

REGLAMENTO TÉCNICO 2026 – K.T.A.G.



110 CC MAYORES

150 CC 4 TIEMPOS "A"

150 CC 4 TIEMPOS "B"

150 CC 4 TIEMPOS "C"



CONTENIDO

1 - DISPOSICIONES GENERALES

2 - DEFINICIONES

3 - CHASIS

BASTIDOR

PIEZAS PRINCIPALES DEL CHASIS

PIEZAS AUXILIARES DE CHASIS

4 - COMBUSTIBLE

110 CC MAYORES

MOTORES

150 CC 4 TIEMPOS "A"

150 CC 4 TIEMPOS "B"

150 CC 4 TIEMPOS "C"

MOTORES

5 - MODIFICACIONES DE REGLAMENTO



1- DISPOSICIONES GENERALES:

- El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero hasta 31 de diciembre del 2025.
- La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos y concurrentes el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO y del REGLAMENTO DEPORTIVO.
- Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas del K.T.A.G. que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinar a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.
- Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descritas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensional y geométrica de las partes originales representadas en el presente reglamento están PROHIBIDAS, exceptuando lo que explícitamente esté autorizado.
- Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que la moto cumple con las exigencias del reglamento vigente.
- Las series y final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria, salvo rotura del mismo, verificada por los comisarios técnicos.
- A menos que se indique expresamente lo contrario, no existe tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.
- Todos los menores de 21(veintiún) años deberán presentar la responsabilidad civil ante escribano público, juez de paz, firmado por el padre y madre, o tutores, de acuerdo a los requisitos de forma para su confección.

2- DEFINICIONES:

- Adquisición de datos: Todo sistema, con o sin memoria, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha el mismo.
- Telemetría: Transmisión de datos entre un vehículo en movimiento y un receptor externo.
- Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.
- Componente de serie, original: cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerando y originalmente montado en la moto o su motor.
- Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masa y materiales de la pieza original.
- Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.
- Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.
- Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.
- Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.
- Chasis: Estructura global de la moto que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.
- Bastidor: Parte de apoyo principal de chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.



- Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “PI” se tomará como 3,1416. $V = 0,7854 \times D^2 \times L$. D= diámetro el cilindro L= carrera del pistón.

3- CHASIS: en general para todas las categorías, sujeto a las medidas especificadas.

Está compuesto de:

- Bastidor de chasis.
- Piezas principales del chasis.
- Piezas auxiliares: A fin de hacer más resistente al karting podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerando piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos.

BASTIDOR: De construcción con caño de acero imantable de sección cilíndrica sólidamente vinculado con soldaduras que superen el 50% del perímetro del caño, sin opción de desmontaje de alguna parte principal del bastidor. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre él inciden cuando este se encuentre en movimiento. Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting. La flexibilidad del chasis, corresponda los límites de elasticidad de la construcción tubular. Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.

PIEZAS PRINCIPALES DEL CHASIS: Hace mención a elementos tales como: llantas y sistema de fijación, eje trasero y sus respectivos soportes, punta de eje, y sistema de comando de dirección. Todos estos elementos deben estar rígidamente vinculados conformando la estructura del chasis. Únicamente se permiten vinculaciones articuladas en el montaje de las mazas sobre las puntas de eje, el eje trasero sobre el bastidor, las puntas de eje sobre el bastidor y los movimientos necesarios para la dirección. Está totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o mecánico.

EJE TRASERO: Eje rígido, macizo o hueco, construido en acero magnético o aluminio con un diámetro exterior en toda su longitud de 30 +/- 0.2 mm.

PARAGOLPES DELANTERO: Realizados en acero magnético y compuesto de al menos dos elementos, Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 400 mm perpendicular al eje longitudinal del karting y una altura de entre 200 mm y 250 mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior deben estar separadas 550 mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal. El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 300 mm perpendicular al eje longitudinal del karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis. Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.

PARAGOLPES TRASERO: Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti-enclavado. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedará unido en su parte inferior a los largueros del chasis. Entre los largueros del chasis, o sea que uno a otro, debe tener una barra de acero magnético de no menos de 16 mm de diámetro. La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200 mm. La barra anti-enclavada tendrá una altura de 80 mm +/- 20 mm del suelo.



Opcional paragolpes trasero construido en plástico inyectado deformable

Proyección trasera (saliente): Máximo 400 mm. Protección de las ruedas traseras: obligatorio.

PUNTAS DE EJE: No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

PISOS: Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbalen de la plataforma del piso. En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10 mm.

DIRECCIÓN: Debe ser comandada por un volante en forma, pudiendo su tercio superior ser recto. Se prohíbe toda dirección 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.

VOLANTE DE CONDUCCIÓN: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberá estar forrados en cuero o material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto o no.

PIEZAS AUXILIARES DE CHASIS: 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 de demás disposiciones facultativas. Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales. Dentro de ellas se encuentran:

- La carrocería.
- El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales y paragolpes.
- 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.

Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas. Se permiten las conexiones flexibles. Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del karting.

CARROCERÍA: La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números, todas de uso obligatorio. La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquina es de 5 mm. Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre. 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. (deformable).

PONTONES LATERALES: Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos trasero, deberían estar contruidos en plástico únicamente. En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Se permite únicamente realizar cortes con la finalidad de poder realizar el montaje del escape. Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal.

No deberán situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio por lo menos 50 mm con el volante (ver figura N°3) 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 este en la posición normal de conducción. Su ancho mínimo es de 250 mm y 300 mm máximo.

CARENADO FRONTAL: Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No deben tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1000 mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650 mm (ver figura N°1). El carenado frontal o trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones fijadas en la figura N°1, tanto en lo relativo a su sujeción como a sus dimensiones.

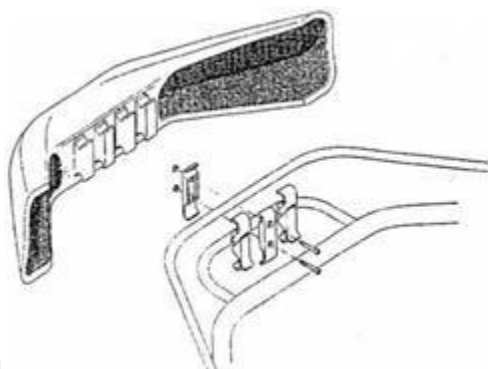


FIGURA N° 1

De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. Se permite la utilización de un precinto para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no debe estar sujetado la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

PLACA PORTA NÚMEROS: De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados, lisa y de 20 cm, por lado. Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.

NÚMERO IDENTIFICATORIO: Deberán ser del color correspondiente según las categorías, de trazos simples. El karting deberá poseer 4 (cuatro) números acompañado del nombre, grupo y factor sanguíneo. Un número en el panel frontal, otro en la placa porta número trasera y los dos restantes en los pontones.

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido. Para las categorías 150cc queda homologado un tanque máximo de 5 litros

BOMBA DE NAFTA: Libre, de accionamiento mecánico o por vacío.

FRENOS: Libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido. Frenos delanteros: Opcional su utilización.

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

ACELERADOR: El acelerador debe estar accionado por un pedal. Este deberá estar dotado de un resorte de retorno.

TRANSMISIÓN: A cadena, con eje rígido. Paso de cadena original (428).



LLANTAS: Deben usarse dos llantas traseras y dos delanteras. Únicamente de fabricación nacional, aleación de aluminio. Prohibida aleación de magnesio y/o titanio.

- **TRASERAS:** Ancho máximo 8" (ocho pulgadas). Mínimo 6" (seis pulgadas).
- **DELANTERAS:** Ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Mínimo 4" (cuatro pulgadas).

COLECTOR DE COMBUSTIBLE: Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero de ½ (medio) litro, mínimo. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible.

PROTECTOR DE CADENA: Todo karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

LASTRE: Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos de metal, sujeto al chasis o al asiento, mediante por lo menos un tornillo de un diámetro mínimo de 8 (ocho) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.

SENSOR DE TIEMPOS: Estará fijado en el soporte de la corbata.

4- COMBUSTIBLE: Se permite solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor. Sin agregado de alcoholes u otros componentes.

OBSERVACIÓN: El presente reglamento queda ABIERTO hasta la tercer (3) fecha inclusive por si hay que hacer ajuste o aclaraciones.

110 CC ESCUELA DIRECTO

EDAD: Desde de 5 años cumplidos hasta 11 años. Aquellos que cumplan 12 años durante el presente año calendario podrán participar en esta categoría. Cualquier edad fuera de estos rangos deberá ser autorizado por la comisión directiva por escrito.

NÚMEROS: Fondo blanco, números negros. En el porta números frontal se deberá identificar la categoría y la potencia en letras blanca.

PESO: Mínimo 120 Kg karting con piloto y casco. Potencia 7,50hp máximo con promedio, de las cuales se realizarán 3 tiras que deberán ser limpias y francas sin ningún tipo de fallas. De lo contrario quedará excluido.

- Aquel karting que no arranque en el banco podrá tener la ayuda del comisario técnico, el cual tendrá una batería con pinzas para hacer puente. Si luego de obtener esta ayuda el karting sigue sin arrancar quedará excluido.
- Para aquellos pilotos/karting que superen los 130 kilos SIN PLOMO en ninguna parte del mismo, tendrá la posibilidad de pedir la autorización para correr con 7,80hp máximo con promedio. Previamente revisado el karting completo por el comisario técnico, además deberá tener la identificación de la potencia y kilogramos en el porta números delantero.



MOTORES: Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar, Zanella todos estándar denominados comercialmente 110 DIRECTOS, todos con arranque eléctrico. Los demás motores de similares características quedan a resolución de la comisión directiva.

TUBO DE ADMISIÓN: Original de cada motor en uso de aluminio e interior rugoso original de fábrica, pudiendo ser de Motomel, Gilera, Radar, Guerrero. Se permite colocar pico para el funcionamiento de la bomba de vacío.

BRIDA: De uso opcional con el fin de poder regular la potencia establecida. UBICADA ENTRE EL TUBO DE ADMISIÓN y el carburador, Orificio circular recto y centrado, diámetro libre. Espesor 5mm máx., material ferroso, prohibido de papel.

CORONA DE DISTRIBUCIÓN: Se permitirá la utilización de corrector de leva. Entrada de naRa a tapa de cilindro (admisión), de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar. Promedio no más de 24 mm de diámetro.

LEVA: Original de cada motor en uso, originales en sus medidas, estándar en todo su formato.

Alzada medida al camón Admisión será de 5,70mm. Escape 5,50mm.

Alzada medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz). Admisión y escape 6,00mm.

Medida menor del camón 21,03mm +/- 0,10mm sin Tolerancia. Se medirá con plantillas que proveerá la categoría.

GUÍA DE VÁLVULAS: Originales en material y forma.

VÁLVULAS: Tipo originales de fábrica de cada motor a 45 grados.

- Válvula de admisión 23mm.
- Válvula de escape 20mm.

CASQUILLOS: De asientos de válvulas, medidas de interior.

- Casquillo de admisión 18,90mm.
- Casquillo de escape 17mm.

La salida de escape debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso.



CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro original 52,50mm se puede rectificar hasta +1,5mm. Junta de base obligatoria, material libre.

Se prohíbe todo cepillado alguno. Altura total mínima de 69mm.

PISTÓN: De forma original de uso comercial sin reformas artesanales. Altura mínima de perno a cabeza 12,40mm. Perno pistón 13,00mm.

AROS DE PISTÓN: 1 mm de espesor aro de compresión tolerancia +/- 0,10 mm, todos los aros originales, con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medida correspondiente.

JUNTA DE TAPA: De cilindro Obligatoria, espesor y material libre.

TAPA DE CILINDRO: Estándar de cada motor, sin reformas 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. Prohibido pulido, arenado, granallado, limpieza con ningún tipo de asido a los conductos de admisión y escape.

RELACIÓN DE COMPRESIÓN: 10 a 1, el cual se ubicará con la correspondiente bureta utilizando aceite 2t.

BALANCINES: Originales o en su reemplazó, similar en todas sus medidas. Prohibido todo trabajo.

RESORTES DE VÁLVULA: 2 por c/u. originales sin trabajo.

- Espesor de resorte externo 2,5mm +/- 0,15 con 7 (siete) espiras.
- Espesor de resorte interno 1,9mm +/- 0,15 con 8 (ocho) espiras.

Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de 0.8mm +/- 0,10mm.

PLATILLO DE VÁLVULA:

- Altura total 8mm +/- 0,10mm.
- Apoyo de resorte interno 3mm +/- 0,10mm.
- Apoyo de resorte externo 1,5mm +/- 0,10mm.

CIGÜEÑAL: original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso. Recorrido 49,5mm.

DISTRIBUCIÓN: original a cadena. Rodillos originales o su reemplazo de reposición.



CÁRTERES: original sin reformas.

EMBRAGUE: original del motor en peso y forma no es permitido tornear ni alivianar ningún elemento del mismo. El multidisco debe tener en uso hasta seis discos y la cantidad de aceros originales en su medida. El centrífugo original deberá accionar a orden de llegada medido a rueda frenada 4000 rpm con tolerancia de 500 rpm. Campana 104mm +/- 0,15mm centrífugo original sin reforma (resorte de centrífugo original de 4,5 o 6 espiras).

ESCAPE: Libre, deberá estar encuadrado dentro de las medidas del bastidor del chasis, y en su altura no podrá sobrepasar la altura del volante.

CARBURADOR: Original de cada motor en uso sin reformas ni trabajos. Deberá tener una descarga del venteo de no menos de medio litro. 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.

PROHIBIDO CARBURADOR TIPO HONDA WAVE.

Es obligatorio retirar todo el sistema de cebador del mismo, además deberá taparse el orificio por el cual entra el eje del cebador.

FILTRO DE AIRE: Libre. Se prohíbe todo tipo de sobrealimentación. 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.

ENCENDIDO: sistema original del motor, CDI original del motor o del mercado de reposición de origen chino, prohibido el uso de CDI artesanal. Deberá cargar un mínimo de 13V. Se prohíbe cualquier llave de corte que anule su funcionamiento. Deberá tener bobina y volante original en peso y forma del motor en uso sin modificaciones artesanales.

BUJIA: de venta comercial (No Competición, Especiales o similares), largo de rosca original.

EJE DE PATADA: Deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque.

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.



BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento.

RELACIÓN: corona 22 dientes mínimo, Piñón 18 dientes máx.; paso de cadena permitido 428.

NEUMATICOS: libre en compuesto, marca y calidad, siempre en su formato slip, de fabricación exclusivamente nacional. Se permite el uso de TRES (03) juegos de neumáticos al año, pudiendo optarse como intercambiar los mismos, siempre dentro de la misma marca.

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: 1060mm máx. Trasera: 1190mm máximo.

150 CC 4 TIEMPOS “A” “B” “C”

NÚMEROS: Fondo azul, números blancos. En el porta números frontal se deberá identificar la categoría, los kilogramos y la potencia en letras blancas.



NEUMATICOS: tres (3) juegos al año marca PRONEC – IBF – MAXXIS

- Cada 3 fechas corridas es un juego menos de neumáticos, esto se aclara para los pilotos que inician tarde el campeonato o su presencia en el mismo es irregular. (ósea que si un piloto inicia el campeonato en la fecha 4 solo tendrá 2 juegos de gomas).
- Se deberá correr con el juego de gomas con el que se clasifica en la fecha correspondiente.

BANCO DE PRUEBAS: El karting deberá arrancar por sus propios medios al momento de banquear.

150 CC 4 TIEMPOS “A”

EDAD: Mínimo 16 años cumplidos. El Comisario Deportivo podrá autorizar a menores dependiendo de su experiencia.

PESO: Mínimo 170 kg.

- **Mínimo 165 kg – 12.5 hp**
- **Mínimo 170 kg – 13 hp**

Peso mínimo en orden de marcha, karting con piloto y casco. Con promedio de potencia, de las cuales se realizarán 3 tiras que deberán ser limpias y francas sin ningún tipo de fallas. De lo contrario quedará excluido No se puede agregar más de 5 kg para cambiar de potencia. Se permite agregar el lastre necesario para



Llegar al peso mínimo de la categoría. Prohibido cambiar de potencia dentro de la misma categoría durante el campeonato.

150 CC 4 TIEMPOS “B”

PESO: **Mínimo 180 kg.**

- **Mínimo 180 kg – 13.5 hp**

Peso mínimo en orden de marcha, karting con piloto y casco. Con promedio de potencia, de las cuales se realizarán 3 tiradas que deberán ser limpias y francas sin ningún tipo de fallas. De lo contrario quedará excluido

Se permite agregar el lastre necesario para llegar al peso mínimo de la categoría.

150 CC 4 TIEMPOS “C”

PESO: **Mínimo 190 kg.**

- **Mínimo 190 kg – 14 HP**
- **Mínimo 200 kg – 14.5 HP (SIN LASTRE)**

Peso mínimo en orden de marcha, karting con piloto y casco. Con promedio de potencia, de las cuales se realizarán 3 tiradas que deberán ser limpias y francas sin ningún tipo de fallas. De lo contrario quedará excluido

Se permite agregar el lastre necesario para llegar al peso mínimo de la categoría. Prohibido cambiar de potencia dentro de la misma categoría durante el campeonato.

MOTORES: Multimarca 150cc 4 tiempos de origen chino varillero, refrigerado a aire de cinco (5) marchas sin balanceador. Estándar, como vienen de fábrica. PROHIBIDO CUALQUIER COMPONENTE DE ORIGEN JAPONÉS, excepto el carburador que tiene su propia reglamentación.

CATEGORÍAS (A, B, C) ESTÁN REGLAMENTADAS POR SU POTENCIA MÁXIMA, CORTE DE ENCENDIDO A UN MÁXIMO DE 11.500 RPM. “EXCEDIDO CUALQUIERA DE ESTOS DOS PARÁMETROS ESTE QUEDARÁ EXCLUIDO DE LA COMPETENCIA SIN NECESIDAD DE MÁS SUPERVISIÓN.

EL BANCO DETERMINA. En caso de que el motor original como viene de fábrica y/o como se encuentre armado supere los parámetros mencionados, se lo deberá adecuar a los fines de que se respeten los mismos. Para lo cual se podrá usar una “brida” entre el carburador y el tubo de admisión de chapa de no más de 3mm de espesor, cilíndrica y recta (sin VENTURI) con una junta de cada lado del orificio, las cuales el diámetro del agujero sea mayor al de la brida, Los agujeros de sujeción de la misma deberán tener como máximo 6,25mm.

La supervisión técnica conserva el derecho de controlar motores y elementos que determine necesario.

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 deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características.

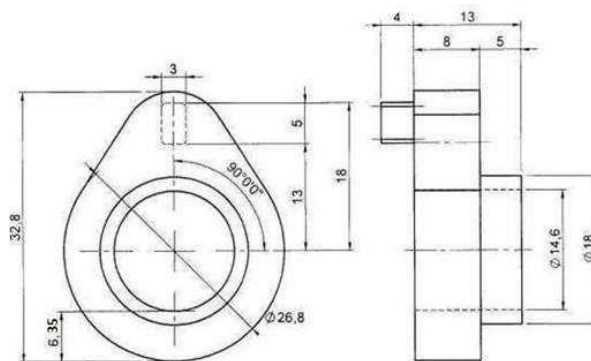
CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62mm. Se puede rectificar de forma centrada hasta un máximo de + 2,00 mm (dos), quedando el diámetro a 64,00 mm máximo. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima 68,60mm +/- 0,10mm, máxima 69,10mm +/- 0,10mm. La altura del perno del balancín a la base del mismo será 17,5mm +/- 0,2mm.

TAPA DE CILINDRO: Original del motor. O de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. Se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación superficial en Conductos de admisión y escapes original, “debe estar con la rugosidad de fábrica” totalmente originales. Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Altura mínima original: 80,80mm -0,20mm en su parte exterior. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Admisión 29,50mm + 0,20mm, Escape 28,70mm + 0,20mm. Diámetro máximo de casquillos: Admisión 25,20mm + 0,10mm, Escape 20,90 mm + 0,10mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos.

BALANCINERA: original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm +/- 0,40mm, de chapa 4,35mm +/- 0,20mm.

ARBOL DE LEVAS: Original del modelo o de mercado de reposición para dicho motor, Puesta a punto original con chaveta. Alzada máxima escape y admisión de 7,10mm. Varillas originales o de reposición manteniendo su medida original 141,30mm +/- 0.2mm.

Se medirá con el elemento oficial de la categoría, soporte y comparador, plantilla” dicha medición se hará sin luz de válvulas. (Comparado con muestra).



GUÍAS DE VÁLVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando material y medidas originales.

VÁLVULAS: Originales o del mercado de reposición, “Marcas libre” respetando medidas originales, Prohibido mecanizar en general la válvula. PROHIBIDO VÁLVULAS DE COMPETICIÓN.

Diámetros: Admisión: 30,00mm. o 29,00mm. Escape: 25,00mm o 24,00mm +/- 0,10mm. Vástago Diámetro: 5,45mm +/- 0,10mm, Largo válvula: Admisión: 92,00mm + 0,25mm. Escape: 91,50mm + 0,25mm. Diámetro vástago 5,45mm +/- 0,05mm.



VARILLA DE VÁLVULAS: originales o de mercado de reposición conservando las medidas y características originales. “Largo; 141,30mm +/- 0,20mm.

ASIENTO DE VÁLVULAS: Libre en su ángulo y espesor, “diámetro original”. Interior original sin tocar aluminio.

RESORTES DE VÁLVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades originales (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. (NO DE COMPETICIÓN). Posición original.

Cantidad de espiras: ocho (8). Diámetro espira exterior: 3,50mm +/- 0,10mm. Diámetro espira interior: 2,60mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida original.

RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Máximo 10 a 1. Será controlada con aceite hidráulico SAE 17 (Rojo). “en el momento en que se determine hacer la revisión, esté el motor frío o caliente”.

BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8,70mm, orificios laterales 8,20mm +0,05mm máximo. Prohibido bulones torneados que faciliten el desplazamiento de la misma.

CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Anclaje de piñón primario con estría o chaveta. Carrera y peso original. Prohibido su mecanizado, rebajado y/o en función de balanceado. Recorrido 49,30mm + 0,50mm. Peso mínimo 3980 grs.

BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo de 103,50mm.

PISTÓN: En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. (MARCA LIBRE) “para motores asiáticos”, Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Diámetro 62,00mm.

PERNO DE PISTÓN: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

AROS: Tipo original “marca libre” Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). - 1° ranura 1,20mm. 2° ranura 1,20mm y 3 ranura 2,50mm.

FILTRO DE AIRE: Libre, sin venturi dentro del carburador.



TUBO DE ADMISIÓN: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Diámetro interior máximo 29,2mm, deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto. Se podrá agujerear el mismo para la colocación de un pico en función de la bomba de vacío.

EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación, de cinco o seis discos de 4,5 y 6 expansores, se permite cargar los resortes de 4 expansores con arandela.

ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida esté orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés con tecnología Japón. Manteniendo su forma, medidas y cortina original redonda hasta 22mm. Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo. Chicler original, calibración del mismo libre, con o sin bomba de pique siempre y cuando respete lo antes nombrado. Diámetro máximo 28 mm. Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte). Aguja de cortina largo original, diámetro libre.

Emulsionador origina de fábrica sin modificaciones. Alto mínimo 10mm y máximo 11,5mm. Medida del orificio 2,60mm +/- 0,02mm.

Venturi de aire de alta máximo 1,30mm (medido con sonda 130) y Venturi de aire de baja máximo 1,30mm (medido con sonda 130).

PROHIBIDO carburador japonés.

PROHIBIDO canilla reguladora de presión de nafta.

CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores asiáticos, (exceptuando Japón) respetando su relación original en cantidad de dientes. PROHIBIDO rebaje de engranajes en su diámetro y/o espesor.

Eje Piñón: **1ra** 36 dientes.
2da 32 dientes.
3ra 29/28 dientes.
4ta 26 dientes.
5ta 24 dientes.

Eje Primario: **1ra** 13 dientes.
2da 17 dientes.
3ra 20 dientes.
4ta 23 dientes.
5ta 25 dientes.



ENCENDIDO: Volante original. y/o de mercado de reposición, para motores asiáticos, “Excepto japonés” manteniendo sus medidas y peso original. Peso mínimo 1950 grs (con engranaje y bulón), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. aire

Resistencia bobina primaria 0,2 a 0,4 Ω

Resistencia bobina secundaria 3,6 a 4,5 Ω

Bobina de excitación 100 a 420 Ω

Captor 130 a 160 Ω

Deberá cargar mínimo 13v.

CDI: original o reposición de origen chino.

BUJIA: Rosca original. Marca y Grado térmico libre.

ESCAPE: Libre; Obligatorio el uso de una sordina en la parte final del mismo, Sin partes móviles en su interior.

SISTEMA DE ARRANQUE: Original. En funcionamiento. Debe funcionar sobre el banco (Obligatorio únicamente 1 botón de arranque).

BOMBA DE NAFTA: Libre, mecánica o por vacío.

BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento.

ALTERNADOR: De uso optativo. Se aclara, de manera excluyente, que el motor debe arrancar con un pulsador.

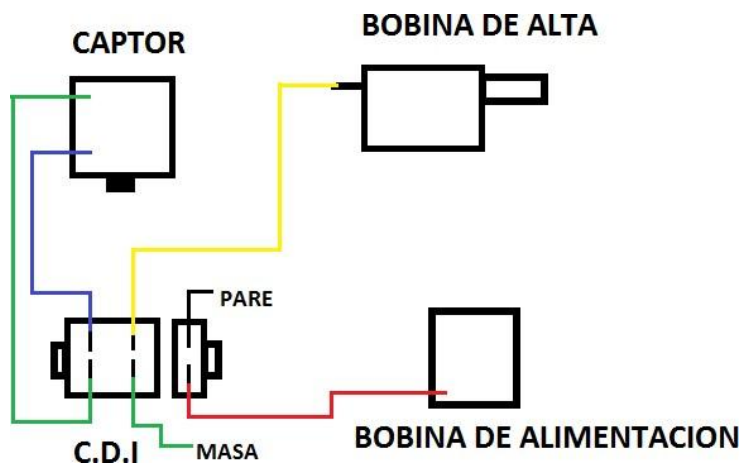
RODAMIENTOS - RETENES: Medidas Originales o de mercado de reposición. “características y marcas libre”.

TRANSMISIÓN PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73 dientes, piñón embrague 18 dientes, diámetro exterior y ancho original.

TRANSMISIÓN SECUNDARIA: Corona mínimo 22 dientes. Piñón máximo 17 dientes, paso de cadena permitido 428.

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: 1060mm máx. Trasera: 1190mm máx.

DIAGRAMA INSTALACIÓN ELECTRICA



NOTAS IMPORTANTES:

A TODAS LAS CATEGORÍAS 150 SE LES EXIGE TENER PERFORADO LA CABEZA DE UNO DE LOS BULONES DE LA TAPA DE VALVULA, BULÓN DE SUJECIÓN, TUBO DE ADMISIÓN, ESPÁRRAGO SUJECIÓN DE CARBURADOR PARA SU CORRECTO PRECINTADO.

El departamento técnico tendrá la facultad de retener en el momento que crea necesario los neumáticos de las distintas categorías para un correcto control.

CAMBIO DE PARTES: No se permite desarmar ni tocar ninguna parte del motor dentro de la carrera. El intercambio de partes de motor entre diferentes marcas se permite siempre y cuando respete el modelo de motor en uso y las medidas expresadas en dicho reglamento.

No se permite el cambio de chasis una vez iniciada la competencia, toda reparación de motor y chasis quedan prohibidas pudiendo el Comisario Técnico evaluar cada caso.

Los motores serán precintados por el Comisario Técnico de la categoría, cualquier reparación que el piloto necesite realizar deberá estar autorizado por el comisario técnico.

5- MODIFICACIONES DE REGLAMENTO: Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio del Comisario Deportivo y el Comisario Técnico de la categoría, pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad de modificar, corregir y reglamentar.

El Comisario Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria a solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes categorías, las que se evaluarán con la Comisión Organizadora y se notificará a los interesados.

