

Reglamento Técnico Karting 110cc Standard / Mayores

- 1- MOTORES PERMITIDOS:** Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar, etc. Estándar comercialmente denominado 110cc de fabricación china.
- a. Cilindrada máxima 116cc. Fórmula para cubicar los motores: Cilindrada: diámetro dividido 2 por sí mismo por carrera por 3.1416.
 - b. Arranque eléctrico obligatorio en funcionamiento
 - c. Codo de admisión, de aluminio e interior rugoso original de fábrica pudiendo ser de Motomel guerrero Gilera radar etc.
 - d. Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión) de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar
 - e. Leva, original de cada motor
 - i. Alzada medida al camón
 - ii. Admisión será hasta 5.70mm
 - iii. Escape será hasta 5.50mm
 - iv. Alzada medida al platillo de válvula (esta será sin luz)
 - v. Admisión y escape 6.00mm
 - vi. Medida menor del camón 21.03 +/- 0.10 SIN TOLERANCIA
 - f. Guía de válvula originales en material forma y medida
 - g. Válvulas tipo originales de fábrica de cada motor a 45° (grados)
 - i. Válvula de admisión 23 mm
 - ii. Válvula de escape 20 mm
 - h. Casquillo de asiento de válvulas medidas de interior
 - i. Casquillo de admisión 18,90 mm máximo SIN TOLERANCIA
 - ii. Casquillo de escape 17,00 mm máximo SIN TOLERANCIA
 - iii. La salida de escape y admisión debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso
 - i. Cilindros deben ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (chino). Quedando a consideración de la C.D. el intercambio de cilindro
 - i. Se prohíbe todo cepillado alguno
 - ii. Altura total mínima para recorrido corto de 69 mm
 - iii. Altura total mínima para recorrido largo 78 mm
 - iv. Pistón de forma original de uso comercial sin reformas artesanales. Altura mínima de perno a cabeza 12,40 mm perno de pistón 13 mm
 - j. Aros de compresión 1mm de espesor +/- 0.10 mm tolerancia. Todos los aros originales con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medidas correspondientes.
 - k. Junta tapa de cilindro espesor libre.
 - l. Tapa de cilindro estándar de cada motor, sin reforma artesanales, manteniendo todas las formas originales. No se permite el cepillado. Altura total mínima de tapa 91mm medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de alza válvulas
 - i. La admisión será cubicada con aceite 2t, deberán entrar como máximo 21cc al borde de la misma
 - m. Relación de compresión 10 a 1. El llenado del cilindro se contara hasta la parte superior de la rosca de bujía al cual se le descontara el llenado de la rosca que corresponde a 0.750 ml³. Relación de compresión: Cilindrada más llenado dividido llenados.
 - n. Balancines, originales en su remplazo, similar en todas su medidas. Prohibido todo trabajo artesanal
 - o. Resortes de válvulas, 2 por c/u. originales sin trabajo.
 1. Espesor de resorte externo 2.5 mm. . (+/-) 0,05 con 7 (siete) Expiras
 2. Espesor de resorte interno 1.9 mm.
 3. Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de 0.8 mm.
 - p. Platillo de válvula, altura total 8 mm.
 1. Apoyo de resorte interno 3 mm.
 2. Apoyo de resorte externo 1.5 mm.

- q. Cigüeñal original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso.
 - 1. Motor gurrero 55.5 mm.
 - 2. Motor radar Motomel y Gilera 49.5 mm.
 - 3. Motor Gilera 56 mm.
 - r. Distribución original a cadena prohibido todo tipo de trabajo artesanal a la misma SE PERMITE CORRECTOR EN ENGRANAJE DE LA LEVA
 - s. Carter original sin reforma
- 2- **VELOCIDADES:** Las Cajas estándar de serie de cada motor únicamente de 4 Velocidades.
- a. Eje Primario
 - i. 1ra 12 dientes
 - ii. 2da 17 dientes
 - iii. 3ra 21 dientes
 - iv. 4ta 24 dientes
 - b. Árbol secundario
 - i. 1ra 34 dientes
 - ii. 2da 29 dientes
 - iii. 3ra 26 dientes
 - iv. 4ta 23 dientes
- 3- **TRANSMISIÓN:** Primaria 69 dientes de corona 17 dientes de piñón Relación 4 a 1.
- 4- **EMBRAGUE:** Original de uso comercial de serie que corresponda a cada motor, sin reformas artesanales
- 5- **ESCAPE:** Libre, deberá estar encuadrado dentro de las medidas del bastidor del chasis, y en su altura no podrá sobrepasar la altura del volante.
- 6- **ALIMENTACIÓN:** Como bomba de combustible mecánica accionada por leva, no se permite Bomba de vacío. Ni cualquier otro tipo de alimentación que no sea por medio de la bomba mecánica, la cual deberá estar sujeta detrás del eje trasero y accionado por este mismo Con las medidas mínimas de seguridad. Deberá tener en forma obligatoria un mecanismo accionado por cable colocado en el volante o palanca de cambio para ser accionado por el piloto. Deberá tener su debido retorno a tanque de combustible.
- 7- **REFRIGERACIÓN:** Se permite refrigerar el cilindro por intermedio de una manguera (plástica o goma) por dentro del pontón lateral, no pudiendo tener cortes, bordes o filos en su parte exterior y su parte superior del pontón.
- 8- **CARBURADOR:** Carburador original cortina 15mm se prohíbe todo tipo de trabajo, deberá tener su correspondiente cebador solo queda la posición de la aguja libre en la guillotina y chicler Deberá tener una descarga del venteo de no menos de medio lt. bien sujeta en la parte posterior del kart y con buena seguridad, también deberá conectarse la manguera del respiradero del motor. Esta descarga deberá ser limpiada antes de cada prueba.
- 9- **FILTRO DE AIRE:** Libre. Se prohíbe todo tipo de sobre alimentación. Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; su posición forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto y que respete los lineamientos tradicionales.
- 10- **CAMBIO DE PARTES:** En Motor no se permite desarmar ni tocar ninguna de sus partes dentro de la carrera, Chasis no se permite el cambio de chasis una vez iniciada la competencia toda reparación de motor y chasis quedan prohibidas pudiendo la C.D. evaluar cada caso los motores serán precintados por el equipo Técnico de la categoría, cualquier reparación que el piloto realizara deberá estar autorizado por la C.D.
- 11- **ENCENDIDO:** Original de cada motor en uso sin modificaciones artesanales.

- 12- EL EJE DE PATADA:** Deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque.
- 13- EL ARRANQUE:** eléctrico deberá estar en funcionamiento, con pulsador y llave de corte tipo parador. El regulador de voltaje deberá estar en funcionamiento, sin ninguna llave de corte la batería deberá estar bien sujeta y con descarga de líquido a la descarga de venteo del carburador.
- 14- FRENOS:** Mecánicos accionados a cable, debiendo estar colocado en eje trasero de forma obligatorio y pudiendo ser opcional en tren delantero (disco o cinta) libres de reparación y reposición durante la competencia.
- 15- CHASIS:** Puede ser de construcción artesanal o en serie ejes de hasta 30 Mm., homologado sus dimensiones ancho máximo 118 Cn. Las mediciones se tomarán en llantas sin las gomas en sus bordes externos, las puntas de eje y eje trasero no podrán sobresalir de las llantas en sus bordes externos.
- 16- RELACIÓN:** Libre.
- 17- COMBUSTIBLE:** Se permite solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor.
- 18- TANQUE DE COMBUSTIBLE:** Deberá ser de material plástico y deberá estar debajo de la torre de dirección perfectamente anclado.
- 19- LASTRE:** Fijado al chasis y precintado perfectamente abulonado.
- 20- EDADES:** Menores con autorización de los padres por escrito y rubricado sin excepción la C.D. evaluará cada caso.
- 21- CUBIERTAS:** Libres Nacionales
- 22- DEFENSAS:** Se deben utilizar pontones laterales de plásticos blandos de alto impacto, de forma cuadradas sin filos ni puntas, se debe colocar en forma obligatoria defensa trasera y un pontón delantero (trompa) homologados, como así también el babero que cubre la columna de dirección donde estarán los datos del piloto y motor en uso. Trompa no puede estar rellena con ninguna clase de material, y debe estar anclada con sus ganchos originales no pudiendo tener precintos, cinta, alambre ni material alguno para reforzar las prendeduras.
- 23- PESO:** Peso mínimo 170 Kg. con piloto y casco.
- 24- VERIFICACIÓN:** A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.
- 25- NÚMEROS:** se respetarán el número que ya poseen en su Karting, llegando a un acuerdo, en el caso que se repita algún número en la misma categoría. Teniendo en cuenta que para este campeonato luego de presentarse con el número deberá seguir con el mismo en las 4 fechas.
- 26- INSCRIPCIONES OBLIGATORIAS:** En el lateral del babero delantero tendrá que tener en forma clara el Nombre y Apellido del Piloto, Grupo y Factor Sanguíneo.
- 27- INDUMENTARIA DEPORTIVA:** El piloto deberá usar; buzo, casco, Protector cervical, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.
- 28- DENUNCIAS:** Deberán realizarse hasta 15 Minutos de finalizada la última serie de la competencia, debiendo abonar un importe de precintado y mano de obra del mecánico de la categoría pudiendo ser actualizado el valor al DÍA de la denuncia.

29- BOLILLEROS: el bolillero de eje traseros permitidos para correr serán los UC 206.

30- LOS RULEMANES: los rulemanes del motor, tanto como cigüeñal de caja de cambio y árbol de levas debe ser ORIGINAL, NO se permiten rulemanes de alta velocidad o cerámicos.

31- TROCHA: Delantera: 1,05 Trocha trasera: 1,19.

32- INTERCAMBIO: Se permite el intercambio de elementos de motores carrera larga con motores carrera corta respetando todas las medidas especificadas en el reglamento.

33- Eje 30

34- NOTA: El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores únicamente se limitara a tomar las medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido y precintarlo, siendo responsable del motor cada propietario. Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C.D. y el mecánico de la categoría pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar. El Responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluara en CD. Y se notificara debidamente a los interesados. De todos los puntos mencionados que no se respeten en dicho reglamento quedara desclasificado sin obtener ningún punto logrado el día de la carrera.

En caso que se determine anomalías en elementos reglamentados o cuando se detecten trabajos y/o mecanizados realizados sobre piezas que por reglamento deben ser original y/o de reposición y que por ello han dejado de ser originales por sus fabricantes: se les aplicara, además de perder los puntos de cada una de las carreras donde se detecte la infracción, se le sumara cada (2) exclusiones, una (1) partida de la serie siguiente desde la última Posición.