisa de Cilindro:

Material y preparación libre en sus cuatro bocas, conservando el número de lumbreras como originalmente viene equipado el cilindro, 4 (cuatro). No se permite agregar material. No se permiten tabiques, ni lengüetas, ni seudos tabiques.

Artículo N° 51 - Tapa de Cilindro:

Original o similar de fabricación nacional de gran serie homologada por la C.N.K. Preparación interior libre. Se puede quitar material pero no agregar. Se permite cielo postizo

Artículo N° 52 - Cáster:

Original con el que viene equipado el motor de fábrica.

Artículo N° 53 - Aros de pistón:

No " L "

Artículo N° 54 - Pernos de pistón

Libre.

Artículo N° 55 – Pistón

De fabricación nacional e gran serie homologado por la C.N.K. . Preparación Libre. Mientras mantenga sus marcas visibles.

Artículo N° 56 – Biela

Libre de material magnético, con una distancia entre centro de ojos de 105 mm. Largo original.

Artículo N° 57 – Carburador

Se utiliza un solo carburador de fabricación de gran serie (Dell Orto o Micuni), a cortina redonda, de hasta 28,5 m. de diámetro como máximo (medido 1mm. antes y 1mm. después de la cortina) por 7mm. de largo en el tubo que conecta el cilindro con la cortina. Preparación libre. No se permite la alimentación directa al cáster por medio de válvulas rotativas.

Se prohíbe el uso de flappers o laminillas, la sobrealimentación y todo sistema de inyección de combustible. Cebador en su lugar original. Prohibido el uso de Jet Power. El carburador deberá mantener la cantidad de chicler de fábrica. Permitted el uso de chicler de alta regulable. Comando del cebador: Libre. Los que equipaban a esos motores originalmente.

Artículo N° 58 - Conducto de admisión:

Libre. Con baquelita original o similar de cualquier material. Brida original de goma (Dell orto - Mikuni)

Artículo N° 59 - Bomba de Nafta:

Mecánica, libre en su diseño. Se recomienda el uso de bombeador manual ubicado en la columna, volante o palanca de cambios.

Artículo N° 60 - Encendido:

Permitido Rotor Interno. Sin avance variable Tipo original, se permite del tipo rotor interno... Marca PVL, SELTRA, MVR y MOTOPLA sin ningún tipo de alteración o reparación en estator y/o bobina de alta.

Artículo N° 61 - Caja de velocidades:

Debe ser la caja con que originalmente viene equipado el motor de fábrica en cualquiera de sus versiones. Con ejes originales y relaciones libres. Deberá conservar las 5 marchas. Libres. Gama Zanella.

Artículo N° 62 - Transmisión Primaria:

La relación piñón-corona del embrague debe ser la que originalmente equipa al motor en sus distintas versiones. Permitido dientes rectos

- a) 18 – 59;
- b) 23 – 65.

Artículo N° 63 - Embrague:

Debe poseer y utilizar embrague en baño de aceite, preparación libre.

Artículo N° 64 - Filtro de aire:

Libre. No se permite colocar deflectores de aire ni ninguna forma de sobrealimentación.

Artículo N° 65 - Cubre volante

Obligatorio, metálico y atornillado.

Artículo N° 66 - Patada de Arranque:

Opcional.

Artículo N° 67 - Escape:

Libre, no debe exceder los límites del vehículo.

Artículo N° 68 - Amortiguador de ruido de escape:

Con caño central de paño agujereado utilizado para silenciadores

Diámetro interno libre, Diámetro exterior: 100 mm., como mínimo. Largo total: 180mm., como mínimo.

Las perforaciones tendrán un diámetro mínimo de 3,5 mm.

Y debe rellenarse con Lana de vidrio, acero, bronce, o similar bien comprimido, este elemento debe conservar su propiedad durante todo el transcurso de la competencia.

Este amortiguador de ruido de escape se sujetara en forma segura al escape y no podrá salirse de los límites naturales del karting, tanto el alto (altura del volante de conducción), ancho (línea de ruedas) y largo (paragolpes trasero).

Este amortiguador de ruido de escape debe cumplir la función de no permitir que se excedan los 90 decibeles. La categoría se reserva el derecho de proveer este elemento

Artículo Nº 69 - Modificaciones exteriores:

El block-motor completo (Tapa de cilindro, cilindro y cárter) podrá ser modificado en su parte exterior al solo efecto de posibilitar su adaptación al chasis. Se puede quitar material pero no agregar.

Artículo Nº 70 - Bujía:

Cantidad 1 (Una). Rosca de 14 mm.

Artículo Nº 71 - Rodamientos:

Libres.

Artículo Nº 72 - Rodamiento de Biela:

Libre.

Artículo Nº 73 - Precinto:

Debe perforarse el cilindro con un agujero de 1,5 mm. A los fines de poder colocar un precinto bien hacer que dos espárragos del cilindro sobrepasen la altura máxima de las tuercas de la tapa de cilindro con un mínimo de 5mm., debiendo estos espárragos tener una perforación de 1,5 mm. a los fines de poder colocar un precinto.

Artículo Nº 74 - Cambio de Motor:

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados en parte o totalidad, debiendo de informar previamente al comisario Técnico, este 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, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie como de serie a final.

Artículo Nº 75 - Control de Medidas (del Motor):

Cada piloto deberá controlar por si mismo las medidas y partes del motor al desarrollarlo, haciéndose responsable de su legalidad. No vale aquello de "...así lo compre, yo no toque nada..."

Artículo Nº 76 - Recomendación:

- * El volante de manejo no podrá ser de madera o de algún material astillable.
- * Obligatoriedad de depósito recuperador de liquido. ½ lts mínimo
- * Obligatoriedad de tener todas las carreras un aceite cerrado
- * Obligatoriedad de tener gomas de lluvia

- * Obligatoriedad de conocer el reglamento interno de la categoría
- * Obligatoriedad de desarme en parque cerrado

Artículo N 77 - Sistema de frenos:

Podrán Utilizarse los Homologados por cada terminal pudiéndose intercambiar entre distintas Marcas "Industria Argentina". NO SE PODRAN UTILIZAR FRENOS DE ORIGEN IMPORTADO. COMO TAMPOCO MAS DE UNA BOMBA. LAS PASTILLAS DEBER FUNCIONAR CON RESORTES MECANICOS CONVENCIONALES. SE PERMITEN CALIPERS DE 2 O 4 PISTONES. CUYO ORIGEN SEA COMROBABLEMENTE NACIONAL. LA PAKO NO ES LA ENCARGADA DE DEMOSTRAR SI UN PRODUCTO ES NACIONAL. EL PILOTO ES EL RESPONSABLE DE CADA ELEMENTO UTILIZADO SEA NACIONAL Y PUEDA COMPROBAR SU PROCEDENCIA.