



CAMPEONATO FEDERAL DE KARTING EN TIERRA

2024

REGLAMENTO TECNICO



REGLAMENTO TECNICO CAMPEONATO FEDERAL DE KARTING EN TIERRA 2024

REGLAMENTO TÉCNICO GENERAL

Art. A) El criterio de las autoridades Deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento, o para interpretar cualquier Art. que motive dudas.

Art. B) A los efectos de resolver cuestiones relativas a la interpretación técnica, se tomarán las siguientes definiciones semánticas:

- Se entiende por **original** a toda pieza, elemento o parte integrante de un aparato que procede de la misma fábrica donde éste se construyó.
- Se entiende por **libre** que la pieza, elemento o parte original, así como su función(es) puede sacarse o reemplazarse con una nueva pieza, elemento o parte, pero con la condición de que la nueva no tenga ninguna otra función adicional a la original o la prevista por el fabricante
- Se entiende por **similar** a toda pieza o elemento de diferente origen con idénticas características del original.
- Se entiende por **idéntico** a toda pieza o elemento que es lo mismo que otra con que se compara.
- Se entiende por **opcional** a optar por tener o quitar una pieza.

Art. C) Se deberá utilizar un mismo chasis durante todo el evento, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos

Art. D) 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 las Federaciones intervinientes, ya que ante la posibilidad de dos o más interpretaciones, se estará conforme a la que ésta dictamine.

Art. E) Este reglamento está redactado como autorización; por lo tanto, en adelante se prohíbe aquello que aquí no se autorice expresamente

Art. F) Especificaciones Técnicas Generales:

1 – ESCAPE

Cualquier sistema de POWER - VALVE está 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 escape, en cualquier punto existente entre el pistón y la salida de escape a la atmósfera, cuando el motor está en funcionamiento, salvo la categoría Internacional.



Silenciador o Tubos de Escapes Variables: Prohibido su uso cualquiera fuese su método.

Está prohibido todo tipo de comandos internos o externos que fueren capaz de hacer variar la performance del motor a través del movimiento del silenciador de escape (lo que se conoce comúnmente como "escapes variables").

2.- TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Deberá ser desmontable.

Debe estar concebido de tal manera que no pueda producirse ningún riesgo de pérdida de combustible a lo largo de la competencia, ya sea en el recipiente en sí como también en las tuberías de empalme, que obligatoriamente deberán ser de material flexible y ser de material transparente a fin de observar exteriormente el contenido y nivel del líquido.

3.- NEUMÁTICOS

- **Monomarca IBF de asfalto (sello amarillo), provisto por el organizador.**
- **Únicamente para las categorías INTERNACIONAL 125 c.c. (CADETES-GRADUADOS): Monomarca IBF (con tacos y sello azul), provisto por el organizador.**

Uso obligatorio, una (1) competencia como mínimo cada juego.

Se distribuirán de acuerdo al sistema de distribución de cubiertas.

Se define como juego de neumáticos a dos (2) neumáticos delanteros y dos (2) traseros, todos de la misma marca y tipo de compuesto.

La identificación de los neumáticos homologados deberá ser posible con las descripciones técnicas (fotos, dibujos, anotaciones, sellos, etc.) contenidas en la Ficha de Homologación, o de Extensión de Homologación si las hubiere.

No se permiten recortes, separaciones, etc. en un neumático homologado, no se consideran más como homologados.

Se prohíbe el recapado y la utilización de productos químicos.

Se prohíbe el calentamiento y refrigeración de los neumáticos.

Cualquier infracción constatada conllevará la puesta fuera de carrera del competidor para la etapa correspondiente o ensayos cronometrados.

En caso de defecto de fábrica se puede reemplazar la cubierta a criterio de los Comisarios Técnicos.

En caso de una rotura de neumático, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando 5 kg. al peso mínimo por cada neumático, en forma independiente del peso del kart establecido reglamentariamente.

3.1 - Ruedas: Llantas y Neumáticos

Las ruedas deben estar equipadas con neumáticos (con o sin cámara de aire) y su número es de cuatro.

Solamente los neumáticos pueden estar en contacto con el suelo cuando el conductor está a bordo.

Por set de neumáticos se entiende dos delanteros y dos traseros. Otra combinación está prohibida.

La fijación de las ruedas debe comportar un sistema de seguridad, debiendo montarse las ruedas delanteras sobre rodamientos.

3.2 - Llantas

Libres. Se prohíbe el uso de llantas con porcentaje superior de 0,5% de magnesio.



4.- CHASIS:

Libre, de Fabricación Nacional.

4.1 - Descripción de sus partes

Está compuesto de:

- a) bastidor del chasis
- b) piezas principales del chasis
- c) piezas auxiliares: A fin de hacer más resistentes al Kart, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del Kart y pilotos.

4.2 - Bastidor

4.3 - Función

Constituye sobre todo el elemento principal que sostiene al vehículo.

Sirve para la conexión rígida de las partes principales correspondientes al chasis y a la incorporación de las piezas auxiliares.

Otorga al Kart la resistencia necesaria a las cargas eventuales que sobrevengan cuando éste se encuentra en funcionamiento.

4.4 - Descripción

La estructura del chasis es la parte central que soporta todo el Kart.

Deberá ser la suficientemente resistente como para absorber las cargas producidas cuando el vehículo está en movimiento.

4.5 - Requerimientos

Construcción tubular de acero inmantable, de sección cilíndrica.

Monolítica de piezas soldadas o fundidas, no desmontables.

La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.

En las partes móviles del tren delantero se permiten únicamente cinco (5) rótulas como máximo.

4.6 - Piezas principales del chasis

4.6.1 - Función

Todas las partes que transmiten las fuerzas de la pista por intermedio de los neumáticos a la estructura o bastidor.

4.6.2. - Descripción

- Las llantas y sus sistemas de fijación.
- El eje posterior.
- Los soportes del eje trasero.
- Las puntas de eje.
- Los soportes de las puntas de eje.
- El sistema de comando de la dirección.

4.6.3. - Requerimientos

Todas las piezas principales del chasis deben estar sólidamente fijadas unas a otras o a la estructura del chasis.

Sólo se admitirán conexiones articuladas para el soporte de las puntas de eje y para la dirección.

Queda prohibido otro dispositivo que cumpla la función de articulación en cualquiera de los ejes cartesianos.

Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo amortiguador, hidráulico o neumático contra las oscilaciones.



El eje trasero debe ser de una sola pieza, de material magnético de diámetro máximo 30,2 mm. Se permite eje de aluminio.

A los efectos de evitar el desplazamiento del eje, se permite el uso de una brida por lado o abrazadera (material libre), de hasta 20 mm. de ancho.

4.7 - Piezas auxiliares del chasis

4.7.1. - Función

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 y demás disposiciones facultativas. Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales.

4.7.2. - Descripción

- El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y silenciador de admisión.
- 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.

4.7.3. - Requerimientos

Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas.

Se permiten las conexiones flexibles.

Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Kart.

4.8. - Dimensiones y Peso:

4.8.1. - Especificaciones Técnicas:

Para todas las categorías:

- Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.
- Trocha máxima: Trasera: 1.230 mm. Delantera: 1.030 mm.
(Ambas medidas a la parte externa de ruedas infladas)
- Largo total: 182 cm. máximo, sin el carenado frontal.
- Altura: 65 cm. máximo desde el suelo, excluido el asiento.

4.8.2 - Peso

Los pesos dados son mínimos absolutos y debe ser posible verificarlos en cualquier momento de una competición, el Piloto debe estar provisto con los elementos normales de carrera (casco, anteojos, guantes y zapatos).

4.8.3 - Lastre

Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres.

Deben estar sólidamente fijados con por lo menos un perno de un diámetro de 6 mm por cada 2 kg, tuerca autofrenantes con arandela de una superen de 40 mm de largo o diámetro.

4.9 - Paragolpes

Éstas son las protecciones delanteras, traseras y laterales.

Las protecciones laterales no deben sobresalir más allá de la línea dibujada sobre la cara exterior de las ruedas delanteras y traseras a altura de las masas, con las ruedas delanteras en posición rectas.

Estos paragolpes deben ser de acero magnético.

El material del paragolpes trasero puede ser de acero o plástico reforzado habilitado



CNK.

*** Paragolpe delantero:**

El paragolpe delantero debe consistir en por lo menos 2 elementos de acero.

La barra superior con un diámetro mínimo de 16 mm y la barra más baja con un diámetro mínimo de 20 mm, ambas barras deben conectarse en conjunto.

Estos 2 elementos deben ser independientes de la sujeción de los pedales.

El paragolpe delantero debe permitir la sujeción del carenado delantero obligatorio.

Trompas de uso obligatorio, homologadas de material plástico con sus seguros correspondientes, sin precintos adicionales

Debe sujetarse al chasis a través de 4 puntos.

Proyección delantera (saliente): mínima 350 mm.

Ancho de la barra más baja: tramo recto de un mínimo de 300 mm. respecto al eje longitudinal del Kart.

Las sujeciones de la barra más baja, deben ser paralelas (en ambas superficies planas horizontales y verticales) al eje del chasis y permitir un montaje (el sistema de sujeción al marco del chasis) de 50 mm de los paragolpes; ellas deben estar 450 mm separadas y centradas con respecto al eje longitudinal del Kart, respecto a una altura de 90 +/- 20 mm del piso.

Ancho de la barra superior: tramo recto de un mínimo de 400 mm. respecto al eje longitudinal del Kart.

Altura de la barra superior: mínimo 200 mm y máximo 250 mm del piso.

Las sujeciones de la barra superior deben estar 550 mm separadas y centradas con respecto al eje longitudinal del Kart.

*** Paragolpe trasero**

Compuesto como mínimo de una barra anti-enclavado con un diámetro mínimo de 16 mm y de una barra superior con un diámetro mínimo de 16 mm.

La unidad entera debe sujetarse al marco, en por lo menos 2 puntos (posiblemente por medio de un sistema flexible) en los 2 tubos principales del chasis.

Altura: hasta la superficie superior de las ruedas delanteras y traseras como máximo; 200 mm del suelo como mínimo para la barra superior y 80 mm +/- 20 mm del suelo para la barra anti-enclavado.

Ancho mínimo: 600 mm.

Proyección trasera (saliente): máximo 400 mm.

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

Altura mínima superior de 150 mm del suelo.

Ancho mínimo: 1200 mm.

Máximo ancho: el de la huella trasera (1400mm).

*** Paragolpes laterales (Nerf Bars)**

Se componen de una barra superior y de una barra más baja.

Deben permitir la sujeción de la carrocería lateral obligatoria.

Deben tener un diámetro de 20 mm y ser de acero.

Deben sujetarse al chasis a través de 2 puntos. Estas 2 sujeciones deben ser paralelas al suelo y perpendicular al eje del chasis; ellos deben permitir un montaje (el sistema de sujeción al chasis) de los paragolpes de un mínimo de 50 mm, y deben estar separados 500 mm.

Longitud recta mínima de las barras:



- 400 mm para la barra más baja
- 300 mm para la barra superior.

Altura de la barra superior: mínimo 160 mm del suelo.

Su ancho externo debe ser 500 mm + / - 20 mm, respecto al eje longitudinal del kart.

4.10 - Piso

Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del kart.

Debe ser único, de una sola pieza y no debe tener molduras longitudinales y/o transversales.

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.

5.- CARROCERÍA

5.1 - Definición

La carrocería se compone de todas las partes del Kart que están en contacto con la corriente de aire, además de las partes mecánicas definidas bajo el Artículo 2.3 y las placas porta números.

La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5 mm.

Constituida por los pontones laterales, carenado frontal y panel frontal.

5.2 - Sistema de fijación de la Carrocería

Para todas las categorías, está compuesta de dos pontones laterales, un carenado delantero y un panel frontal.

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.

5.3 - Materiales

El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar.

Deberá utilizarse polietileno, poliestireno o material plástico de características similares, no astillable.

5.4 - Pontones laterales

Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros

Tomando el mismo plano, ellos no podrán localizarse por más de 40 mm. hacia la parte interna.

En caso de competencia en tiempo lluvioso 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. respecto al suelo, un máximo de 60 mm.

La superficie lateral debe ser uniforme y lisa, sin agujeros o cortes.

Ningún sector de los pontones podrá cubrir parte alguna del piloto sentado en posición normal.

No podrán presentar más orificios que los necesarios para la fijación.



El sistema de fijación de los pontones es el indicado en el Cuaderno de Anexos. En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de competición.

5.5 - Panel frontal

No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm. con el volante 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 éste en la posición normal de conducción.

Su ancho mínimo es de 250 mm. y 300 mm. máximo.

5.6 - Carenado frontal

Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras.

No debe tener ningún borde afilado.

Su ancho mínimo es 1000 mm. y su máximo es el de la trocha delantera.

Proyección delantera: máximo 650 mm.

El carenado frontal deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones fijadas en el Cuaderno de Anexos tanto en lo relativo a su sujeción como a sus dimensiones

6.- TRANSMISIÓN

Deberá siempre efectuarse sobre el eje trasero, quedando libre el método, bajo condición expresa de no generar ningún tipo de movimiento diferencial, ya sea por el eje, la maza de la rueda o por cualquier otro método.

7.- CUBRECADENAS - PIÑÓN

Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la misma.

Deberá llevar además una protección lateral eficaz, a fin de evitar que los dedos del piloto puedan tomar contacto con la cadena, piñón y/o corona.

El cubre piñón estará construido de metal fundido, estampado o moldeados en plástico resistente, cubriendo en forma integral el piñón.

También están permitidos los cubre cadena - piñón integrales en plásticos resistentes.

8.- SUSPENSION

Todo tipo de suspensión, elásticas, neumáticos o mecánicas están prohibidas.

9.- FRENOS

Deberán ser eficaces y su disposición será la siguiente:

Deberán actuar sobre el eje trasero.

El freno delantero es opcional.

Se permite el uso del freno hidráulico de fabricación nacional.

Se prohíbe el sistema de freno en el volante. El único sistema de accionamiento del freno será el del pedal de pié.

10.- DIRECCIÓN

Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto.



Se prohíbe toda dirección suave 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.

Se prohíben direcciones controladas por cable o cadena.

11.- BUTACA

La butaca del piloto deberá estar concebida de manera tal que permita al mismo estar perfectamente calzado.

Debe evitar el deslizamiento hacia delante o hacia los costados cuando el Kart transite

12.- PEDALES

Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

13.- ACELERADOR

El acelerador debe está accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno

14.- NUMEROS DE COMPETICIÓN

La cantidad de los números identificatorios será de cuatro.

Uno irá colocado sobre el panel frontal.

Dos irán colocados sobre los pontones laterales lo más cercanos a las ruedas traseras.

El restante irá colocado sobre el paragolpes trasero.

Los números serán del color correspondiente a cada categoría y tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo continuo de por lo menos 2 cm., con una tipografía ARIAL

Las placas porta-números deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado.

Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.

El participante es responsable, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Cronometristas y Oficiales Deportivos.

Deberán estar colocados en los karts antes de los ensayos libres oficiales.

Si el reglamento lo exigiera, deberán figurar sobre los pontones laterales, en su parte delantera, la bandera del país del piloto y el nombre del piloto.

La altura mínima de la bandera y el nombre del piloto será de 4 cm.

Para el Campeonato FEDERAL, sus trofeos o Copas, las Federaciones organizadores podrán exigir una publicidad sobre el panel frontal y en el carenado frontal.

Los colores de fondo de placa y de los números se ajustará a lo siguiente:

FONDO color BLANCO y NÚMERO color NEGRO

15.- ADQUISICIÓN O REGISTRO DE DATOS (DATA LOGGING)

Todo sistema, con o sin memoria, instalado en un Kart, que permita al conductor durante o después de que la carrera, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información, se encuentra prohibido.

Solamente está autorizado un único sistema de adquisición de datos aprobado y



homologado: Marca: AIM (Mychron), y ALFANO 6.
No telemetría.

16.- TELEMETRÍA

Definición: Transmisión de datos entre un Kart en movimiento y un receptor externo.
Cualquier sistema de telemetría está estrictamente prohibido.

17.- RADIO

Cualquier sistema de comunicación por radio, entre el Conductor en la pista y otro sector, está totalmente prohibido.

18.- COMBUSTIBLE

18.1 - Combustible

El combustible deberá estar constituido exclusivamente por una mezcla de nafta del tipo comercial de venta en las estaciones de servicio del país y de aceite 2T de marca reconocida, venta libre, en envase cerrado, hermético, sin ningún tipo de aditivo que aumente o no su potencia.

Por “nafta comercial” a emplearse en las competencias de karts, la C.N.K. adoptó la resolución de la FIA basada en el siguiente texto:

“La palabra NAFTA designa y siempre ha designado a un producto del tipo vendido como nafta al público en general en cualquier estación de servicio del país, considerándola como una mezcla de gran número de sustancias producidas en las refinerías de petróleo del país”.

La expresión, “aditivo que pueda aumentar su potencia” se refiere y se ha referido siempre, a cualquier sustancia agregada a la nafta para aumentar la potencia base del motor.

Una sustancia dada es considerada o no como componente de la nafta, de acuerdo a su presencia o ausencia en una de las numerosas naftas que estén efectivamente en venta pública.

Se aplicará el mismo método para las proporciones en que una sustancia dada pueda ser encontrada.

Para todas las categorías debe utilizarse la adquirida al proveedor de la categoría en el circuito.

Durante todo el evento deberá utilizarse únicamente el combustible autorizado.

Únicamente para la categoría Internacional, se permite el uso de “aero-nafta”.

18.2 - Aire:

Solo aire ambiente se puede mezclar con el combustible.

La única entrada de aire debe ser a través del orificio central (garganta) del carburador.

18.3 - Bomba de combustible:

Del tipo mecánica o por vacío del motor. Opcional: se permite perita de goma.

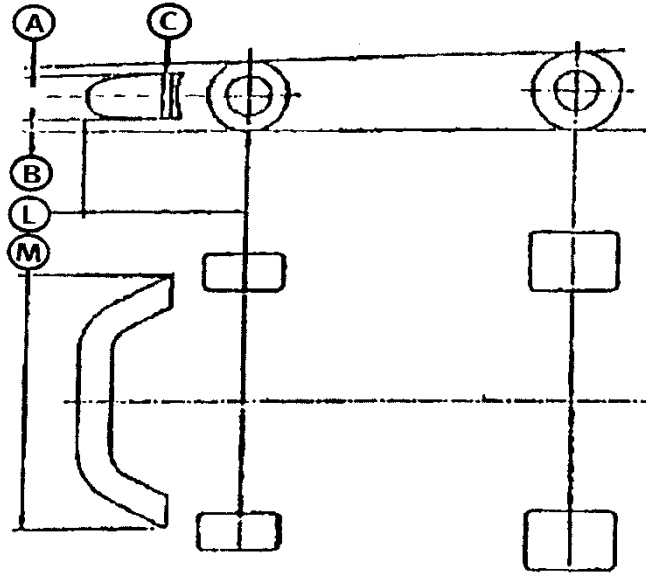
19.- LUZ TRASERA DE SEGURIDAD:

Será obligatoria la utilización de una luz roja permanente, instalada en la parte trasera del kart, fijada en lugar seguro, evitando su desprendimiento.

Esta deberá funcionar con pilas normales o recargables y deberá estar encendida al momento de salida a pista.

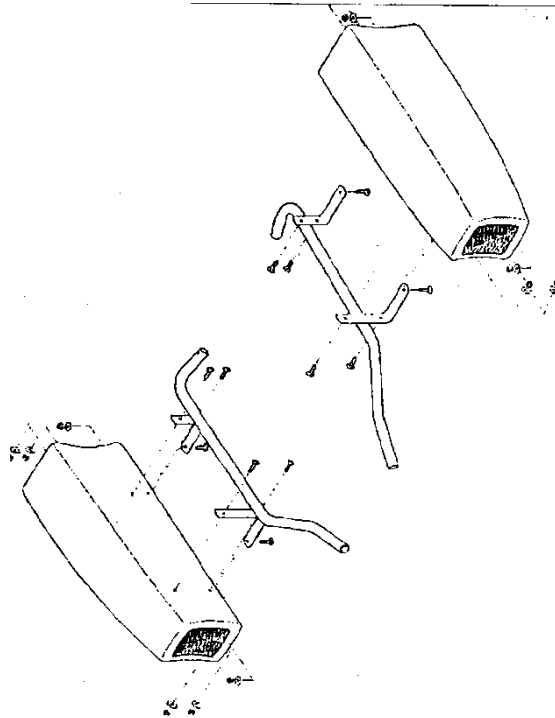


ESQUEMA DE CARENADO FRONTAL



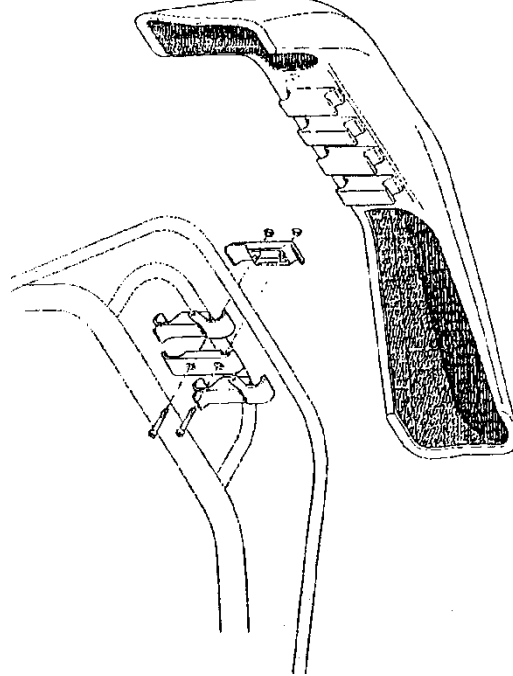
A: 4,0 cm. **Máximo B:** 2,5 cm **Mínimo B:** 4,0 cm. **Máximo L:** 60 cm. **Máximo C:** El carenado frontal deberá estar montado con dos puntos de sujeción, si ningún tipo de refuerzo adicional. Debe estar sujeto por sistema de fijación de apertura rápida.

SISTEMA DE FIJACIÓN PANELES LATERALES

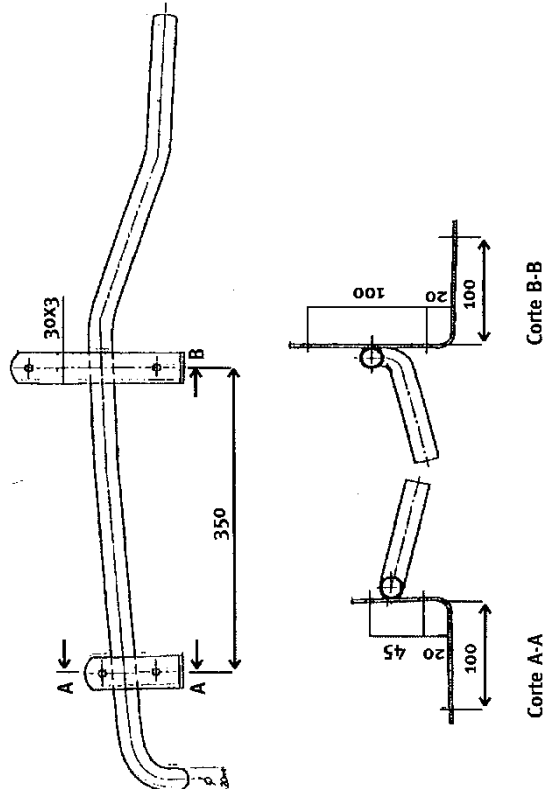


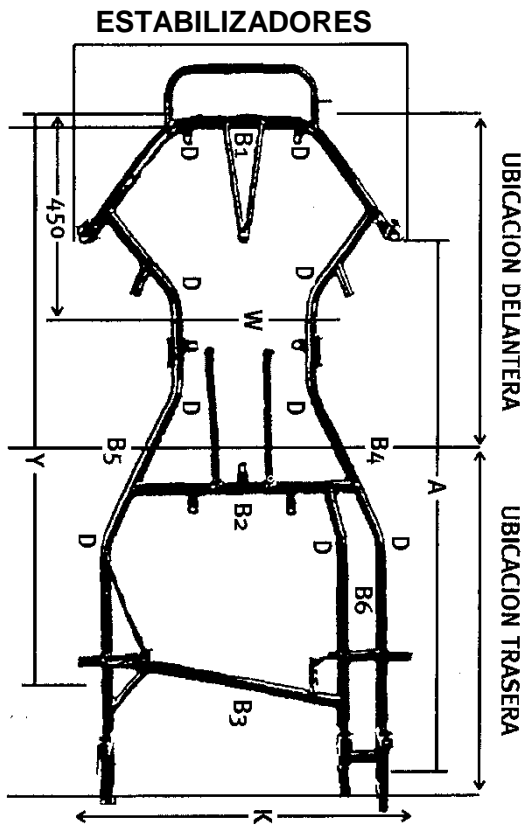


MONTAJE DE CARENADO FRONTAL SOBRE PARAGOLPE DELANTERO

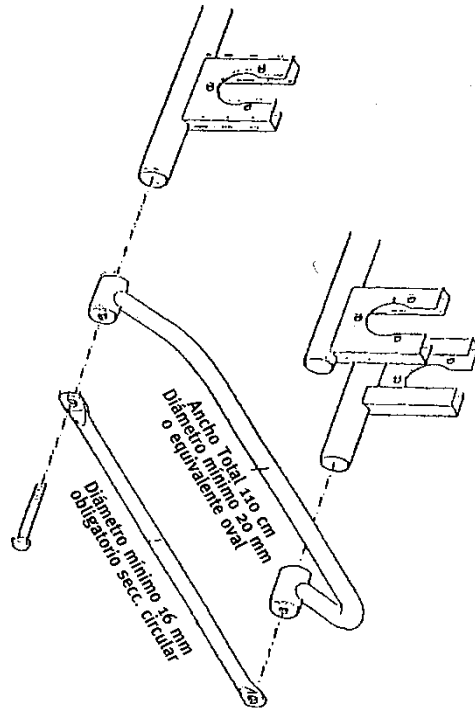


SISTEMA DE FIJACIÓN





**ESQUEMAS DIMENSIONES
PARAGOLPES TRASERO**





REGLAMENTO TECNICO CAMPEONATO FEDERAL DE KARTING EN TIERRA 2024

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIALES

150 c.c. JUNIOR - SENIOR

Art. 1.- MOTORES

- Los motores son 150 c.c., 4 tiempos, varilleros, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual.
- No se permiten motores de fabricación japonesa.
- Marcas autorizadas: Guerrero, Motomel. Corven, Zanella, Insa, Nsu, Mondial y Cerro
- Importante: Solamente se permite varillero no Japón.

Art. 2.- CARTER

- Original del motor con formas y dimensiones externas e internas.
- No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos.
- Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos, marca libre.

Art. 3.- CILINDRO

- Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición.
- Se puede rectificar hasta un máximo de 64.10 mm. Prohibido el uso de camisa cromada.
- Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre, se permite encamisar.
- Los tornillos del cilindro al block serán de 6 mm con sus respectivas guías original de tapa y guías centradoras de cilindros.

Art. 4.- TAPA DE CILINDRO

- Original del motor en su forma y sus dimensiones, cielo de las mismas originales. Altura libre.
- Conductos de admisión y escape se permite pulir
- Junta de tapa de cilindro obligatoria espesor libre, material libre
- Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8,7 mm y un diámetro interior para la admisión de 24,90 mm y 20,20 mm para el escape, no se permite otro trabajo en la tapa que no sea el mencionado anteriormente.
- Se permite poner esparrago en la balancinera y espigarla.
- Se permite suplementar la balancinera.
- Si el diámetro interior del casquillo es superior a la medida original y como máximo de 25,50 mm de admisión y 20,70 mm de escape, será obligatorio el uso de una brida de material ferroso colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 25,00 mm como máximo de diámetro interior por 5 mm de



- espesor, canto vivo y concéntrico a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado.
- h. Se permite colocar el conducto en la admisión para uso único y exclusivo del funcionamiento de la bomba de vacío
 - i. No se permite otro trabajo en la tapa que no sea mencionado anteriormente.
 - j. Se cubicará el cielo de la tapa (cámara), debiendo entrar como máximo 19 c.c. de aceite hidráulico E.P. 20
 - k. Diámetro máximo squish 64 mm.

Art. 5.- GUIAS DE VALVULAS

- a. Originales o de mercado de reposición.
- b. Respetando sus medidas originales, siendo el largo total de la misma de 42 mm como mínimo.
- c. No se permite guía de bronce

Art. 6.- VALVULAS

- a. Originales y competición o de mercado de reposición respetando las siguientes medidas:
 - 1.- Admisión: diámetro cabeza máximo hasta 30,00 mm. Vástago 5,50 mm.
 - 2.- Escape: diámetro cabeza máximo hasta 25,00 mm. Vástago 5,50 mm, forma de hongo libre.
- b. Prohibido válvulas de titanio

Art. 7.- ASIENTO DE VALVULAS

- a. Libre.

Art. 8.- RESORTES DE VALVULAS

- a. Originales o de mercado de reposición.
- b. Deben tener sus medidas y cantidades originales (2 por válvulas).
- c. Suplemento y dureza libre.

Art. 9.- PLATILLO DE VALVULAS

- a. Originales o de mercado de reposición, respetando sus medidas originales.

Art. 10.- VARILLAS DE VALVULAS

- a. Originales o de mercado de reposición.
- b. Se permite varilla entera tipo CG.

Art. 11.- RELACION DE COMPRESION

- a. Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 20 c.c. de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía.
- b. Prohibidos elementos postizos fijos o móviles y cualquier tipo de conducto en el interior de la rosca de bujía.

Art. 12.- BALANCINES

- a. Originales o de mercado de reposición, manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.



Art. 13.- BALANCINERA

- a. Original, la misma deberá estar “apretada” con los tres (3) tornillos Originales. Se autoriza suplementar para que de la alzada.

Art. 14.- ARBOL DE LEVAS

- a. Original del modelo.
- b. Alzadas máxima de admisión y escape 7,00 mm (no promedio, se mide individualmente). Medidas en el platillo, sin luz de válvula, se permite corrector de árbol de levas.

Art. 15.- CIGÜÑAL

- a. Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 49.5 mm (+/- 0,1 mm).
- b. Peso mínimo 3.900 Kg. Peso máximo 4,150 kg.
- c. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado.
- d. Chaveta en su lugar de origen.

Art. 16.- BIELA

- a. Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo. Su medida es: 103.5 mm de largo ,15 mm perno de pistón y 30 mm de muñón.
- b. Prohibido muñón desplazado.

Art. 17.- PISTON

- a. Tipo original del motor, en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original.
- b. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado.
- c. Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 18.00 mm. + 0,3 mm como máximo, y 17.00 mm como mínimo. Se permite cabeza redonda con chanfles de costado.
- d. Medida de la parte superior del perno a la parte superior del primer aro (compresión) 11.00 mm y de la parte superior del primer aro (compresión) al filo de la cabeza 4,20 mm.
- e. Se permite retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no más de 32 mm de admisión y no más de 27 mm de escape.
- f. Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas.
- g. Se permite ranurar la pollera para lubricación

Art. 18.- PERNO DE PISTON

- a. Original o de mercado de reposición.
- b. Prohibido su desplazamiento.
- c. Diámetro 15 mm

Art. 19.- AROS

- a. Tipo original - Cantidad 3 (tres) aros.
- b. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos).



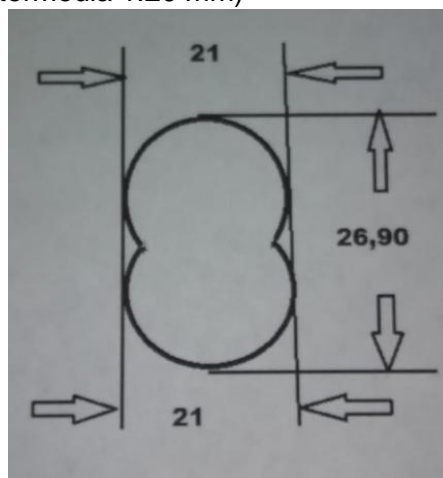
- c. Medida mínima del espesor de los aros: 1º y 2º aro 1 mm c/u. - 3º aro 2,30 mm.

Art. 20.- ESCAPE

- Será único para todas las clases 150 c.c.
- Silenciador marca "Alesina" modelo R3, Curva: libre.
- El uso del Silenciador marca "Alesina" modelo R3 será obligatorio durante todo el año.
- No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del 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.

Art. 21.- CARBURADOR

- Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés.
- Manteniendo su forma original en su interior y exterior.
- Se permite eliminar el sistema de cebador así también la bomba de pique, en este caso se debe tapar el inyector de la misma.
- Gliceurs y aguja: libres.
 - Cortina: hasta 22 mm de diámetro original, sin ningún tipo de maquinado.
 - Largo de Cortina: 35,04 mm y 38,13 mm +/- 0,50 mm. Se prohíbe todo tipo de trabajo.
 - Garganta: 26,90 mm + 0,2 mm de alto y 21,00 mm máximo de ancho. Ver plano adjunto.
 - Emulsionador (Caña o Difusor): Totalmente original en forma y cantidad de orificio emulsionadores, se permite agrandar los orificios hasta un máximo de 0.80 mm sin orientar, ósea en su posición perpendicular de fábrica. Ver plano adjunto
 - Entrada de aire de carburador (pasaje) máximo 1.5 mm. (Medida del conducto de intermedia 1.20 mm)



Art. 22.- TUBO DE ADMISION



- a. Original o de mercado de reposición, respetando las medidas originales.
- b. Se permite de aluminio respetando las medidas originales

Art. 23.- FILTRO DE AIRE

- a. Libre en su forma.
- b. Prohibido cualquier clase de sistema de forzador u orientador de aire en su interior. Prohibido el uso de Venturi o cono dentro de él.
- c. Debe terminar en canto vivo a la entrada del carburador.
- d. Se autoriza colocar un alargue recto entre la boca del carburador y el filtro de 100 mm máximo.

Art. 24.- BRIDA RESTRICTORA

- a. Sera obligatorio el uso de una **BRIDA** de material ferroso entre el tubo de admisión y el carburador de 26 mm como máximo de diámetro interior x 5 mm de espesor, canto vivo, concéntrica a la garganta del carburador con un agujero para su precintado.

Art. 25.- ENCENDIDO

- a. Original o de reposición 8 bobinas.
- b. Se permite eliminar las bobinas de cargas.

Art. 26.- CAPTOR (encendido)

- a. Original o de mercado de reposición.
- b. Debe estar en su fijación original.

Art. 27.- CDI Y BOBINA DE ALTA

- a. CDI: es libre y deberá funcionar con el encendido del motor, "NO a BATERIA".
- b. BOBINA de ALTA: deberá ser del mercado de reposición (no de competición)

Art. 28.- BUJIA

- a. Capuchón de bujía; Libre (sin resistor)
- b. Cable de bujía original (sin resistor)

Art. 29.- BATERIA

- a. Deberán ser estas las denominadas de gel. Prohibido usar de ácido.
- b. Deberán estar perfectamente fijadas en zona del chasis a un costado de la butaca (izquierda), o detrás de la misma, ofijada en la cuna del motor.
- c. Prohibido instalarla delante del tanque de combustible.

Art. 30.- SISTEMA DE ARRANQUE

- a. Original.
- b. Se permite eliminar eje y engranaje de patada, burro de arranque en funcionamiento, la instalación de arranque tiene que estar separada a la instalación del encendido.

Art. 31.- RODAMIENTOS – RETENES

- a. Originales y/o de mercado de reposición.



Art. 32.- CAJA DE CAMBIOS

- a. Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición., respetando su relación originalen cantidad de dientes.
- b. Prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor

Art. 33.- TRANSMISION PRIMARIA

- a. Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes,
- b. Diámetro exterior y ancho, original.
- c. Engranajes de caja:

- 1º 36 x 13
- 2º 32 x 17
- 3º 28 x 20 - 29 x 20
- 4º 26 x 23
- 5º 24 x 25

Art. 34.- TRANSMISION SECUNDARIA

- a. A cadena con eje rígido.
- b. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de (60 mm), sesenta milímetros de ancho por el largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje.

Art. 35.- EMBRAGUE

- a. Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de disco 5 y 6.
- b. Engranaje primario 73 - 18.-. Engranaje helicoidal.
- c. Se permite 4 o 5 y 6 tornillos.
- d. Se permite cargar resortes.

Art. 36.- TAPA CUBRE EMBRAGUE

- a. Se autoriza la colocación de un racor de conexión roscado a la misma para la respiración y colocar manguera a tacho recuperador de líquidos.

Art. 37.- VOLANTE MOTOR

- a. Original y/o de mercado de reposición prohibido cualquier tipo de mecanizado.
- b. Peso mínimo completo 1.950 Kg, con su chaveta en lugar de origen.

Art. 38.- TUBOS DE ADMISION O EMPALME

- a. Se prohibirá cualquier sistema que pueda alterar el desplazamiento de dicho tubo por sistemas variables, capaz de mejorar la performance del motor.
- b. Cualquier sistema de POWER - VALVE está prohibido.
- c. Se permite colocar tubo para la succión de la bomba de vacío.

Art. 39.- PRECINTOS

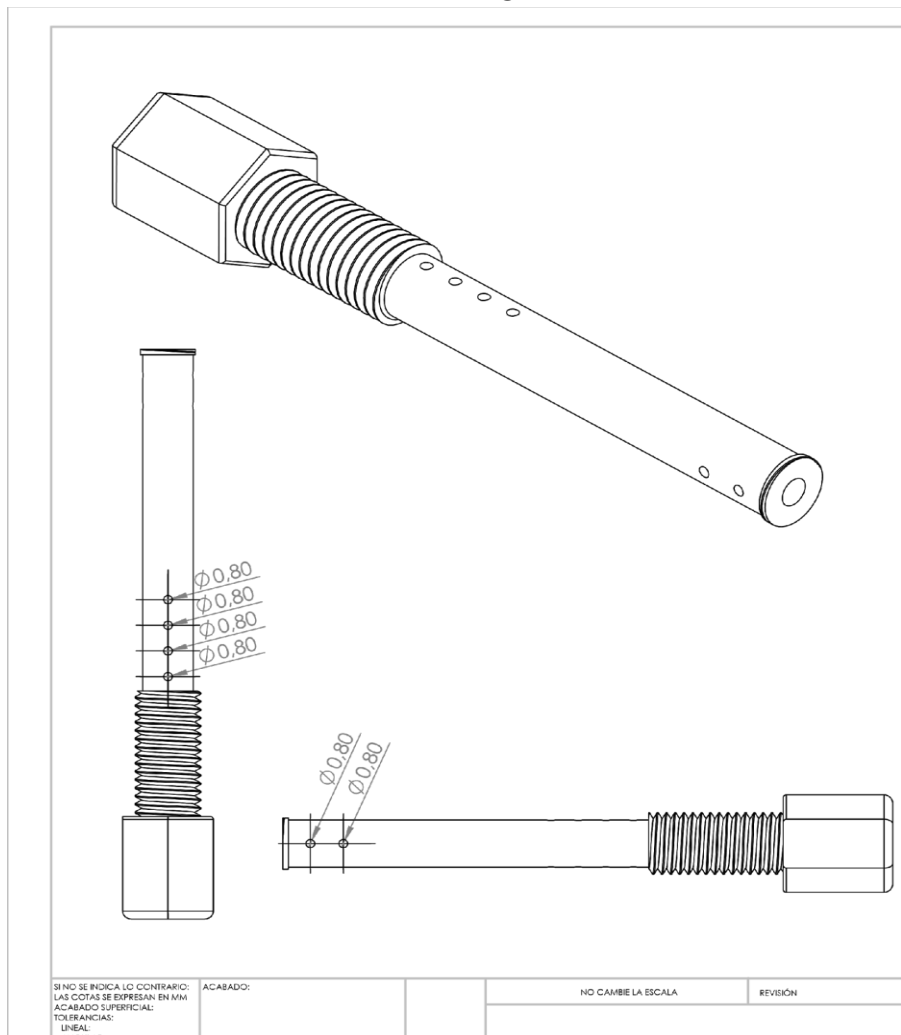
- a. Todo motor deberá tener una perforación en algún tornillo de la tapa de válvulas, una perforación de 1,5 mm en la brida, en la tuerca del carburador y un tornillo de la tapa de embrague de 1,5 mm c/u.



Art. 40.- PESO

- a. **150 C.C. JUNIOR:** Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: **170 kg.** sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia, (o 165 kg con brida de 23 mm)
- b. **150 C.C. SENIOR:** Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: **175 kg.** Sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia, (o 170 kg con brida de 23 mm)

**Emulsionador
PLANO**





150 c.c. PRE JUNIOR

Art. 1.- PRECINTADO DEL MOTOR

- Se deberá perforar la cabeza de uno de los bulones de ajuste de la tapa de válvulas y otro en una de las aletas de la tapa de cilindros, carburador y tapa de embrague.
- Los orificios serán de un diámetro de 2,00 mm de diámetro.
- En caso de registrar válvulas deberá dirigirse al Comisario Técnico en el recinto de parque cerrado.

Art. 2.- MOTOR

- Únicamente marca Guerrero 150 c.c. varillero. 150 c.c. 4 tiempos, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 velocidades con embrague manual.

Art. 3.- 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.
- Marca libre.-

Art. 4.- CILINDRO

- Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial.
- Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 63,5 mm (sesenta y tres milímetros con 5 décimas de milímetro) como máximo.-
- Prohibido el uso de camisa cromada.-
- Altura del cilindro: 67,50 mm como mínimo.-
- Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, de espesor y material libre.-

Art. 5.- TAPA DE CILINDRO

- Original del motor en su forma y sus dimensiones, se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación original de sus conductos, debe estar con la rugosidad de fábrica.
- Conducto de admisión y escape totalmente originales.
- Junta de tapa de cilindro material y espesor libre, obligatorio su uso.
- Altura tapa de cilindro: 81,50 mm mínimo. Cubicación: 17,5 cm mínimo, medida con bureta por barrido, con bujía como termina la competencia, (Aceite hidráulico YPF 20).-

Art. 6.- CASQUILLOS DE VALVULAS

- Admisión: 24,90 mm + 0,10 mm.- Escape: 20,20 mm + 0,10 mm Asientos 45°.-

Art. 7.- CONDUCTOS

- Admisión: 29,5 mm + 0,20 mm. Escape: 27,00 mm + 0,20 mm.-

Art. 8.- ARBOL DE LEVA

- Original del modelo, puesto a punto original con chaveta.



- b. La alzada deberá medirse sobre el platillo, para la válvula de admisión y escape de un máximo de 7,10 mm sin luz,
- c. Está prohibido cepillar la base de la balancinera, respetando sus medidas originales. El mismo será controlado con plantilla.

Art. 9.- GUIAS DE VALVULAS

- a. Originales o de mercado de reposición, respetando sus medidas originales.
- b. No se permite guías de bronce.-

Art. 10.- VALVULAS

- a. De venta comercial, manteniendo su forma y medida original, prohibido pulido y/o mecanizado.
- b. Marca libre.
- c. Medidas:

Admisión	Escape
Ø : 30,00 mm +/- 0,10 mm	Ø : 25,00 mm +/- 0,10 mm
Vástago: 5,5 mm	Vástago: 5,50 mm

Art. 11.- RESORTES DE VALVULAS

- a. Deben tener sus medidas y cantidades originales. Dos (2) por válvula.
- b. Originales o de mercado de reposición.
- c. Medidas:
 - 1. Interior: espiras de 2,70 mm de espesor máximo,
 - 2. Exterior: espiras de 3,60 mm de espesor máximo.-

Art. 12.- ASIENTOS DE VALVULAS

- a. Originales.-

Art. 13.- PLATILLOS DE VALVULAS

- a. Originales de mercado de reposición; respetando sus medidas originales.-

Art. 14.- VARILLA DE VALVULAS

- a. Original del motor o de mercado de reposición.
- b. Largo libre.-

Art. 15.- RELACION DE COMPRESION

- a. Condicionada por cubicaje de tapa de cilindro.-

Art. 16.- BALANCINES

- a. Originales o de mercado de reposición, manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.
- b. Balancinera. Prohibido agregar y/o quitar material.-

Art. 17.- CIGUEÑAL

- a. Tipo y formas originales o de mercado de reposición.
- b. Carrera 50 mm.



- c. Peso mínimo 4,000 Kg.
- d. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado.

Art. 18.- BIELA

- a. Original o de mercado de reposición.
- b. Manteniendo su longitud original (entre centro) para cada modelo.

Art. 19.- PISTON

- a. Original o de mercado de reposición, marca libre.
- b. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo (mecanizado, rellenado o alivianado). No se permite afloración del pistón.
- c. El pistón no debe aflorar con el bisel de abajo.-
- d. Prohibido quitar o agregar material, excepto retocar cavidades para que no peguen las válvulas. Ver croquis.

Art. 20.- PERNO DE PISTON

- a. Originales o de mercado de reposición, no se permite alivianado o mecanizado.
- b. Diámetro 15 mm.-

Art. 21.- AROS

- a. Tipo original, cantidad de tres (3) aros,
 - 1.- primera ranura 1,20 mm.,
 - 2.- segunda ranura 1,20 mm.,
 - 3.- tercera ranura 2,50 mm.
- b. Opcional:
 - 1.- primera ranura 1 mm.,
 - 2.- segunda ranura 1 mm.,
 - 3.- tercera ranura 2 mm.
- c. Todos los aros deben estar activos.

Art. 22.- FILTRO DE AIRE

- a. Sera libre su filtro y acople al carburador.

Art. 23.- TUBO DE ADMISION

- a.- Original o de mercado de reposición, respetando las medidas originales,
- b.- Prohibido su mecanizado.
- c.- Interior: 27,00 mm como mínimo y 28,50 mm como máximo.
- d.- Largo máximo: 40,00 mm.-

Art. 24.- CARBURADOR

- a. Origen chino o taiwanés, con bomba de pique, funcionamiento opcional, sus medidas máximas serán 26,60 mm x 20,50 mm.
- b. Su cortina será de 22,00 mm.
- c. Se permite eliminar el sistema de cebador y tapar los orificios de su eje.
- d. Prohibido quitar o agregar material.-
- e. Aguja libre.-
- f. Posición en altura de la aguja en la guillotina libre, manteniendo su forma de uso original.



- g. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs es libre.-

Art. 25.- BRIDA RESTRICTORA

- a. Se deberá colocar una Brida restrictora entre la Tapa de Cilindros del motor y el Tubo de admisión.
- b. Sera de veintidós (22) mm de diámetro interior totalmente cilíndrica por cinco (5) mm \pm 0,30 mm.
- c. La misma será precintada entre el carburador y el múltiple, para su control.

Art. 26.- EMBRAGUE

- a. Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación.
- b. cantidad de discos 5 (cinco).
- c. Engranaje primario 73-18.

Art. 27.- VOLANTE MOTOR

- a. Original o de mercado de reposición.
- b. Peso sin corona y con bendix 1480 g \pm 50 g.-.

Art. 28.- ENCENDIDO

- a. Volante original manteniendo sus medidas y peso, prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chavetas originales.
- b. Estátor original con 8 bovinas originales.
- c. Captor original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original. CDI original de fábrica o Marca Pietcard número 2379 R.
- d. Prohibido uso de regulador de voltaje.
- e. La tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías.-

Art. 29.- RODAMIENTOS, RETENES, JAULAS, JUNTAS Y CADENAS

- a. Originales y/o de mercado de reposición.

Art. 30.- RELACION DE REDUCCION PRIMARIA

- a. Original del motor, sin modificaciones en su forma y n° de dientes. Z 73 / Z18 = 4,055:1.

Art. 31.- TRANSMISION PRIMARIA

- a. A cadena con eje rígido, todo karting deberá poseer un cubre cadena protector entre el piñón y la corona.

Art. 32.- CAJA DE CAMBIOS

- a. Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes del modelo, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.-

Art. 33.- RELACIONES DE CAJA

- 1° 36/13;
- 2° 32/17;
- 3° 29/20 o 28/20;
- 4° 26/23;



5° 24/25.

Art. 34.- BUJIA

- a. Medida de rosca y arandela original,
- b. grado térmico libre.

Art. 35.- SISTEMA DE ARRANQUE

- a. Tipo original del motor en funcionamiento, permitiéndose extraer sistema de patada de arranque.

Art. 36.- ALTERNADOR

- a. original del motor en sus formas y dimensiones, o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas.

Art. 37.- BATERIA

- a. De uso y funcionamiento obligatorio de 12 v-5AH.-
- b. La misma debe estar correctamente fijada a un soporte metálico ubicado sobre bastidor lado izquierdo de la butaca preferentemente abulonada con planchuela metálica (único lugar de colocación)
- c. Prohibido soporte plástico. Terminantemente prohibido debajo del tanque de combustible.

Art. 38.- ESCAPE

- a. Únicamente Marca DM, con un diámetro interior de 32,50 cm. máximo y 32,00 cm mínimo.-
- b. El largo máximo deberá ser de 55,00 cm \pm 0,5 cm y el mínimo de 50,00 cm \pm 0,5 cm.-
- c. El caño deberá ser (caño negro) prohibido acero inoxidable.-

Art. 39.- FRENOS

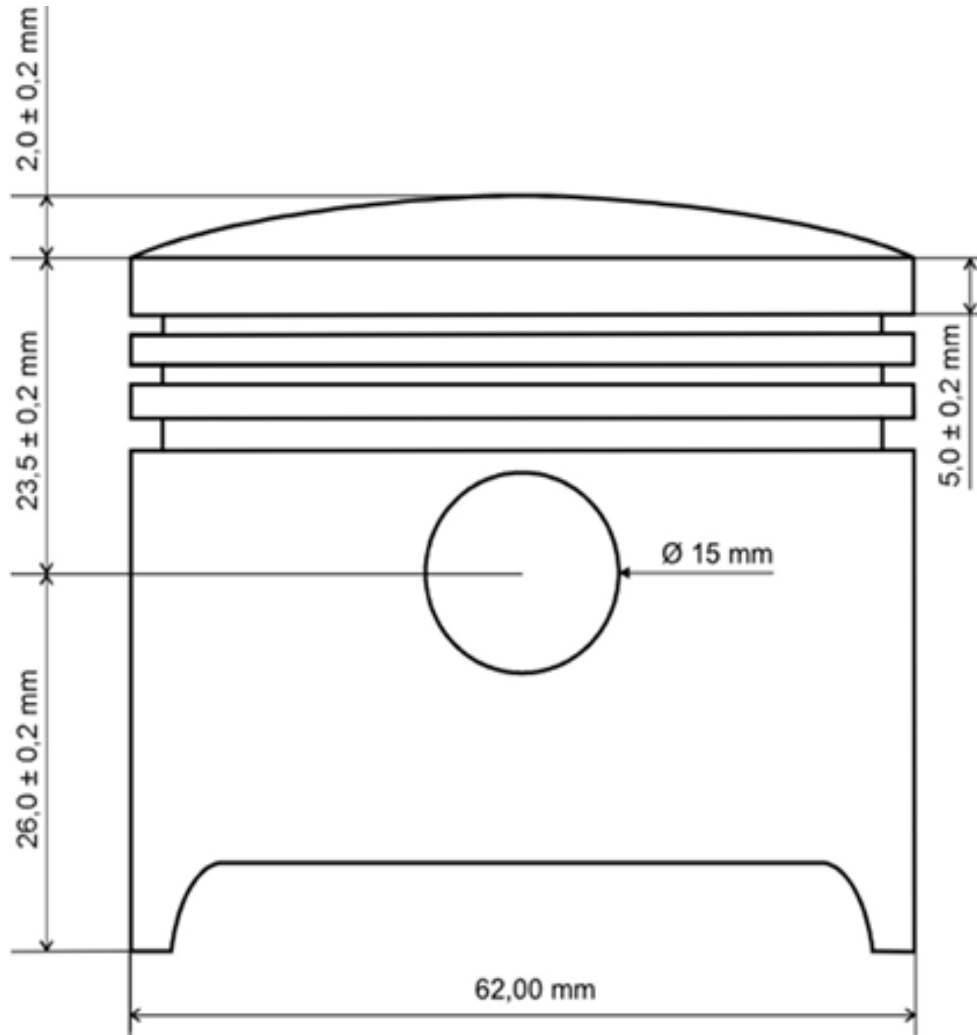
- a. Accionamiento libre, debiendo estar colocado en el eje trasero en forma obligatoria y pudiendo ser opcional en el tren delantero, disco o cinta libre de reparación durante la competencia.

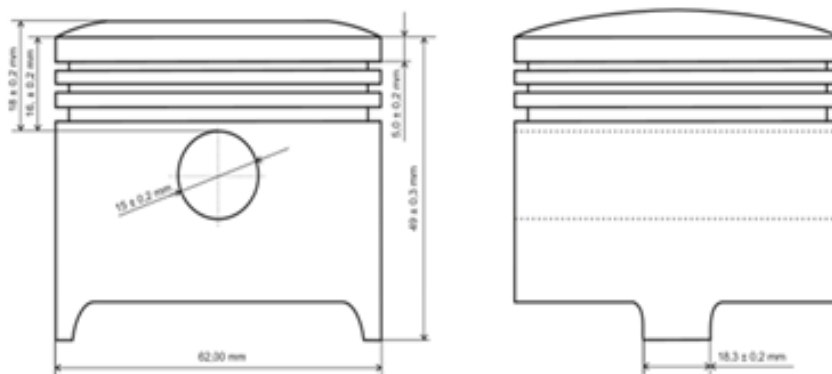
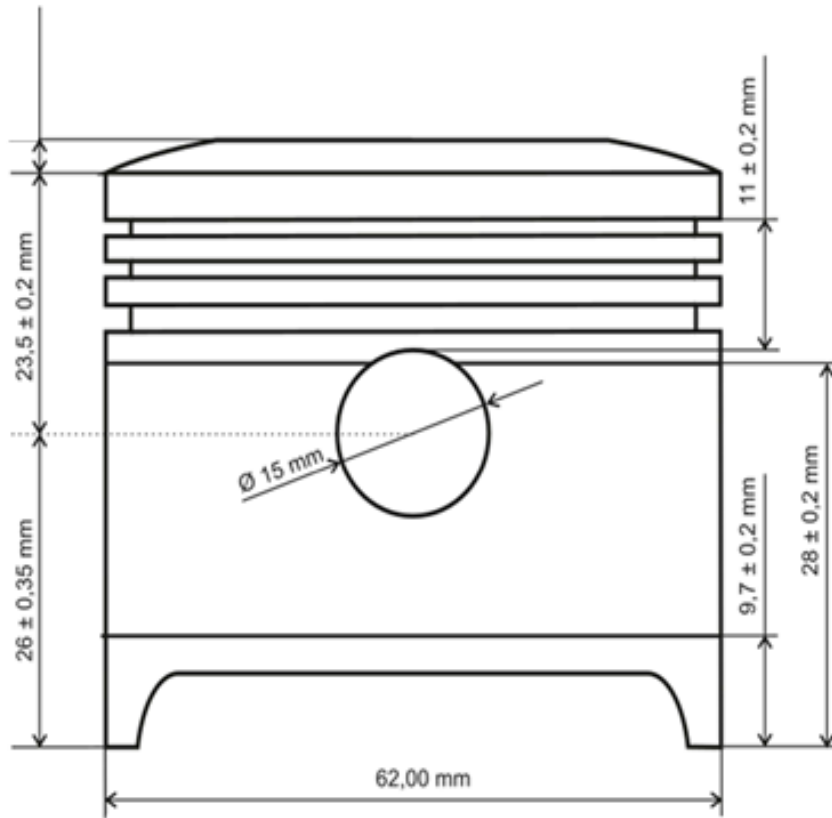
Art. 40.- PESO MINIMO

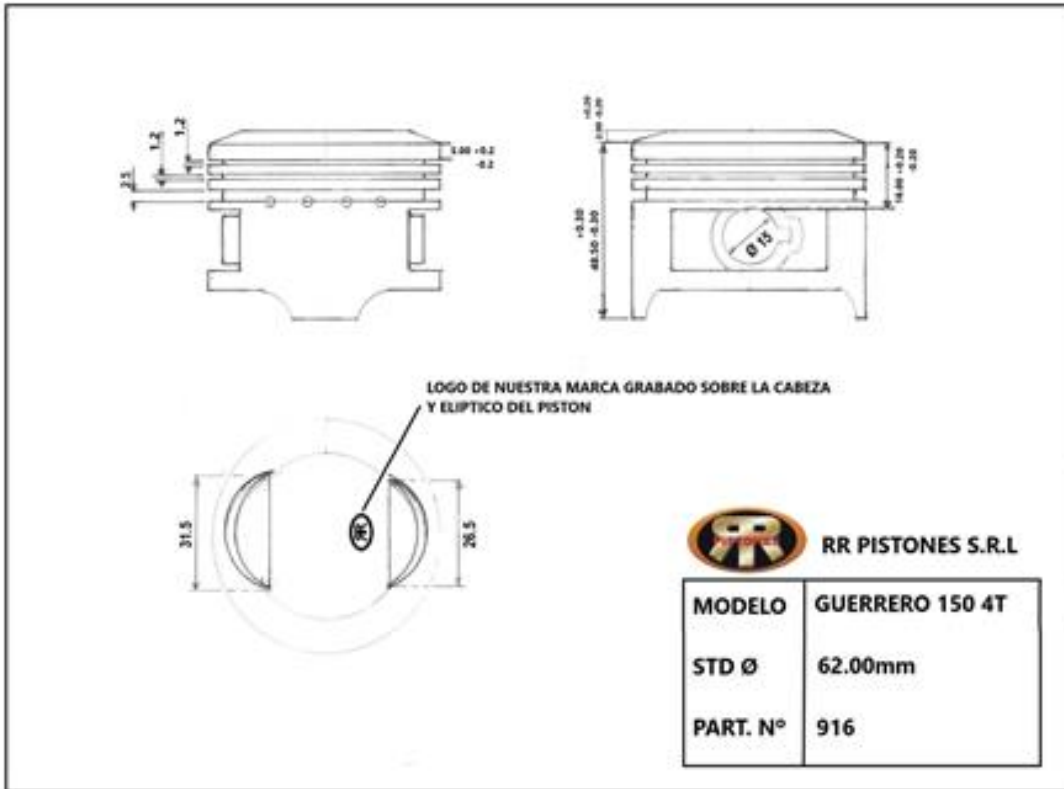
- a. Mínimo con el piloto incluido en orden de llegada, con toda la indumentaria: **155 kg.** sin tolerancia y en las condiciones en que termino la competencia,



Croquis Pistón 150CC Guerrero Ø 62mm









INTERNACIONAL GRADUADOS - CADETES

Art. 1.- MOTOR

- Dos tiempos. Que vengan montados de fábrica en motocicletas tipo Cross. Se prohíbe el uso de válvulas electrónicas.

Art. 2.- CILINDRADA

- Los motores importados (Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, KTM y TM), cilindrada máxima de 127 c.c.

Art. 3.- CIGÜEÑAL

- Original.
- Carrera: 54 a 54,5 mm.

Art. 4.- CARBURADOR

- Libre preparación, hasta 38,20 mm de diámetro como máximo en la boca de entrada y 38,20 mm como máximo en la boca contra el tubo de admisión.

Art. 5.- ESCAPE

- Libre, con amortiguador de ruidos, entiéndase el silenciador o sordina no se reglamenta en medidas, pero debe disminuir notablemente el ruido
- No debe sobrepasar el paragolpe trasero.

Art. 6.- ENCENDIDO:

- Original del motor o sustituto de repuesto.
- Prohibido la caja negra regulable exteriormente

Art. 7.- TAPA DE CILINDRO:

- Libre. Se permite el cielo postizo.

Art. 8.- CILINDRO:

- Original del motor. Exterior original sin ningún tipo de modificación o alteración.
- Prohibido cilindros especiales como las de marca Atenas, Pro- circuit, Gilardoni SXS.
- Preparación interior: libre.
- El cilindro y el carter se permiten recuperar con "poxilina".

Art. 9.- EMBRAGUE:

- Se prohíbe todo sistema de embrague antideslizante, antirrebote o especiales.
- Únicamente debe utilizarse el que viene montado de fábrica con el motor.

Art. 10.- PESO MÍNIMO:

- CADETES:** Ciento setenta (**170**) Kilogramos con el piloto y combustible,



- como terminó la competencia.
- b. **GRADUADOS:** Ciento setenta (**175**) Kilogramos con el piloto y combustible, como terminó la competencia.

MONOMARCA 150 c.c.

- GRADUADOS - CADETES -

Art. 1.- MOTOR – TIPO DE MOTOR

- a. Marcas Kayak, Downen, Guerrero y Okinoi, todos de origen chino, monocilíndrico, 150 c.c., 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.
- b. Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.

Art. 2.- CARTER

- a. Carter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.
- b. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.
- c. Se permite quitar el censor de marcha neutra y de velocidad

Art. 3.- CILINDRO

- a. Original del motor o su reemplazo idéntico de venta comercial.
- b. Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de \varnothing 62,5 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Se permite encamisar con fundición gris.
- c. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, medida y material libre.
- d. Carrera: 49,3 mm +/- 0,20 mm
- c. Cilindro: altura máxima 68 mm. +/- 0.50 mm.





Art. 4.- TAPA DE CILINDROS

- a. Original del motor o su reemplazo de venta comercial.
- b. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros. Espesor de la junta: libre
- c. El cubicaje de la cámara de combustión se tomará motor armado, el pistón en el P.M.S., hasta el borde superior de la rosca de la bujía y será de diecisiete (17) centímetros cúbicos como mínimo, sin tolerancia (se medirá con aceite hidráulico, bureta con sistema de decantación).
- d. Orificios de admisión de la tapa de cilindros; \varnothing 30 mm. (máximo)
- e. Orificios de escape de la tapa de cilindros; \varnothing 29 mm. (máximo).
- f. La medida interior de los conductos, tanto de admisión como de escape, es libre.
- g. Se permite encasquillar, material de fundición gris, inmantable.
- h. Casquillos: **admisión:** \varnothing 25,90 mm. (mínimo), \varnothing 26,20 mm. (máximo); **escape:** \varnothing 21,50 mm. (mínimo), \varnothing 21,80 mm. (máximo), manteniendo cuarenta y cinco grados (45°) y una parte recta de 4 mm. como mínimo.
- i. Prohibido el agregado de material.
- j. Se permite pintar, enarenar o granallar por fuera la Tapa de Cilindros y la Tapa de Válvulas.
- k. El "squish" de la Tapa de Cilindros no puede superar los 62,5 mm. de la junta.
- l. Prohibido el uso de Tapas de Cilindro marca "GMX".

Art. 5.- ÁRBOL DE LEVAS

- a. Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original.

Admisión	Escape
6,52 mm. (máximo)	6,36 mm. (máximo)

- b. No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa.
- c. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza.
- d. Se permite el uso de una corredera en el engranaje del árbol de levas.
- e. Este elemento será medido con una plantilla provista por la Comisión Técnica

Art. 6.- GUIAS DE VALVULAS

- a. Originales en material y forma.
- b. Del lado del conducto; libre en los conductos de admisión y escape.

Art. 7.- VALVULAS

- a. Originales, de material magnético con sus correspondientes trabas. Se permite el torneado de su cabeza para llevarla a la medida original. No se permite el torneado del asiento. Medidas:

Admisión	Escape
\varnothing : 31,60 mm +/- 0,20 mm	\varnothing : 26,00 mm +/- 0,20 mm
Vástago: 5,50 mm	Vástago: 5,50 mm
Largo: 91,50 mm. (máximo)	Largo: 90,60 mm. (máximo)

- b. Prohibido su mecanizado.
- c. Opcionalmente se permite el uso de válvulas "3B - M.P.I." originales del modelo, las que ante cualquier eventualidad, serán controladas mediante



comparación de piezas con la muestra patrón.

Art. 8.- PLATILLOS DE VALVULAS

- a. Originales o “3B - M.P.I.”, de material magnético.

Art. 9.- RESORTES DE VALVULAS

- a. Originales o similares de venta comercial. Se permite resortes marca “M.P.I.”
- b. Cantidad por válvula igual a la original del motor.
- c. Diámetros del resorte grande 26,5 mm. y chico 17.5 mm., arandela grande hasta 2 mm. y chico hasta 1,50 mm.
- d. Conjunto Espiral 1:
- I. Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,8 mm.
 - II. Espiral chico: 9,5 vueltas y de diámetro 2,5 mm.
- e. Conjunto Espiral 2:
- I. Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,7 mm.
 - II. Espiral chico: 7,5 vueltas y de diámetro 2,7 mm.
- f. Se permite el intercambio de conjunto espiral y colocar arandela de hasta un (1) mm. de espesor.

Art. 10.- BALANCINES

- a. Originales. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales.



Art. 11.- CIGÜEÑAL

- a. Se permite utilizar cigüeñal con dos (2) tortas iguales se permite torneado del lado del embrague 103 mm. +/- 0,5 mm. con un peso 3,420 Kg. (mínimo) con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.
- b. Chavetero: 4 mm., original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

Art. 12.- BIELA

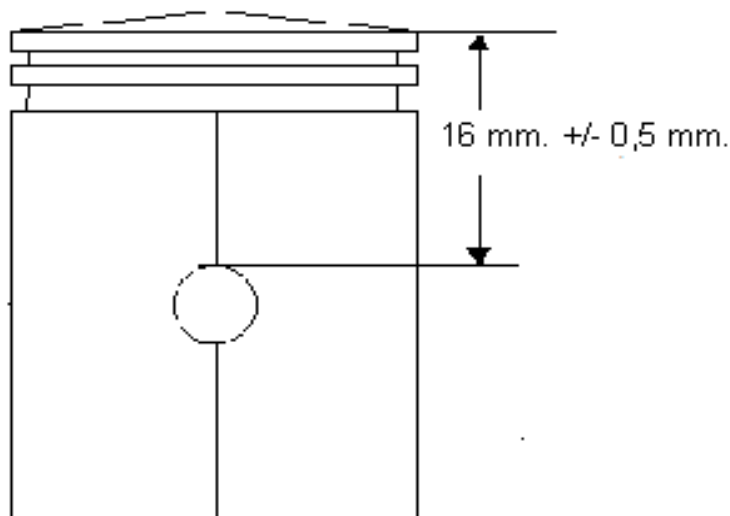
- a. Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros de 103,5 mm.
- c. Perno de pistón 15 mm., muñón 30 mm.
- d. Se permite biela de muñón angosto con arandelas laterales para equiparar su espesor.



e. No se permite ningún tipo de modificación

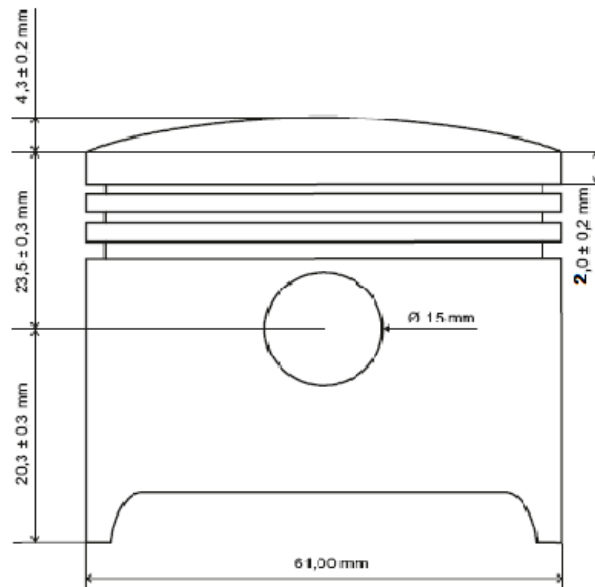
Art. 13.- PISTON

- a. Original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros.
- b. Prohibido el uso de pistón de competición.
- c. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Únicamente se permite retocar la cavidad del pistón para el alojamiento de las válvulas.
- d. Está totalmente prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado).
- e. La afloración del pistón no debe superar los 4,5 mm. en su parte más alta.
- f. La cabeza del pistón (donde se toma la medida según croquis), no debe sobresalir de la camisa.
- g. Perno: se permite cambiar el seguro seger del pistón por teflón.
- h. Perno: 15 mm., del perno a la cabeza del pistón: 16 mm. \pm 0,5 mm. (ver croquis).





Marca MAD



M.A.D INDUSTRIAL S.R.L
www.pistonesmad.com

Art. 14.- AROS

- Originales del motor o similares.
- Cantidad original.
- Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.
- Primer aro: 1 mm ó 1,20 mm; segundo aro: 1 mm ó 1,20 mm; y tercer aro: 2 mm ó 2,5 mm.

Art. 15.- CARBURADOR

- Marca PZ27, de fabricación china o japonesa. Debe estar homologado por la Comisión Técnica.
- Opcional el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes.
- Difusor: original \varnothing 26.80 mm. (máximo) x \varnothing 20,03 mm. (máximo), aguja original. Cañita: \varnothing 0.57 mm. (+ 0.02 mm.)
- Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.
- El diámetro de paso de combustible de los gliceurs:
 - Alta: \varnothing 115 mm. (máximo).
 - Baja: \varnothing 75 mm. (máximo).
- Estándar interior y exterior
- No se permite bomba de pique.
- Venas de aire.
 - Alta: \varnothing 0.97 mm. (+ 0.02 mm.)
 - Baja: \varnothing 1.27 mm. (+ 0.02 mm.)



Art. 16.- FILTRO DE AIRE

- a. De material espuma y goma, debiendo el mismo, cumplir con su propósito y no poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior.
- b. Se prohíbe cualquier tipo de toma dinámica o precámara delante del filtro o entre el filtro y el carburador.

Art. 17.- TUBO DE ADMISION

- a. Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones.
- b. Tanto el tubo de admisión como el carburador deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.
- c. Se podrá trabajar en su interior, para poder llevarlo a la medida. Queda prohibido el agregado de algún tipo de pieza con el fin de canalizar u orientar el fluido en su interior.
- d. Diámetros: lado de la tapa: 30 mm. (máximo), 28,5 mm. (mínimo); lado del carburador: 28,5 mm. (máximo)
- e. Se permite espiga para el centrado del tubo de admisión.



Art. 18.- ESCAPE

- a. Únicamente el autorizado por la CNK, manteniendo sus formas y sus dimensiones originales. Se permite quitar borde de soldadura en la boquilla del mismo.
- b. La junta de escape en su interior, no podrá ser inferior a $\varnothing 29$ mm.
- c. El espesor de la junta de escape: 4,5 mm. (máximo).

Art. 19.- RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS

- a. Libres, manteniendo las medidas originales.

Art. 20.- EMBRAGUE

- a. Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) original.

Art. 21.- TRANSMISIÓN

- a. **Primaria:** 1º: 36; 2º: 32; 3º: 28; 4º: 26; 5º: 24.
- b. Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes 21, como así también su diámetro exterior 41,70 mm y ancho original: 25,60 mm
- c. **Secundaria:** 1º: 13, 2º: 17,3º: 20,4º: 23,5º: 25.
- d. Número de dientes de piñón y de corona: libres.
- e. Cadena de dimensiones similares a utilizada por el motor original. Cadena paso: $\frac{1}{2}$.
- f. Tapa cubre transmisión: opcional su uso.
- g. Para los motores Guerrero, Downen y Okinai, se permite la relación primaria original del motor, o en su reemplazo (opcional), la del motor Kayak.

Art. 22.- SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE

- a. Original debe funcionar
- b. Llave de corte de uso opcional.
- c. Se permite cambiar el buje del burro de arranque por un rodamiento.

Art. 23.- BATERIA

- a. Obligatoria en funcionamiento



Art. 24.- ENCENDIDO

- a. Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.
- b. CDI: original del modelo de motor. Estándar. Sin avance y sin atraso.
- c. Se prohíbe el uso de regulador de voltaje.



Art. 25.- BUJÍA

- a. Original o de reemplazo similar a la original.
- b. Se prohíbe el uso de punta de platino.
- c. Prohibido su torneado y deberá tener la arandela original. Este será medido en pruebas de clasificación, series y final

Art. 26.- PESO MÍNIMO

- a. Para todas las categorías: con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.
 1. **CADETES:** Ciento setenta y cinco (175) Kilogramos.
 2. **GRADUADOS:** Ciento ochenta y cinco (185) Kilogramos.