

CAMPEONATO ZONAL DE KARTING "LA MORENA KART"

Reglamento técnico 150cc 4tiempos – 2018

LA PRESENTE CATEGORIA ES CON BANCO RESPETANDO LOS HP PARA CADA KG CORRESPONDIENTES (ABAJO DETALLADOS)

UNA VEZ REALIZADA LA INSCRIPCIÓN DEL PILOTO EL DÍA DE LA CARRERA, SE DARÁ POR SENTADO QUE EL PILOTO HA LEÍDO EL REGLAMENTO Y LO COMPRENDE CORRECTAMENTE Y NO TENDRÁ DERECHO A RECLAMAR NINGÚN PUNTO AQUÍ MENCIONADO.

Pesos y hp.

150 A-170KG 12.50 HP

150 B-185KG 12.50 HP

150 senior-190 KG 13.00 HP

Menores de 40 años que participen en la categoría seniors deberán pesar mínimo 200kg sin plomo

No se permite agregar mas del 50% de los kilos entre categorías

EN EL BANCO SE REALIZARAN 3 (TRES) TIRADAS DE LA CUAL SE PROMEDIARAN Y SE SACARA LA POTENCIA, ESTA NO DEBERA SUPERAR LA INDICADA PARA CADA PESO, SIN TOLERANCIA.

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 de 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:

- 1) **Motores:** Motor chino 150 c.c. 4 tiempos: únicamente refrigerado por aire, caja de 5 velocidades con embrague mecánico, varilleros.
- 2) **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.
- 3) **Cilindro:** Original del motor o su remplazo de venta comercial, diámetro estándar 62mm. Permitido su rectificado hasta un máximo de 63.50mm. Altura en las dos superficies de apoyo 68.50 mm mínimo sin junta. Largo total de la comisa 98mm. De fundición prohibido el uso de camisas cromadas.
- 4) **Tapa de Cilindro:** original del motor en sus formas y dimensiones, prohibido todo tipo de trabajo artesanal, los conductos tanto de admisión como de escape siendo el mismo tal cual sale del proceso de fundición.
Orificio de entrada de admisión 30mm máximo
Orificio salida de escape 30mm máximo
Diámetro del interior del casquillo de admisión 25mm máximo
Diámetro interior del casquillo de escape 20mm máximo
- 5) **Árbol de Levas:** original ,con buje central no Torrington , sin reformas artesanales ,puesta a punto original ,medida con plantilla.
Cota mayor 32.8mm
Cota menor 26.8mm
Engranaje sin corrector.
Alzada medida al centro del platillo paralelo a la valvula 7.10mm Sin tolerancia.
Medida sin luz de valvula.
- 6) **Guías de válvulas:** Originales en material,formas y dimensiones respetando las características originales .
- 7) **Válvulas:** cantidad 2 origuinales o de mercado de repocicion similares en material,formas,masay dimensiones para admicion y escape ,proivido cualquier clase de mecanizado .proivido uso de competición . Angulo 45 diametro de escape 25mm diámetro admicion 30mm ,vástago 5,4mm para ambas (+,-)0,10 largo total admicion 92mm escape 91.5mm (+,-)0,10
- 8) **Platillos de válvulas:** originales o similares en material, forma, masa, y dimensiones.
- 9) **Resorte de válvulas:** debe tener sus medidas y cantidades originales. Dos (2) por válvulas uno exterior y otro interior.
- 10) **Balancines:** originales o similares, manteniendo angulos y demás medidas sin trabajos artesanales
Perno centrador 12mm .Balancines inferiores:49mm apoyo de leva y 27,5mm apoyo barillas
Barilla levanta válvulas diámetro máximo 7mm largo 141mm (+,-)0,25mm
- 11) **Aros:** tipo original tres (3) alto original, todos los aros deben estar en funcionamiento (activo) dos de compresión de 1,2mm. y uno de tipo aceitero con dos laminas. Altura del perno altura del perno al primer aro 11mm.
- 12) **Perno de pistón:** original o de mercado de reposición, diámetro 15mm. largo total del perno 50,5mm. Sin alivianar.
- 13) **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.
- 14) **Pistón:** original de serie de uso comercial NO COMPETICION sin trabajos artesanal ,altura entre perno y cabeza 16mm (+,-)0,2mmperno diámetro 15mm ,largo 50,5mm sin alivianar
- 15) **Cigüeñal:** original o similar manteniendo su recorrido , carrera hasta 49,5mm de tortas redondas diámetro 111,79mm espesor mayor de tortas 20,6mm, espesor menor 12,8mm,privido su mecanizado,rebajado o balanceado .

- 16) **Carburador:** Original del motor Marca KeiHín o similar de uso comercial de origen chino, cortina cilíndrica de 22mm. 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)
- 17) **Filtro de Aire:** libre en su forma.
- 18) **Tubo de Admisión:** original respetando las formas y medidas 28,5mm máximo
- 19). **Embrague:** original prohibido cualquier tipo de reformas (5) cinco discos 4 resortes canasta de aluminio no competición, accionamiento por cable.
- 20) **Relación de caja:** se mide por vueltas de cigüeñal a una de piñón secundario 1ª 11A1, 2ª 7y3/4 A1, 3ª 5y3/4 A1, 4ª 4y1/2 A1, 5ª 3y3/4 A1.- cantidad de dientes medidos en sus engranajes eje primario 1ª 19D. 2ª 14D. 3ª 23D. 4ª 25D. 5ª 17D. eje secundario 1ª 36D. 2ª 28 – 29D. 3ª 26D. 4ª 24D. 5ª 32D.
- 21). **Relación secundaria:** 17-22 máximo
- 22). **Encendido Volante** Original manteniendo sus. 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.
- 23). **Relación primaria:** Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original, 18- 73 diente
Relacion secundaria : piñón 17 dientes corona 22 dientes máximo
- 24). **Alternador:** de uso y funcionamiento **OPCIONAL**, tener en cuenta que el karting debe arrancar en el banco con pulsador y sin ayuda externa (no **se permite empujar el kart ni hacer puente**) caso contrario el piloto quedara excluido de la técnica.
- 25). **Batería:** 12V-5AH libre mantenimiento. La misma debe estar correctamente fijada mediante un método seguro.
- 26). **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.
- 27). **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.
- 28). **Venteo:** es obligatorio el uso de un recipiente fijado al chasis para el venteo de gases de motor y carburador.
- 29). **Caño de Escape** deberá estar encuadrado dentro de las medidas largo, ancho y alto del Karting con silenciador o sordina.
- 30). **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.
- 31). **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.
- 32). **Eje de la patada** opcional
- 33) **Arranque eléctrico** Deberá estar en funcionamiento, con pulsador y llave de corte tipo parador.
- 34). **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.

35). **Chasis** Puede ser de construcción artesanal o en serie ejes de 30Mm hasta 40Mm., homologado sus dimensiones ancho máximo 118 Cm. 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.

36). **Lastre** Fijado al chasis y precintado perfectamente abulonado.

37). **Edades** Menores con autorización de los padres por escrito y rubricado sin excepción la C.D. evaluara cada caso.

38). **Neumáticos** A verse .

39). **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.

40). **Verificación** A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.

41). **Números:** Serán del 0 al 99 colores y letras perfectamente legibles.

42). **Inscripciones Obligatorias:** En ambos laterales del babero Nombre y apellido del piloto, grupo y factor sanguíneo

En la trompa en la parte inferior el lugar que representa cada piloto (ciudad).

43). **Indumentaria Deportiva:** El piloto deberá usar; buzo, casco, Protector cervical, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia. **DE NO CUMPLIR CON ALGUNO DE ESTOS PUNTOS EL PILOTO NO PODRA SALIR A PISTA**

44). **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.

45). **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.

El mismo será quien 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.)

47) **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 .

48) **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)