

Reglamento Técnico Karting 150cc Multi-Marcas– 2018

- ***CATEGORIA 150 “A” 170 13.00 HP***
- ***CATEGORIA 150 “B” 185 13.00 HP***
- ***CATEGORIA 150 “C” 195 13.00 HP - MAS DE 205 KG 13.50 HP***

1. MOTORES PERMITIDOS:

Los motores permitidos para competir son de origen chinos, multi-marcas sin balanceador. Totalmente estándar (Original de Fabrica). Disposiciones Generales.

La interpretación del siguiente reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones y especificaciones autorizadas en el presente Reglamento.

Ningún elemento podrá cumplir una función distinta a la específicamente prevista por el fabricante del Motor.

Todos los elementos del Motor no especificados en este reglamento técnico deberán ser originales de fábrica, o de remplazo comercial, en caso de reclamos o verificaciones la comisión técnica utilizara para su cometido como elemento de patrón para su control LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA.

A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicaciones este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito ante esta supervisión técnica, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no éste especificado en el mismo y se estará conforme a lo que esta dictamine.

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. Aclaraciones Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante, de fabricación de serie y comercial, “No dé ni para competición” con las características de la original.

Se entiende por Opcional a optar por tener o quitar o/y el uso de la misma.

Se entiende por libre la libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

Se Reglamenta:

- a. ***Motor chino 150 c.c. 4 tiempos:*** únicamente refrigerado por aire, caja de 5 velocidades con embrague mecánico, varilleros.
- b. ***Carter:*** Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales, no se puede alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.
- c. ***Cilindro:*** Original del motor o su remplazo de venta comercial, diámetro estándar 62mm. Permitido su rectificadado hasta un máximo de 1mm altura en las dos superficies de apoyo 68,5mm. Largo total de la camisa 98mm. De fundición. Prohibido el uso de camisa cromada.
- d. ***Tapas de Cilindro:*** Original del motor en su forma y dimensiones, prohibido el pulido, formas y medidas de los conductos tanto de admisión como de escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición.
 - i. Orificio de entrada de admisión 30,0mm.maximo.
 - ii. Diámetro interior de casquillo de admisión 25 mm.
 - iii. Orificio salida de escape máximo 30 mm.
 - iv. Diámetro interior casquillo de escape 20 mm.

2. **ÁRBOL DE LEVAS:** Original del modelo, con buje central, no Torrington, sin reformas artesanales, (puesta a punto originales con chaveta) medida con plantilla.
 - a. Cota mayor 32,8mm.
 - b. Cota menor 26,8mm.
 - c. Alzada de leva de 6mm.
 - d. Engranaje sin corrector.
 - e. Alzada media en el centro del platillo paralelo a la válvula 7.10mm.
 - f. Sin Tolerancia Medida sin luz de válvula.
3. **GUÍAS DE VÁLVULAS:** Original en material, forma y dimensiones o de mercado de reposición respetando sus características originales (de fundición).
4. **VÁLVULAS:** cantidad 2 (dos) Originales o del mercado de reposición o similares en material, forma, masa y dimensiones para admisión y escape, prohibido cualquier clase de mecanizado. Permitidas de origen Japón y 3b nacionales, prohibido el uso de válvulas de competición MPI. Angulo de 45° y diámetro escape 25mm, diámetro admisión 30mm, vástago de 5,5mm para ambas.
5. **PLATILLOS DE VÁLVULAS:** originales o similares en material, forma, masa, y dimensiones.
6. **RESORTE DE VÁLVULAS:** debe tener sus medidas y cantidades originales. Dos (2) por válvulas uno exterior y otro interior. Resorte exterior Diámetro 26mm. Espiras de 4mm. Resorte Interior diámetro 18mm. Espiras 2,8mm.
7. **BALANCINES:** Originales o similares, manteniendo ángulo y demás medidas originales, sin desplazar ni embujar fuera de centro. Perno centrador de 12mm. Varilla de válvulas originales o de mercado de reposición conservando las medidas y características originales. (Comparado con muestra) “Largo; 141,30mm, diámetro; 6,35mm.”
8. **AROS:** tipo original tres (3) alto original, todos los aros deben estar en funcionamiento (activo) dos de compresión de 1,2 mm. y uno de tipo aceitero con dos laminas. Altura del perno altura del perno al primer aro 11mm.
9. **PERNO DE PISTÓN:** original o de mercado de reposición, diámetro 15mm, largo total del perno 50,5 mm. Sin alivianar.
10. **BIELA:** Original de gran serie, no de competición, manteniendo su longitud entre centros y masa mínima, Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma, largo de biela medida con plantilla.
11. **PISTÓN:** Original de serie de uso comercial no competición, sin alivianar en su interior, ni ranurados exterior manteniendo la forma original, altura entre perno y cabeza original de 16mm +/- 0.2mm. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado. Se puede utilizar pistón con baño de asentamiento, siempre respetando medidas originales como dice el reglamento “no de competición”.
12. **CIGÜEÑAL:** Original o similar, manteniendo su recorrido, carrera 50 mm. de tortas redondas “ no Peritas” diámetro 111,79 mm. espesor mayor de tortas 20,6 mm. espesor menor 12,8 mm. peso del cigüeñal armado completo con bolillero y engranaje, cuatro kilos con ochenta y cinco gramos (4,085Kg) con una tolerancia de (+/-) 50grs. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado.
13. **CARBURADOR:** Original del motor Marca KeiHín o similar de uso comercial de origen chino, cortina cilíndrica de 22 mm. con cebador obligatorio, diámetro de boca 27mm. venturi mayor 26mm. venturi menor 20mm. prohibido el pulido o mecanizado del mismo no se puede eliminar o modificar las dimensiones de sus componentes. Chicler libre (Debe tener la bomba de pique, su uso es opcional)

14. **FILTRO DE AIRE:** libre en su forma. Prohibido cualquier clase de sistema de power en su interior o exterior y/o venturi dentro de él.
15. **TUBO DE ADMISIÓN:** Original de mercado de reposición, respetando las medidas originales, prohibido su mecanizado y pulido.
16. **EMBRAGUE:** Original prohibido cualquier tipo reformas (5) cinco discos, canasta de aluminio, “no competición” peso total completo con engranajes, tornillos, bolilleros y empuje, un kilo con setecientos treinta y cinco gramos (1,735kgrs) accionado manual por cable, no automático.
17. **RELACIÓN DE CAJA:** se mide por vueltas de cigüeñal a una de piñón secundario 1^a 11A1, 2^a 7y3/4 A1, 3^a 5y3/4 A1, 4^a 4y1/2 A1, 5^a 3y3/4 A1.- cantidad de dientes medidos en sus engranajes eje primario 1^a 19D. 2^a 14D. 3^a 23D. 4^a 25D. 5^a 17D. eje secundario 1^a 36D. 2^a 28 – 29D. 3^a 26D. 4^a 24D. 5^a 32D.
18. **Relación secundaria:** LIBRE CON PROTECTOR DE CADENA OBLIGATORIO.
19. **ENCENDIDO:** Volante Original manteniendo sus medidas y peso un kilo con quinientos gramos 1,500Kgrs. Prohibido su mecanizado debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original con la cantidad de bobinas originales, Captor original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original CDI original o de mercado de reposición de origen chino prohibido el uso de cdi nacional o fabricación artesanal con avance o sin límite de RPM.
20. **RELACIÓN PRIMARIA:** Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original, 18- 73 diente.
21. **ALTERNADOR:** de uso y funcionamiento obligatorio y deberá cargar un mínimo de 13 A. prohibido cualquier tipo de llave que anule su funcionamiento.
22. **BATERÍA:** de uso y funcionamiento obligatorio de 12V-5AH libre mantenimiento. La misma debe estar correctamente fijada mediante un método seguro.
23. **ALIMENTACIÓN:** con bomba mecánica accionada por leva, no se permite bomba de vacío, ni eléctrica y deberá tener obligatoriamente un comando manual que accione el piloto cuando este detenido en la largada.
24. **COMBUSTIBLE:** solamente de uso comercial de surtidor sin aditivos ni agregados. Tanque de combustible deberá ser de plástico y estar debidamente fijado debajo de la torre de dirección.
25. **VENTEO:** es obligatorio el uso de un recipiente fijado al chasis para el venteo de gases de motor y carburador.
26. **CAÑO DE ESCAPE:** deberá estar encuadrado dentro de las medidas largo, ancho y alto del Karting con silenciador o sordina.
27. **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.
28. **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.
29. **EJE DE LA PATADA:** Deberá estar con todas sus parte y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque.

30. **ARRANQUE ELÉCTRICO:** Deberá estar en funcionamiento, con pulsador y llave de corte tipo parador.
31. **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.
32. **CHASIS:** Puede ser de construcción artesanal o en serie ejes de 30Mm hasta 40Mm., homologado sus dimensiones ancho máximo 118 Cn. Las mediciones se tomaran 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.
33. **LASTRE:** Fijado al chasis y precintado perfectamente abulonado.
34. **EDADES:** Menores con autorización de los padres por escrito y rubricado sin excepción la C.D. evaluará cada caso.
35. **CUBIERTAS:** Libres Nacionales
36. **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.
37. **VERIFICACIÓN:** A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.
38. **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.
39. **INSCRIPCIONES OBLIGATORIAS:** En el babero delantero tendrá que tener en forma clara y visible en ambos laterales del babero Nombre y Apellido del Piloto, Grupo y Factor Sanguíneo.
40. **INDUMENTARIA DEPORTIVA:** El piloto deberá usar; buzo, casco, Protector cervical, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.
41. **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.
42. **LÍMITE:** de rpm 11500 *Sin Tolerancia*.
43. **BRIDA:** esta misma deberá estar ubicada entre el tubo de admisión y el carburador .Su espesor no debe superar los 4 mm sin tolerancia y su diámetro interior debe ser menor a diámetro interior del tubo de admisión. Su uso no es obligatorio solamente en caso de exceder los HP en el banco.
44. **RELACIÓN DE COMPRESIÓN:** 10 A 1 sin tolerancia, la fórmula de la obtención de la misma el llenado será hasta la parte superior de la rosca de la bugía a lo cual se le descontara el llenado de la misma que corresponde a 2 Cm³, (CILINDRADA MAS LLENADO DIVIDIDO LLENADO) (El llenado será echo con las herramientas de la técnica y aceite Bardhal 2t La fórmula de la obtención de la cilindrada será (DIAMETRO DIVIDIDO 2 POR SI MISMO POR CARRERA POR 3,14.16)
45. **SE PERMITE EL INTERCAMBIO:** de elementos de distintas marcas de motores siendo los repuestos chinos o naciones NO Japoneses.
46. **PIÑÓN:** máximo = 18



47. **CORONA:** mínimo = 22

48. **EJE:** 30

49. **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 del reglamento técnico, la que se evaluara en CD. Y se notificara debidamente a los interesados. Y será lo que determina la aprobación de la prueba “por la supervisión Técnica” (QUEDANDO EXCLUSIVAMENTE A CRITERIO, de esta supervisión la revisión, el control o no. de elementos de cualquiera de los vehículos que han competido, habiendo o no pasado el control de potencia.

ACLARACIONES: TODO LO NO ESPECIFICADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO DEBERA SER ORIGINAL DE FABRICA Y HOMOLOGADO POR LA MISMA, SE ENTIENDE POR ORIGINAL EL ELEMENTO DE UN VEHICULO PROVISTO DEL ORIGEN DEL MISMO O POR EL MERCADO DE REPOSICION O COMPONENTE ORIGINAL O LEGITIMO.

CUALQUIER PUNTO NO ESPECIFICADO EN EL PRESENTE QUEDA A CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO Y A RESOLUCION DEL ENTE FISCALIZADOR Y ORGANISADOR.

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.