

REGLAMENTO TECNICO MOTOS 2026

CAMPEONATO DEL SUR ENTRERRIANO



MOTOS ESCUELA

MOTOS JUNIOR

MOTOS STANDARD CALLE 4T

MOTOS LIBRE (una sola categoría compite entre si 2T Y 4T)

MOTOS SUPER VALE TODO

COLOR NUMERO MOTOS

10

**MOTO ESCUELA
FONDO BLANCO
NUMERO NEGRO**

10

**MOTO JUNIOR 4T
FONDO ROJO
NUMERO BLANCO**

10

**MOTO STANDARD 4T
FONDO BLANCO
NUMERO VERDE**

10

**MOTO LIBRE 2T Y 4T
FONDO NEGRO
NUMERO BLANCO**

10

**MOTO SUPER VALE TODO
FONDO BLANCO
NUMERO ROJO**

MOTOS ESCUELA 2026

REGLAMENTO ABIERTO

Peso: Moto y Piloto libre.

EDAD: Mínimo 5 años cumplidos. (La comisión podrá autorizar a menores dependiendo la experiencia). Hasta 12 años cumplidos. SE DEBE AUTORIZAR MEDIANTE ESCRIBANO A LOS MENORES PARTICIPANTES.

MOTORES PERMITIDOS: los motores permitidos para competir son marca: Zanella, Mondial, Da Dalt, Garelli, Morini, de similares características.

CILINDRO: 2, 3 y 5 transfer. exterior original pudiendo rebajar aletas superiores para carburador. Largo total y formatos originales +/-0,5. Transfer y lumbrera de escape de trabajo libre en su interior sin agregados internos o externos de cualquier material. Camisa de fundición.

TAPA DE CILINDRO: original de cada motor en uso. Exterior original (lo q se ve sin ser retirada de su lugar) pudiendo limar aletas superiores para la colocación del carburador. Interior libre se permite cielo postizo.

CARBURADOR: dellortho 12-14 +/- 0,2 mm. Original en todo su aspecto pudiendo cambiar y modificar reglajes de carburación manteniendo formatos originales.

TUBO DE ADMISION: libre. Sin agregados q alteren su función.

Motores Morini y Da Dalt deberán colocarle brida de 8 mm, orificio circular de espesor no más de 2 mm que se ubicará entre el tubo de admisión y el flapper.

CARTER: tipo original del motor, estándar exterior e interior libre preparación. Se prohíbe cambiar la posición de espárragos, tornillos y ejes, prohibido cualquier tipo de sobre alimentación en el cárter.

FILTRO DE AIRE: libre, bien sujetado manteniendo su función de filtrado y sin modificar en el carburador.

FLAPER: de fabricación nacional de mercado 2 pétalos libre su trabajo interior - exterior original laminas libre en su material, sin modificar anclajes.

PISTON Y AROS: libre.

CIGÜEÑAL: original o similar de cada motor en uso, sin agregados. Prohibido biela escondida. Recorridos Zanella: 38,8mm o 42mm. Garelli: 39mm. Da Dalt, morini: 38,9mm. Mondial: 37mm. Todas +/- 0,2 mm.

BIELA: original en su largo y forma, pudiendo limar tipo (cuchilla) y para lubricación. Pernos originales, se prohíben pernos desplazados.

TRANSMISION PRIMARIA Y SECUNDARIA DEL MOTOR: original en cantidad de dientes y diámetros, trabajo libre en campana y engranajes.

EMBRAGUE: centrifugo en baño de aceite (marca y grado libre), se permite regulable ejemplo tres patas Da Dalt.

ENCENDIDO: Libre, se permite de competición..

REFRIGERACION: por aire, cubre turbina obligatoria.

REGLAMENTO TECNICO MOTOS C.D.S.E. 2026

ESCAPE: libre, dos anclajes mínimo, con sordina al final, no orientada al suelo. Límites de ancho (manubrio), límite de largo rueda trasera.

SUSPENSION: libre.

FRENOS: originales, deberán actuar y ser eficaces en ambas ruedas. La palanca de freno en la punta debe terminar por seguridad con la bolita redonda.

Todos los Pedalines deben ser rebatibles.

CILINDRADA MAXIMA: Zanella:61cc; Da Dalt, Morini, Garelli, Mondial: 58cc.

NEUMÁTICOS Y RODADO: libres en buen estado q brinde seguridad.

CHASIS: de construcción libre que brinde seguridad.

INDUMENTARIA DEPORTIVA: el piloto deberá usar: casco, antiparras o visor, guantes, y mangas largas de carácter obligatorio para pruebas libres y competencia. Protector cervical, coderas, rodilleras, pechera. En casco nombre y grupo sanguíneo del piloto. Prohibido el uso de remeras mangas cortas y pantalones cortos.

NUMEROS: la moto deberá tener 3 números, distribuidos de la siguiente manera: en la parte delantera de 20 cm x 15 cm, en ambos laterales 15 cm x 15 cm con Nombre y Apellido del piloto, Grupo y Factor Sanguíneo, de fondo BLANCO y número NEGRO, bien visibles para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora.

Aclaración: Similar significa que debe conservar medidas de fábrica.

Está prohibido el intercambio de piezas y motores de distintas marcas y modelo salvo lo especificado.

El presente reglamento queda sujeto a modificaciones en caso de que el técnico o la comisión lo decida para mantener la paridad de las diferentes marcas.

Todos los pilotos deberán entrar al recinto de parque cerrado después de cada prueba de clasificación, series, y finales para su precintado y control quedando a disposición del comisario técnico

CUALQUIER PUNTO NO ESPECIFICADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO QUEDARA A CONSIDERACIÓN DEL COMISARIO TECNICO Y LA COMISION DIRECTIVA, QUIEN RESOLVERA AL RESPECTO Y SU DECISIÒN SERA INAPELABLE

Toda irregularidad comprobada en los motores no tenida en cuenta en las mediciones, quedaran a criterio del Comisario Técnico de la categoría, quien tendrá la responsabilidad y será la única autoridad encargada de precintar los motores. No dando lugar de ninguna manera de ser cuestionado en su criterio como único responsable de la acción de precintar cualquier elemento que él requiere de la moto; pudiendo llevar el día de la competencia los motores o el elemento que así fuera para su posterior verificación.

Cualquier anomalía encontrada en la moto con intenciones de sacar ventajas será sancionado con fechas y multas económicas, que serán dictaminadas por la Comisión Directiva del C.D.S.E. Dicha sanción recaerá sobre el piloto y preparador y/o mecánico.

MOTOS JUNIOR 4T

NUMEROS: FONDO ROJO NUMERO BLANCO. DELANTERO 20X15. AMBOS LATERALES 15X15

EDADES: desde 11 años cumplido, hasta 15 años cumplido

Motores permitidos:

Los motores permitidos para competición marca: Guerrero, gilera, motomel, radar. Se entiende por CUB motos tipo honda biz, wave o similares de 4T (cuatro tiempos) de un cilindro, importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado de reposición ya sea nacional chino o Brasil, encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

Todos estándar denominados comercialmente 110 con un tope máximo de cilindrada 118cc. Sin Tolerancia. Los demás motores de similar características quedan a resolución de la comisión directiva.

Queda prohibido todo motor que tenga balanceador tipo Yamaha Criptón los motores 4t directos no estarán permitidos para participar en la categoría junior.

Motor:

Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión), de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar.

Leva original de cada motor en uso, originales en sus medidas, estándar en todos sus formatos de reposición o venta comercial.

*circulo básico: 21 mm mínimo y como máximo 21,20 mm

*alzada medida al camón de admisión será de 5.70 mm
camón de escape será de 5.50 mm

*alzada medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz)

*admisión y escape 6.00 mm

*se permite corrector de leva guías de válvula, originales en material, forma y posición válvulas de tipo originales de fábrica de cada motor

*válvula de admisión 23mm

*válvula de escape 20mm

*casquillos de asientos de válvula, medidas de interior.

*casquillos de admisión 18.90mm

*casquillos de escape 17mm

*la salida de escape debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso

*cilindros deben ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (chino), igual para los motores japoneses

REGLAMENTO TECNICO MOTOS C.D.S.E. 2026

- *Se prohíbe todo cepillado alguno
- *altura total minima para recorrido corto de 69 mm
- *altura total minima para recorrido largo de 78 mm
- *se permite cambiar el cilindro de fundición por uno de aluminio
- *Piston de forma original de uso comercial sin reformas artesanales
- *altura minima de perno a cabeza 12.40 mm
- *altura máxima de perno a cabeza 13.40 mm
- *perno piston 13.00 mm
- * Aros de piston: 1 mm de espesor, aro de compresión tolerancia (+-) 0.10mm. todos los aros originales con la cantidad de aros correspondientes.
Todos los aros deberán estar en su ranura correspondiente.
- *Junta de Base de Cilindro: libre, pudiéndose de carto o chapa u otro material debiendola tener en cilindro como en bloc.
- * Tapa de cilindro estándar, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas y medidas originales. No se permite el cepillado ni trabajo artesanal alguno.
- * Altura total mínima de tapa: 91mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de alza válvulas
- * Relación de compresión: libre
- * Balancines, originales o en su remplazo, similar en todas sus medidas. PROHIBIDO todo trabajo.
- * Medida de apoyo de leva al perno 29.5mm (max) y 13.5mm (min)
- * Medida de válvula al perno 23.4mm (+/-)0.10mm
- * perno de 10.0mm
- * Resortes de válvulas 2 por c/u. originales SIN trabajo
- * Espesor de resortes externos de 2.5mm
- * Espesor de resorte interno 1.9mm
- * Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de 0.8mm
- * Platillo de valvula, altura total 8mm
- * Apoyo de resorte interno 3mm
- * Apoyo de resorte externo 1 .5mm
- * Cigueñal original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso
- * Motor guerrero 55.5mm

* Motor radar motomel, guerrero y gilera 49.5mm

* Motor gilera 55.5mm

* Motor honda 49.5mm

* dientes

4ta – 24 dientes

*árbol secundario

1ra – 34 dientes

2da – 29 dientes

3ra – 26 dientes

4ta – 23 dientes

* Transmisión primaria 69 dientes de corona

17 dientes de piñón

Relación 4 a 1

* Embrague

Original de uso comercial de serie que corresponda a cada motor, SIN reformas artesanales, únicamente automático en el selector.

*Escape Libre, deberá tener un punto de fijación en el chasis bien sujeto que brinde seguridad, no podrá sobrepasar los límites naturales de la moto, como ancho de manubrio y rueda trasera, como límites totales

*Filtro de aire: Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; su posición forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto

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 autorizada por la C.D.

El intercambio de partes de motor entre diferentes marcas se permite siempre y cuando respete las medidas expresadas en dicho reglamento de cada motor en uso

No se permite alearse block para poner cilindros de 125 cc.

a) Los motores Honda Biz o Wave deberán participar con cilindro original de fundición.

Encendido de motor 110 cc en uso.

Se permite entre cambio de marcas.

Cantando las bobinas de encendido.

Volante de tipo original y sin reformas.

Censor original sin correderas.

CDI y bobina externa original o similar, auto avance y atraso.

Se PROHÍBE el uso de baterías.

La bobina de luz es optativa en el estator.

(No de competición la bobina exterior, tipo Ferrazi).

Eje de patada deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento.

Se permite eliminar elementos del arranque eléctrico como (arranque, corona, piñon, cadena y centrifugo de arranque)

*Frenos: libres en perfecto funcionamiento en ambas ruedas PROHIBIDOS el freno a disco en rueda trasera y elementos de bicicleta (tipo manija de freno de plastico, ej)

Chasis: libre se permite trabajo artesanal, no permitiéndose amortiguadores a gas, solo hidráulico.

b) deberá tener un pulsador cerca de la mano como pare de motor

c) rodado 14 ,16 o 17.

d) CUBIERTAS. Se prohíbe Cubiertas de o para competicion. (Black, jc, wagner, tiempo, ibf o similar etc).

Se prohíben cubiertas lisas

e) Corta corriente: tipo pulsador para todas las motos, en el manubrio del lado izquierdo, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento

Relación

Relación de corona y piñón libre

Combustible: Se permite SOLAMENTE el uso de combustible de venta comercial de surtidor (prohibido el uso de alcohol u otro elevador de nafta)

Peso: libre

Carburador Cortina redonda diámetro 15mm o 18mm. El carburador 18 boca chica tipo brava 110cc se permite sacar elementos de cebador. se prohíbe todo trabajo artesanal tipo conductos de aire e interiores del carburador (ej, limado, pulido , oagranadado del mismo)

Toda irregularidad comprobada en los motores no tenidas en cuenta en estas mediciones queda a criterio de la comisión directiva y el mecanico de la categoría quien tendrá la responsabilidad y será la

única autoridad encargada de precintar los motores no dando lugar de ninguna manera a ser cuestionado en su criterio como único responsable de la acción de precintar.

Todas estas medidas serán tomadas a orden de llegada.

El presente reglamento solo tendrá vigencia si esta autorizado por el presidente de la categoría, comisario deportivo y el comisario técnico

Verificación

A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva

Grupo sanguíneo y nombre en el casco Indumentaria deportiva

El piloto deberá usar: buzo, casco, protector cervical, y pechera en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.

Denuncias

Deberán realizarse hasta 30 minutos de finalizada la ultima 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 DIA de la denuncia

El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por ningún faltante de documentación de los motores, únicamente se limitará a tomar medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido y precintado, siendo responsable del motor cada propietario. Toda mala interpretación del reglamento quedara a criterio de la C.D. y mecánico de la categoría.

Nota el responsable técnico de la categoría está AUTORIZADO Y TIENE LA FACULTAD DE LLAMAR A CUALQUIER PILOTO EN EL TRANCURSO DEL DIA DE LAS CARRERAS PARA SU VERIFICACION DE CUALQUIER ELEMENTO DE LA MOTO.

IMPORTANTE. EN LATECNICA SOLO PODRA INGREZAR EL PILOTO o EL MECANICO AL DESTAPE DEL MOTOR quedando a criterio del técnico el ingreso de un AYUDANTE.

No es obligatorio el uso de las bobinas de luz en los estatores queda opcional para cada reparador todo lo que no esta especificado en el reglamento esta prohibido.

MOTOS LIBRES (2T 4T)

* REGLAMENTO ABIERTO

NUMEROS: FONDO NEGRO NUMERO BLANCO. DELANTERO 20X15. AMBOS LATERALES 15X15

SE PERMITEN MOTORES 2 TIEMPOS Y 4 TIEMPOS

Números, distribuidos de la siguiente manera: en la parte delantera de 20 cm x 20 cm, en ambos laterales 15 cm x 15 cm con Nombre y Apellido del piloto, Grupo y Factor Sanguíneo, de fondo NEGRO y número BLANCO, bien visibles para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora.

PARA LOS MOTORES 2T

EDAD: Mínimo 14 años cumplidos. La comisión podrá autorizar a menores dependiendo de su experiencia. SE DEBE AUTORIZAR MEDIANTE ESCRIBANO A LOS MENORES PARTICIPANTES.

Peso: Mínimo 115 Kg de moto con piloto y casco al finalizar la competencia. De cargar lastre, 15 Kg máximos. Deberá estar debidamente abulonado a la moto, es decir que el lastre no puede ir sobre el piloto. Sin tolerancia. Carburador libre

Para el piloto que no llegara a los 115Kg, debe tener un peso mínimo de 95 kg. Y SU CARBURADOR SERA DE CORTINA REDONDA HASTA 20MM SIN TOLERANCIA INTERIOR Y EXTERIOR LIBRE. CILINDRADA HASTA 56cc SIN TOLERANCIA.

CUADRO: Libre.-

NEUMATICOS: Libre, en buen estado.- RODADO: Libre.

SUSPENSION: Libre.-

FRENOS: Deberán ser eficaces y actuar en ambas ruedas.- MOTORES: Cilindrada máxima permitida hasta 90cc.- SE PROHIBE LA REFRIGERACIÓN CON RADIADOR. SOLO POR AIRE

ESCAPE: Libre, no debe sobresalir los límites naturales de la moto, perfectamente fijado al chasis, deberá poseer un turbo en el extremo no menor de 100mm de largo-

EMBRAGUE: Centrífugo libre.-

CAJA DE VELOCIDADES: Hasta dos marchas como máximo.-

NUMEROS: otorgados por la Comisión Directiva por el año de duración del Campeonato, la moto deberá tener 3

MOTORES 4 TIEMPOS

NUMEROS: FONDO NEGRO NUMERO BLANCO. Delantero 20x20, ambos laterales

PESO: Mínimo, 125 kg en línea de llegada (Conjunto Moto / Piloto). Finalizada cada

serie, repechaje o Final se efectuará el pesaje de todos.

15x15. DEFINICION: Pueden participaren esta categoría, motocicletas de 4T de uncilindro, con un cubicaje máximo de 118 c.c. de cilindrada, y un mínimo de 97c.c. Importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado, dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

CARBURADOR: 1(UNO) Permitted el de Honda CG 125 o en su reemplazode

procedencia taiwané sochino (cono sin bomba), los mismodeberá nserde cortina

de 20mm de diámetro y un alto 36mm, teniendo en cuenta una tolerancia de + o - 0.5mm. No se permite trabajar la cortina ni el encamisado del recorrido de la misma como tampoco la tapa de la cortina. En su interior libre preparación teniendo en cuenta todo sus componentes, como

también el cuerpo del mismo. En su exterior sin cambios algunos. No se

permitirá el arreglo o el aporte de

material alguno, como tampoco no se permitirá el uso o adaptación del Power. Se

permite trabajar en la boca del carburador para adaptar el filtro de aire y se permite

la utilización del

Venturí, como también se permite eliminar elementos del cebador y los de la

bomba, para aquel que la tenga y no la utilice.

PESO: Mínimo, 125 kg en línea de llegada (Conjunto Moto / Piloto). Finalizada cada

serie, repechaje o Final se efectuará el pesaje de todos

aquellos FILTRO DE AIRE: Libre. TUBO DE ADMISIÓN: Libre

EMBRAGUE: Se permite trabajar o eliminar el centrífugo. ENCENDIDO: Libre a volante. Prohibido el rotor interno.

CAJA DE VELOCIDADES: Libre, hasta un máximo de 4 marchas. CARTER / TAPA DE CARTER: Original o de reposición del mercado. Se permite el

mecanizado de la boca del carter. Para poder introducir la pollera del cilindro.

CORTA CORRIENTES: Obligatorio

ESCAPE: Libre en su tipo y forma. Deberá ser debidamente fijado al chasis y que no ofrezca posibilidades de desprendimiento. Se prohíbe la salida de gases hacia el

suelo El mismo deberá exceder el límite que determina el diámetro de la

llanta trasera. LLANTAS: Libres material, hasta 17 pulgadas de

diámetro. CUBIERTAS: Libres, no se permiten con

tacos tipo cross

FRENOS: Libre, ambos en perfecto funcionamiento

REGLAMENTO TECNICO MOTOS C.D.S.E. 2026

SUSPENSIÓN: En perfecto funcionamiento delantero y

trasero. Prohibido el uso de nitro y turbos CUALQUIER PUNTO NO ESPECIFICADO QUEDARA A CARGO DEL COMISARIO

TECNICO COMO ASI TAMBIEN TODA RESOLUCION QUE SE TOME DE DICHO

REGLAMENTO.

CILINDRO: Se permite el de aluminio y el en camisado del mismo. PISTÓN: Libre en su tipo y forma. Se prohíbe el uso de material cerámico. 2 (dos)

aros de compresión más 1 (uno) de aceite. TAPA DE CILINDRO: Libre, de motocicleta hasta 1 10 c.c. Se prohíbe el uso de 3 o

más válvulas. Se permite la tapa 125 C.D.I. ARBOL DE LEVA: Alzada máxima hasta 6.5 mm. Medidas sobre la válvula de admisión y escape. (Se tomará la medición sin luz de válvula) . VALVULAS: Libre. CIGÜEÑAL: Libre. CHASIS: Libre

PEDALINES: Libre. Rebatibles

TANQUE DE COMBUSTIBLE: Libre. Presentándose fijado al chasis para seguridad.

CORTA CORRIENTES: Obligatorio

ESCAPE: Libre en su tipo y forma . Deberá ser debidamente fijado al chasis y que no ofrezca posibilidades de desprendimiento. Se prohíbe la salida de gases hacia el suelo El mismo deberá exceder el límite que determina el diámetro de la

llanta trasera. LLANTAS: Libres material, hasta 17 pulgadas de

diámetro. CUBIERTAS: Libres, no se permiten con

tacos tipo cross

FRENOS: Libre, ambos en perfecto funcionamiento

SUSPENSIÓN: En perfecto funcionamiento delantero y

trasero. Prohibido el uso de nitro y turbos CUALQUIER PUNTO NO ESPECIFICADO QUEDARA A CARGO DEL COMISARIO

TECNICO COMO ASI TAMBIEN TODA RESOLUCION QUE SE TOME DE DICHO

REGLAMENTO.

INDUMENTARIA DEPORTIVA: el piloto deberá usar: casco, antiparras o visor, guantes, y mangas largas de carácter obligatorio para pruebas libres y competencia. Protector cervical, coderas, rodilleras, pechera. En casco nombre y grupo sanguíneo del piloto. Prohibido el uso de remeras mangas cortas y pantalones cortos.

Denuncias: Deberán realizarse hasta 15 Minutos de finalizada la ultima de la competencia del día, debiendo abonar un importe de precintado y mano de obra del mecánico de la categoría pudiendo ser actualizado el valoral DIA de la denuncia.

El equipo técnico y Comisión Directiva no se responsabilizan por ningún faltante de documentación de los motores, únicamente se limitara a tomar medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido y precintado, siendo responsable del motor cada propietario.

Toda mala interpretación del reglamento quedara a criterio de la Comisión Directiva y mecánico técnico de la categoría.

Toda irregularidad comprobada en los motores no tenidas en cuenta en estas mediciones queda a criterio del COMISARIO TECNICO de la categoría quien tendrá la responsabilidad y será la única autoridad encargada de precintar los motores no dando lugar de ninguna manera a ser cuestionado en su criterio como único responsable de la acción de precintar cualquier elemento que él requiere de la moto; pudiendo llevar el día de la competencia los motores o el elemento que así fuera para su posterior verificación en la sede del club.

* Todo lo que no está especificado en el reglamento está prohibido.

El responsable técnico de la categoría esta AUTORIZADO Y TIENE LA FACULTA DE LLAMAR A CUALQUIER PILOTO EN EL TRANSCURSO DEL DIA DE LAS CARRERAS PARA SU VERIFICACION DE CUALQUIER ELEMENTO DE LA MOTO.

EN LA TECNICA SOLO PODRA INGRESAR EL PILOTO o EL MECANICO AL DESARME DEL MOTOR quedando a criterio del técnico el ingreso de un AYUDANTE.

Aclaración: Similar significa que debe conservar medidas y forma de fábrica.

El presente reglamento queda sujeto a modificaciones en caso de que el técnico o la comisión lo decidan para mantener la paridad de las diferentes marcas.

Todos los pilotos deberán entrar al recinto de parque cerrado después de cada prueba de clasificación, series y finales para su precintado y control quedando a disposición del comisario técnico.

CUALQUIER PUNTO NO ESPECIFICADO EN EL PRESENTE REGLAMENTO QUEDARA A CONSIDERACION DEL COMISARIO TECNICO, QUIEN RESOLVERA AL RESPECTO Y SU DECISION SERA INAPELABLE.

Cualquier anomalía encontrada en la moto con intenciones de sacar ventajas será sancionado con fechas y multas económicas, que serán dictaminadas por la Comisión Directiva del Victoria Auto Club. Dicha sanción recaerá sobre el piloto y preparador y/o mecánico.

MOTOS STANDARD CALLE 4T

NUMEROS: FONDO BLANCO NUMERO VERDE. DELANTERO 20X15. AMBOS LATERALES 15X15

-Motores Permitidos:

Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar. Se entiende por CUB a motos tipo honda biz, wave o similares de 4t (cuatro tiempos) de un

cilindro, importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado, encuadradas dentro de las siguientes especificaciones técnicas:

Todos estándar denominados comercialmente 110, con un tope máximo de cilindrada 118cc. SIN TOLERANCIA. Los demás motores de similar característica quedan a resolución de la comisión directiva. Queda prohibido todo motor que tenga balanceador tipo Yamaha Crypton.

2- Motor:

Codo de admisión, de aluminio e interior rugoso original de fábrica, sin modificaciones artesanales.

Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión), de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar.

Promedio no más de 24 mm de diámetro. Para todas las tapas de cada motor y marca.

Leva original de cada motor en uso, original en sus medidas, estándar en todo su formato. Alzada medida al camión.

Admisión será de 5.70 mm.

Escape 5.50 mm.

Círculo base de 21mm mínimo 21.20mm Máximo

Teniendo el mismo centro que el apoyo de los bolilleros.

Verificación final de la leva. La plantilla (pasa no pasa) provista por la categoría. guías de válvulas, originales en material, forma y posición.

Válvulas tipo originales de fábrica de cada motor. Válvula de admisión 23 mm.

Válvula de escape 20 mm.

Casquillos de asientos de válvulas, medidas de interior. Casquillo de admisión 18,90 mm.

Casquillo de escape 17 mm.

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

Cilindros deben ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (Chino). Los motores honda deberán tener su cilindro Original de fundición .

Deberá tener junta de base de cilindro Se prohíbe todo cepillado alguno.

Altura total mínima para recorrido corto de 69mm. Altura total mínima para recorrido largo 78mm.

REGLAMENTO TECNICO MOTOS C.D.S.E. 2026

Se permite cambiar el cilindro de fundición por uno de aluminio

Pistón, de forma original de uso comercial sin reformas artesanales.

Altura mínima de perno a cabeza 12,40mm. Altura máxima de perno a cabeza 13,40mm.

Perno pistón: 13,00 mm.

Aros de pistón: 1 mm. De espesor aro de compresión, tolerancia (+-) 0,1 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: 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: 91 mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de válvulas.

Relación de compresión: LIBRE.

Balancines, originales o en su reemplazo, similar en todas sus medidas. Prohibido todo trabajo

Medida de apoyo de válvula a perno 23.4mm (+-)

0.10mm. Perno de 10.0mm.

resortes de válvulas, 2 por c/u. originales sin trabajo.

Espesor de resorte externo 2.5mm. Espesor de resorte interno 1 .9mm.

Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de 0.8mm.

plátano de válvula, altura total 8mm. Apoyo de resorte interno 3mm. Apoyo de resorte externo 1.5mm.

cigüeñal original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso. Motor gurrero 55.5mm.

Motor radar motomel, guerrero y gilera 49.5mm. Motor gilera 55.5mm. Motor honda 49.5mm.

distribución original a cadena.

Se permite corrector de leva libreen la corona. Carter original sin reformas.

Deberá tener un parte visible para su precintado.

3-Velocidades: Se establece una relación única de caja para todos los motores en uso de 4 Velocidades.

Eje Primario

1 ra 12 dientes

2da 17 dientes

3ra: 21 dientes

4ta: 24 dientes

Árbol secundario

1ra: 34 dientes

2da: 29 dientes

3ra: 26 dientes

4ta: 23 dientes

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, únicamente automático en selector.

5-Escape: Libre, deberá tener un punto de fijación en el chasis bien sujeto que brinde seguridad, no podrá sobrepasar los límites naturales de la moto como ancho de maubrio y rueda trasera como límites totales

9-Filtro de aire. Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; suposición, forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto.

Libre. Se prohíbe todo tipo de sobre alimentación.

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.

El intercambio de partes de motor entre diferentes marcas se permite siempre y cuando respete las medidas expresadas en dicho reglamento de cada motor en uso.

Solo se permite al motor Honda el cambio de tapa de cilindro por una de similares características.

11-Encendido: Original de motor 10cc en uso sin modificaciones artesanales. SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MARCAS

Cable de bobina exterior original.

Capuchón y grado de bujía. libre. Manteniendo la rosca original de la misma

Contando las bobinas de luz y encendido Volante de tipo original sin reformas

Sensor original sin corredera

CDI bobina externa original o similar auto avance o atraso.

Se prohíbe el uso de baterías. La bobina de luz es optativa en el estator.

El eje de patada deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento,

Se permite eliminar elementos del arranque eléctrico como (arranque, corona, piñón, cadena y centrifugo de arranque).

14-Frenos: Libres en perfecto funcionamiento en ambas ruedas prohibido el freno a disco en rueda trasera. Y elementos de bicicleta.

15- Chasis: Original de serie pudiendo modificar asiento, tanque de combustible bien abulonado al chasis que brinde seguridad a su contenido. Y anclaje superior de suspensión trasera.

Solamente se permite modificar anclaje de motor delantero, ángulo de horquilla delantera, posición de eje de horquilla trasera, horquillón trasero original. Suspensión trasera y delantera original o similar

SE PERMITE: hacer orificio para alivianado del chasis

Solamente se permite: Pedalines rebatibles, abulonados o soldados al horquillón trasero, guía de cadena optativa abulonada o soldada a la horquilla trasera.

A): rodado a elección cubiertas originales de mercado con alto relieve prohibido de taco altoo competición.

b): deberá tener un pulsador cerca de la mano como pare de motor Rodado libre

CUBIERTAS. Se prohíbe Cubiertas de o para competicion. (Black, jc, wagner, tiempo, ibf o similar etc).

Se prohíben cubiertas lisas (se prohíbe uso c/tacos tipo Cross.)

CORTA CORRIENTE; Tipo pulsador para todas las motos, en el manubrio del lado izquierdo, de uso obligatorio y en perfecto funcionamiento.

16-Relación: Relación de corona y piñón libre.

17-Combustible: Se permite solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor. Se prohíbe el uso de alcohol o cualquier tipo de elvador de octanaje

18-Peso: Peso mínimo moto y piloto por orden de llegada 130 kg. Mínimo. Con carburador de cortina de 15mm

Peso mínimo moto y piloto por orden de llegada 160 kg. Mínimo con carburador de cortina 18mm. carburador original

Cortina redonda diámetro 15 mm.

Diámetro menor del Venturi 13 mm. Tolerancia 0.1 mm. Diámetro mayor del Venturi 18 mm.

Diámetro redondo boca de cilindro 19 mm.

Se permite eliminar elementos de cebador y cambiar reglajes de carburación como agujas cicleur y difusor siempre que respete el formato original sin modificaciones artesanales.

Carburador cortina 18mm.

Venturi 20.3mm. de alto 1 6,2mm. De ancho 21 ,0mm. de boca sin tolerancia.

Se permite cambiar reglajes de carburación y eliminar elementos de cebador prohibido todo trabajo artesanal.

Toda irregularidad comprobada en los motores no tenidas en cuenta en estas mediciones queda a criterio de la comisión directiva y el mecánico de la categoría quien tendrá la facultad de precintar.

Todas estas medidas serán tomadas a orden de llegada.

22-el presente reglamento solo tendrá vigencia si está autorizado por el presidente de la categoría, comisario deportivo y el comisario técnico.

23-Verificación:

A cargo de la C.D. y el grupo técnico de la comisión directiva.

24-Inscripciones obligatorias:

Grupo sanguíneo y nombre en el casco.

25-Indumentaria Deportiva

El piloto deberá usar; buzo, casco, Protector cervical, en carácter obligatorio para pruebas libres y competencia.

26-Denuncias:

Deberán realizarse hasta 30 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 DIA de la denuncia.

27-Nota

El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores únicamente se limitará a tomarlas 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.

28 bis - Nota: El Responsable Técnico de la categoría esta 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.

Es obligatorio después de cada prueba (serie y final) que los participantes paren en parque cerrado quedando a disposición de los comisarios de la categoría hasta que estos den la orden de retirarse hacia sus box quedando para la final los (tres) primeros más (uno) 1 a técnica.

Importante en la técnica solo podrá ingresar el piloto o el mecánico al destape del motor quedando a criterio del comisario el ingreso de un ayudante.

El comisario tiene la facultad de llamar a cualquier piloto en el transcurso del día de carreras para su verificación de cualquier elemento de la moto.

MOTOS SUPER VALE TODO

NUMERO: FONDO BLANCO, NUMERO ROJO. DELANTERO DE 20 x 15. AMBOS LATERALES 15 X 15

EDAD: Mínimo 17 años cumplidos- la comisión podrá autorizar a menores dependiendo su experiencia.

PESO: LIBRE

CHASIS: libre

NEUMATICOS: libres en buen estado prohibido taco tipo Cross.

RODADO: libre.

SUSPENSIÓN: libre

FRENOS: libres – deberán ser eficaces en ambas ruedas, se prohíbe elementos de bicicletas.

MOTOR: tipo 125 2T o 250 4T vertical.

Motores refrigerados a aire, no permitiendo el (inter, cr, yz, kz, todos refrigerados a agua no permitido 2T).

Todas las motos participantes en esta categoría deben ser compradas para uso diario con giro y luz, y después estas mismas modificadas para participar “ser tipo calle”.

Armado artesanal.

El motor 2T hasta 140 cc sin tolerancia, monocilindro, 1 carburador, refrigerado a aire.

Su trabajo es libre o hasta 190 cc carburador hasta 32 mm.

Su trabajo es libre.

Todas las motos deberán tener un pulsador de tipo pare motor en el manillar cerca de la mano del piloto elemento el cual será verificado en la pretécnica el día de la carrera.

Es obligatorio después de cada prueba (serie y final) que los participantes paren en parque cerrado quedando a disposición de los comisarios de la categoría hasta que estos den la orden de retirarse hacia sus box quedando para la final los (tres) primeros más (uno) 1 a técnica.

Importante en la técnica solo podrá ingresar el piloto o el mecánico al destape del motor quedando a criterio del comisario el ingreso de un ayudante

Cualquier punto no especificado queda a criterio del comisario y la comisión directiva.

El comisario tiene la facultad de llamar a cualquier piloto en el transcurso del día de carreras para su verificación de cualquier elemento de la moto.

Tener en cuenta que el reglamento está abierto para anexar, corregir y/o modificar a medida que se valla armando la categoría tanto para el 2t como para el 4t.

