



REGLAMENTO TÉCNICO

Categoría: KARTING 125cc ZANELLA XX CON CAJA

ART. Nº 1: CATEGORIA: Los karting serán agrupados en una única categoría denominada "**KARTING 125 CC. ZANELLA XX CON CAJA**". -

ART. Nº 2: VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del **1º de enero de 2019 hasta el 31 de diciembre de 2019**, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación. -

ART. Nº 3: DISPOSICIONES GENERALES:

A) La interpretación del presente Reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. -

B) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. -

C) Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica. -

D) A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no este especificado en el mismo.-

E) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono, con excepción en flappers y rodamientos.-

F) Aclaraciones: Se entiende por similar: a toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original. Se entiende por opcional: a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.



La frase "o su reemplazo u original" esta dirigida a piezas iguales a las originales en forma, medidas y material.-

ART. N° 4: EDADES: 14 (catorce) años cumplidos durante el campeonato.-

ART. N° 5: SEGURIDAD: Obligatoriamente deberán tener pontones, trompa y defensa trasera o paragolpes, que cubra por lo menos la mitad de la rueda trasera.

Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para sujetar el paragolpe trasero. -

A) Indumentaria: El piloto deberá obligatoriamente utilizar un casco atado, un par de guantes que le cubran totalmente manos y muñecas y cuello protector.

La vestimenta será de cuero o de tela homologada en la CNK, debiendo recubrir todo el cuerpo, piernas y brazos incluidos. El calzado debe recubrir los tobillos y ser resistente.

Los cascos deberán estar encuadrados en las prescripciones de la FIA (Anexo y, Cap. III Art. 1).

Se advierte sobre el hecho que ciertos materiales de cascos no deben estar pintados ni llevar adhesivo.-

ART. N° 6: MOTORES: Deberá ser Zanella XX o Sapucaí, refrigerado por aire, fabricado en gran serie y reconocido por Industria y Comercio de la Nación como Industria Nacional, homologado por la Comisión Nacional de Karting, son modificaciones exteriores y aspiración normal (corte de pistón).-

ART. N° 7: CILINDRADA MAXIMA: La cilindrada máxima permitida en el motor no deberá superar los 135 cc.

ART. N° 8: CIGÜEÑAL: Libre de Industria Nacional con un recorrido de 52 o 54 mm. Medido entre su punto máximo superior y mínimo inferior, con una tolerancia de +/- 0.2 mm sin que esta tolerancia implique modificaciones en la cilindrada máxima permitida.

ART. N° 9: CILINDRO: Original del motor interior libre, exterior se permite su torneado o corte en sus aletas. Cuatro bocas libres. Preparación libre. Se permite cilindro invertido con carrera 52 mm. Se permite el aletado RAMELLA de transferencia abierta.

ART. N° 10: CAMISA DE CILINDRO: Material y preparación libre, conservando el número de lumbreras como originalmente viene equipado el cilindro, 4 (cuatro). Para el motor con cigüeñal de 52 mm. el diámetro debe ser de 57.5



mm. y para el motor con cigüeñal de 54 mm. el diámetro debe ser de 56.5 mm.

ART. N° 11: TAPA DE CILINDRO: Original o similar de fabricación nacional de gran serie, homologada por la Comisión Nacional de karting, preparación interior libre. Se puede quitar y agregar material. Se permite tornearse su exterior. Se permite la tapa RAMELLA (se puede quitar y agregar material). Se permite cielo cambiable de Aluminio.

ART. N° 12: CARTER: Original estándar exterior, interior libre. -

ART. N° 13: AROS: Medidas libres. PROHIBIDO EL USO DE AROS "L", cónicos y con expansor. Cantidad, libre. -

ART. N° 14: PERNO DE PISTON: Original, preparación libre. -

ART. N° 15: PISTON: Libre de fabricación nacional.

ART. N° 16: BIELA: Libre, de material magnético, manteniendo el largo original de 105 mm.-

ART. N° 17: CARBURADOR: Deberá ser un solo carburador DELL ORTO, MIKUNI o KEHIN cortina redonda hasta 28.50 mm de diámetro como máximo. No se permite la alimentación directa al cárter por medio de válvula rotativa. -

El cebador original. Mecanismo libre. El carburador deberá mantener la cantidad de glicers de fábrica permitiéndose usar glicer de alta regulable. Comando del cebador libre. Solamente se permite sacar glicer de pozo de aire.

SE PROHIBE: El uso de flapper o lámina, la sobrealimentación y todo sistema de inyección de combustible o Power Jet

ART. N° 18: CONDUCTO DE ADMISION: Libre. -

ART. N° 19: ALIMENTACION DEL CARBURADOR: Por bomba de nafta.-

ART. N° 20: ENCENDIDO: Libre, punto fijo.-

ART. N° 21: CAJA DE VELOCIDADES: a. Debe ser la caja con que originalmente viene equipado el motor, de fabricación en cualquiera de sus versiones. b. Preparación libre de los elementos originales de cada caja. c. 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. d. Las relaciones de engranajes a usarse serán las siguientes:

ENGRANAJES 125 CROSS O SURUMPIO:

A) Sobre el árbol Secundario:

Primera: 460303106 Z 31 Segunda: 460303980 Z 28 Tercera: 460303945 Z 27
Cuarta: 460303935 Z 25 Quinta: 460303925 Z 23 ENGRANAJES 125
SAPUCAY RX - ANDINA RB A) Sobre el árbol Secundario: Primera:
460303100 Z 34 Segunda: 460303950 Z 30 Tercera: 460303945 Z 27 Cuarta:
460303935 Z 25 Quinta: 460303925 Z 23 ENGRANAJES 125 CROSS O
SURUMPIO B) Sobre el árbol Primario: Primera: 460303950 Z 13 Segunda:
460306950 Z 16 Tercera: 460306915 Z 18 Cuarta: 460306920 Z 20 Quinta:
460306925 Z 22 ENGRANAJES 125 SAPUCAY RX - ANDINA RB B) Sobre el
árbol Primario: Primera: 460306910 Z 10 Segunda: 460306910 Z 14 Tercera:
460306915 Z 18 Cuarta: 460306920 Z 20 Quinta: 460306925 Z 22
ENGRANAJES 200 NT - JR - RB A) Sobre el árbol Secundario: Primera:
700303100 Z 33 Segunda: 700303950 Z 29 Tercera: 460303945 Z 27 Cuarta:
460303935 Z 25 Quinta: 460303925 Z 23 ENGRANAJES 200 NT - JR - RB B)
Sobre el árbol Primario: Primera: 700306910 Z 11 Segunda: 700306910 Z 15
Tercera: 460306915 Z 18 Cuarta: 460306920 Z 20 Quinta: 460306925 Z 2

ART. N° 22: EMBRAGUE: Libre. Debe poseer y utilizar embrague en baño de aceite, siendo su preparación libre.- Se prohíbe todo sistema de embrague antideslizante, antirrebote o especiales

ART. N° 23: TRANSMISION PRIMARIA: Libre. -

ART. N° 24: TRANSMISION: Secundaria: Libre. **Se permite:** Volantín en el piñón primario y en el encendido. -

ART. N° 25: PORTA FILTRO Y FILTRO DE AIRE: Libre, se permite venturi.-

ART. N° 26: CUBREVOLANTE: Obligatorio, metálico y atornillado.-

ART. N° 27: SISTEMA DE ARRANQUE: Es opcional el uso de sistema de arranque.-

ART. N° 28: ESCAPE: No deberá exceder lo límites naturales del vehículo, la altura no podrá supere el centro del volante de conducción.. Deberá existir una protección o separación adecuada a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades



de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados sino con una arandela de 40 mm. Es obligatorio el uso de turbo silenciador con 140 decibeles como máximo. Es obligatorio el uso de silenciador en los boxes. –

ART. N° 29: COMBUSTIBLE: NAFTA Y ACEITE. El tanque de combustible tiene que estar en el piso, bien sujeto al chasis, de material plástico o fibra de vidrio, con una capacidad mínima de 2.5 litros.

El mismo queda a disposición del comisario técnico cuando él lo requiera, para colocar combustible de la técnica o la medición con una nafta patrón con un comparador de combustible provisto por la categoría, para la clasificación, serie y/o final. –

ART. N° 30: MODIFICACIONES EXTERIORES: El block motor completo (tapa de cilindro, cilindro y cárter) podrá ser modificado en su parte interior, siempre y cuando dichas modificaciones sean para adaptación al chasis.

ART. N° 31: PESOS MINIMOS: En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de 160 kg para los que utilicen carrera de 52 milímetros y 168 kg para los que utilicen carrera de 54 milímetros.- **ATENCIÓN:** El lastre debe estar fijo al chasis con tornillo de 8 mm. Se prohíbe colocar lastres con precintos. La falta de cumplimiento de este artículo será penalizada.-

ART. N° 32: BUJIA: Rosca de 14 mm, cantidad una. -

ART. N° 33: RODAMIENTOS: Libre. -

ART. N° 34: CHASIS: Libre de fabricación Nacional. Es obligatorio el uso de pontones y babero delantero (trompa).- Los paragolpes traseros deben cubrir como mínimo media rueda trasera. Es obligatorio usar cable de freno mayor a 4 milímetros para sujetar el paragolpe trasero. Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.

ART. N° 35: Precintos: Todo motor deberá tener una tuerca que sobrepase la altura de la tapa de cilindro como mínimo 5 mm. y debe tener una perforación de 1,5 mm. a fin de colocar un precinto que irá sujeto a la tapa de cilindro.-

ART. N° 36: NEUMÁTICOS: Los mismos serán provistos por la Asociación de Pilotos de Karting del Centro Bonaerense, debiendo usarlos en todas las salidas a pista de los pilotos, incluidas las pruebas cronometradas sin excepciones.- Se podrá utilizar un juego de cubiertas cada dos carreras.



ART. Nº 37 : LICENCIAS MEDICO DEPORTIVAS : Todos los pilotos deberán tramitar sus respectivas Licencias Medico Deportivas, antes de la primera competencia que participen, en la sede de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Centro de la Provincia de Buenos Aires, ubicada en la calle Dr. Emperanza 2913 de la ciudad de Saladillo. Las Licencias Médicas serán realizadas por la empresa UDEM S.R.L. exclusivamente en Alem 3243 de la ciudad de Saladillo.

Además de una autorización de los padres ante juez de paz o escribano público, donde figure expresamente que se le permite participar en competencias automovilísticas y/o karting, como así también presentar fotocopia de la partida de nacimiento del piloto. -

ART. Nº 38: CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada y verificada por el Comisario Técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. El motor roto debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio.

En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se podrá trabajar y/o reemplazar el elemento averiado. Se tomará como cambio de motor tanto cuando se cambie la panza o cuando se cambie el cilindro indistintamente. Además, el elemento descartado debe cumplir con el reglamento técnico. -

ART. Nº 39: CAMBIO DE CHASIS: se permite el cambio de chasis, previo justificativo ante el comisario deportivo y técnico, quienes podrán autorizar el mismo, también se permite el cambio de sus partes. Está terminantemente prohibido utilizar en el cambio, el chasis de otro piloto inscripto en la misma carrera y en cualquiera de las categorías participantes.

Este cambio de chasis durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento. -

ART. Nº 40: IDENTIFICACION: Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el numero identificatorio que le ha asignado a cada uno de los pilotos la FRAD Nº 3 Centro.

Todo Karting deberá estar identificado obligatoriamente con los números asignados por la FRAD Nº 3 Centro, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes



trasero y ambos pontones y que sea perfectamente legible de 16 cm de alto por 4 cm de ancho.

Su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se suelta alguna de las placas identificatorias, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el planillaje, no teniendo derecho a ningún reclamo.-

Se deberá inscribir en el Karting o casco protector, el nombre del Piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres suficientemente legibles.

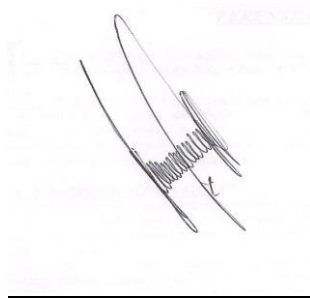
La FRAD Nº 3 Centro se reserva el derecho de relacionar los números de competición con firmas comerciales (Capítulo XV del C.D.I. y el R.D.A.).-

ART. Nº 41: REVISIÓN TÉCNICA: Terminada la competencia los tres primeros puestos deberán pasar por el área técnica para su revisión, estando el comisario técnico como el deportivo facultados para llamar a revisión técnica a cualquier karting que haya participado de la competencia.

En la revisión técnica deben estar presentes únicamente el piloto y un mecánico por karting, si no fuera así y hubiera más personas en el perímetro, el piloto será sancionado o bien multado con \$ 1000.-

ART. Nº 42: ATENCIÓN: Cada piloto deberá controlar por sí mismo las medidas y las partes del motor al desarrollarlo, haciéndose responsable por su legalidad. No serán válidas las excusas, como: "Así lo compré", "Yo no toqué nada", "A mí me lo armaron" y otras expresiones por el estilo. –

Saladillo, 1º de Enero de 2019



CERBINO Jorge Horacio
Presidente
FRAD N° 3 Centro