



**ASOCIACIÓN ZONAL DE KARTING MAR Y SIERRAS**

**Kartodromo Internacional de Mar del Plata - Argentina**



**El presente RPP se basa en los Reglamentos  
Técnicos y Deportivo AZK 2024**

### **Desafío Nocturno de karting**

Fecha 31 de enero y 1 de febrero 2025

Fiscalización Federación Regional de Automovilismo deportivo Mar y Sierras

Lugar Kartódromo Internacional de Mar del Plata (Ruta 2 km 392,5)

Trazado en sentido horario, Circuito N° 1

Categorías participantes: Promocional

Juniors

Sudam

Master

Graduados

Lusqtoff (se unifica seniors y master)

### **RPP 2025**

**CATEGORÍA PROMOCIONAL** (Reglamento AZK 2024)

Neumáticos: Pronec. Solo un juego para todo el evento.

**CATEGORÍA JUNIOR** (Reglamento AZK 2024)

Chasis: Importado posterior a 2018 carga 3 kg.

Neumáticos: MG ROJO. Solo un juego para todo el evento.

**CATEGORÍA MASTER** (Reglamento AZK 2024)

Chasis: Nacional / híbrido / importado inclusive 2018, peso mínimo 163 kg.

Importado posterior a 2018, peso mínimo 166 kg.

Neumáticos: MG Rojo. Solo un juego para todo el evento.

**CATEGORÍA GRADUADOS** (Reglamento AZK 2024)

Chasis: Importado posterior a 2018 carga 3 kg.

EDAD	PESO
40	+ 5 KG
41	+ 4 KG
42	+ 3 KG
43	+ 2 KG
44	+ 1 KG
45	-

Neumáticos: MG Rojo. Solo un juego para todo el evento.

**CATEGORÍA LUSQTOFF** (Reglamento AZK 2024)

Se unifican las categorías master 390 y senior 390.

Clasifica y corre una final piloto senior, peso mínimo 175 kg.

Clasifica y corre una final piloto master, peso mínimo 195 kg.

Resultado final por suma de tiempos.

Neumáticos: IBF Rojo. Solo un juego para todo el evento.

**CATEGORÍA SUDAM** (Reglamento AZK 2024 y se habilita motor MY10 con el siguiente reglamento.)

Chasis: Nacional / importado / híbrido inclusive 2018, peso mínimo 153 kg.

Importado posterior al 2018, peso mínimo 156 kg.

Neumáticos: MG ROJO. Solo un juego para todo el evento.

Motores: Aire o MY10

PARILLA MY10 limitados hasta 16500 rpm

Se habilita la utilización de los limitadores de 14500 rpm amarillo, 15500 rpm azul y 16500 rpm verde.

Se utilizará un impulsor por evento, bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor, a partir de la clasificación. Totalmente original. Solo se permitirá trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,1mm. Se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido.

Las juntas entre el cilindro y el colector de escape deberán ser de 1,5mm+0.5mm.

Deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 1,5mm+-0.5mm.

La organización tendrá la potestad de intercambiar durante la actividad cualquier elemento que crea conveniente.

#### Tapa de cilindro:

Original del motor para esta categoría (18cc de cámara). Se controlará su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación.

Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00 mm, y de la medida exterior de la camisa. Tendrá que ser de planos paralelos.

No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm<sup>3</sup>.

Se medirá la cubicación con el Inserto IAME 10151 apretado en la rosca de bujía, el mismo volumen deberá ser de 18 cm<sup>3</sup>.

En la cámara de combustión se permiten trabajos en su interior libres (concéntricos), se autoriza el uso de cámaras postizas.

Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor, manteniéndose original.

#### Cigüeñal:

Original del motor. Eje de biela 20mm. Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha adjunta). No se permite cambiar su balanceo. El eje de biela tendrá que ser macizo. Se permite el uso de rodamientos a rodillo, el cual debe ser del tipo SKF – BC1 – 1442B.

#### Biela:

Original del motor o similar, según ficha adjunta. No se permite trabajos en este elemento. Distancia entre centros: 102 mm.

Carter:

Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura.

Camisa:

Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación. Los valores en grados de tolerancia de las permanencias, de apertura de las distintas lumbreras (indicadas en el plano adjunto) se pueden incrementar en 1,5 grados.

Cilindro:

Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto.

Pistón:

Original del motor, o similar. Especificaciones y/o dimensiones según plano adjunto. Se permite el aro en L de 2,2 mm para el pistón original o símil importado. Para pistones de fabricación nacional, en lámina de espesor: 0.8mm, 1mm, 1.2mm.

Perno de pistón:

Original. No se permite el torneado interior para alivianado

Colector de admisión:

Original del motor. No se permite su preparación, ni quitar o agregar material. No deberá conformar una sola pieza con la flapper. La junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de 1,5mm de espesor y su diámetro mínimo 27mm. No podrá hacer trabajos de encauzadores de flujo. Diámetro de 27mm en toda su extensión. Recto en toda su longitud 10 mm, y no se permite ningún tipo de conexidad.



Flappera:

Será original. Se permite variar el espesor de las láminas, siendo siempre dos y de diseño similar a las originales.

Carburador:

Un carburador marca TILLOTSON HW-16A homologación CIK.FIA N\* C/C/15 de 20mm máx. de venturí según Ficha de Homologación adjunta y anexos. No se permite ninguna modificación a este elemento incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación de combustible Bajo el régimen de sellado. En el caso del carburador, su orificio no deberá tener efecto de encauzador de flujo.

Silenciador de admisión:

Deberá ser homologado CNK-ACA de fabricación nacional con elemento filtrante en su interior. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante.

Bujías:

NGK B10 EGV

NGK B10 EV

NGK BR10 EG o NGK R625K-105

NGK B9 EGV

NGK B9 EG o NGK BR9 EG

Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.

Largo de 18mm. Rosca 14mm. Por 1,25mm. Se prohíbe su torneado.

Encendido:

Original del motor según ficha de homologación. No se permite ninguna modificación.

Deberá estar precintado durante la totalidad del evento.

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada.

Transmisión:

Corona 79 dientes.

Corona y cadena de libre origen respetando el paso de 219.

Piñon

11 dientes.

Original o similar, no pudiendo cumplir otra función paso 219.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico.

Cola de escape:

Original del motor o similar (ver imagen). De material magnético. Tiene un largo total de 140 mm +/- 5 mm medida por dentro en su parte interna.

Se autoriza a soldar un racord para la medición de temperatura.

El comisario técnico tendrá en su poder una pieza similar para comprobar sus medidas.



Colector de escape:

Motor MY10 original o similar según plano.



Escape:

Original o símil IAME 510.

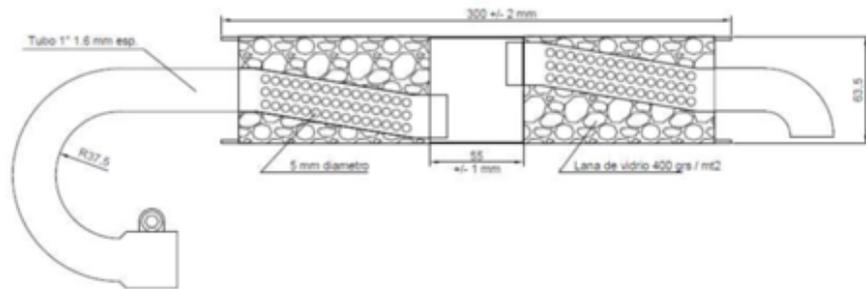
Deberá respetar las medidas del plano adjunto y las declaradas por el fabricante.

El organizador tendrá la potestad de retener un escape para su revisión. Si este, si lo cree necesario, podrá entregarle al piloto uno nuevo del mismo fabricante.

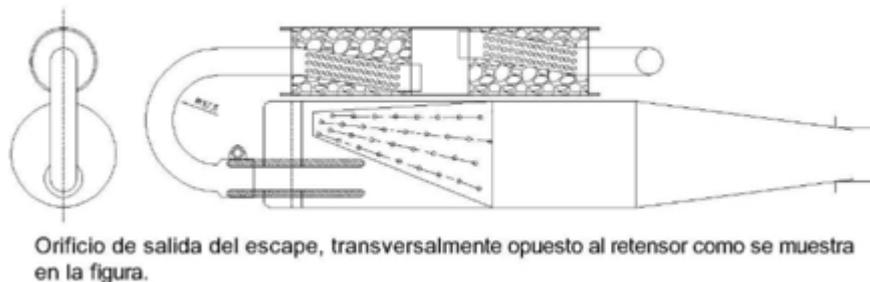
No se podrá intercambiar partes.

### Silenciador de escape - Retensor:

Es obligatorio su uso, provisto, precintado y sorteado por la AZK, costo a cargo del piloto.



El modo de instalación sobre el escape será como se muestra en la figura siguiente, el orificio de salida del escape deberá estar transversalmente opuesto al retenedor.



Orificio de salida del escape, transversalmente opuesto al retenedor como se muestra en la figura.

La AZK dispondrá de conjuntos escape-retensor armados los cuales serán sorteados entre los pilotos que ocupen los primeros lugares del campeonato al momento de la competencia.

Todo escape-retensor que sea dañado por el piloto, deberá ser repuesto a la categoría o solventar el costo para su reposición.

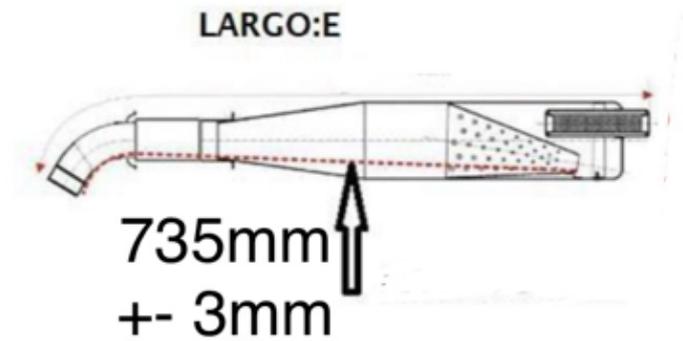
### Flexible de escape:

Podrá ser de material de acero rígido de 50mm de diámetro y 2mm de espesor en su totalidad.

Largo 100mm +/- 3mm.

### Largo total de sistema de escape:

La medición será según plano adjunto, con el instrumento que dispone el comisario técnico en ese sector.



### Sistema de refrigeración:

Radiador según plano, se autoriza el uso de cortina.

Se autoriza el uso de termostatos y mantas térmicas de motor.

Se permite suplementar el interior de la polea del eje, cuando se utilice uno de diámetro inferior a 50mm, de manera que no se altere ninguna pieza original ni presente riesgo alguno.

Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizar medidor de temperatura.

Las mangueras deberán ser originales o similares, el diámetro interior habilitado será hasta 20mm.

Se permite la colocación de un racord o codo rígido, en el caso que la salida o entrada del motor, quede obstruida o dificulte el normal funcionamiento.

Polea de plástico o aluminio y de diámetro libre (obligatoriedad de funcionamiento).

Bomba de agua original o similar en su forma y dimensiones, autorizando tanto de plástico como de aluminio. No se autoriza la utilización de correa dentada. Soporte de radiador libre.

