

REGLAMENTO TÉCNICO 2025 FINAL V1.0



JUNOR 4T 110 CC

STANDARD CALLE 110 CC

MOTOS LIBRE 110 CC



CONTENIDO

1- DISPOSICIONES GENERALES: 3

2- DEFINICIONES..... 3

3- COMBUSTIBLE 4

JUNIOR 4T 110CC 5

MOTORES..... 5

CHASIS..... 9

STANDARD CALLE 110CC..... 10

MOTORES..... 10

CHASIS..... 14

MOTOS LIBRE 110 CC..... 15

MOTORES..... 15

CHASIS..... 16

4- MODIFICACIONES DE REGLAMENTO 17

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.
- Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas del ZEM 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- 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.

JUNIOR 4T 110CC

EDAD: Desde 11 años hasta 16 años. El Comisario Deportivo podrá autorizar a menores dependiendo de su experiencia.

NÚMEROS: Fondo BLANCO, número VERDE. Delantero mínimo 15x15cm con la palabra “JUNIOR” y “peso mínimo”, ambos laterales 15x15cm, todos con el nombre y grupo sanguíneo de piloto.

PESO: Peso mínimo moto y piloto por orden de llegada.

- Con carburador de cortina de 15 mm – 110 kg mínimo.
- Con carburador de cortina de 18 mm – 140 kg mínimo.

Se permite agregar lastre para llegar al peso mínimo 110 kg.



MOTORES: Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar, Honda. 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 similares características quedan a resolución de la comisión directiva.

Queda prohibido todo motor que tenga balanceador tipo Yamaha Cripto.

CARBURADOR: Original

- Cortina redonda diámetro 15mm.

Diámetro menor del Venturi 13mm. Tolerancia 0,1mm.

Diámetro mayor del Venturi 18mm. Tolerancia 0,1mm

Diámetro redondo boca lado al cilindro 19mm.

Se permite eliminar elementos de cebador y cambiar reglajes de carburación como agujas chicler y difusor siempre que respete el formato original. PROHIBIDO MODIFICACIONES ARTESANALES.

- Carburador cortina 18mm.

Venturi 20,3 mm de alto 16,2 mm de ancho 21,0 mm de boca. SIN TOLERANCIA.

Se permite eliminar elementos de cebador y cambiar reglajes de carburación como agujas chicler y difusor siempre que respete el formato original. PROHIBIDO MODIFICACIONES ARTESANALES.

TUBO DE ADMISIÓN: De aluminio e interior rugoso original de fábrica de cada motor, sin modificaciones artesanales, medidas estándar. (Se permite el uso del tubo de Honda Biz en motores chinos)

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

- Alzada máxima medida al camón.
- Admisión será de 5,70mm.
- Escape 5,50mm.
- Alzada máxima medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz).
- Admisión y escape 6,00mm.
- Círculo base de 21mm mínimo / 21,20mm máximo. Teniendo el mismo centro que el apoyo de los bolilleros.

Anexo a esta medida, Verificación final de la leva por plantilla (pasa no pasa) provista por la categoría.

TAPA DE CILINDRO: Estándar de cada motor, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas originales, no se permite el cepillado.

Lado de admisión diámetro promedio menor 24mm. Para todas las tapas de cada motor y marca.

Altura total mínima de tapa 91mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de alza válvulas

Guías de válvulas, originales en material, forma y posición.

Válvulas tipo originales de fábrica de cada motor.

Válvula de admisión 23mm.

Válvula de escape 20mm.

Casquillos de asientos de válvulas, medidas de interior. Casquillo de admisión 19,20mm.

Casquillo de escape 17,2mm.

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

CILINDRO: Debe ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (Chino). Deberá tener junta de base de cilindro, espesor y material libre (NO FORMAJUNTAS).

Se prohíbe todo cepillado alguno.

Altura total mínima para recorrido corto de 69mm.

Altura total mínima para recorrido largo 78mm.

Se permite cambiar el cilindro de fundición por uno de aluminio. PROHIBIDO ENCAMISADO Y TRABAJO ARTESANAL.

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 13,00mm.

Aros de pistón 1mm 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 CILINDROS: Libre.

RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Libre.

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

Medida de apoyo de leva al perno 29,5mm máximo y 13,5mm mínimo.

Medida de apoyo de válvula a perno 23,4mm Tolerancia 0,1mm.

Perno de Balancín 10,0mm.

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

Espesor del resorte externo 2,5mm +/- 0,05 con 7 (siete) Espiras.

Espesor de resorte interno 1,9mm +/- 0,05 con 8 (ocho) espiras.

Arandela de apoyo de resorte externo (1 por resorte), espesor de 0,8mm.

Platillo 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: Guerrero y Gilera 55,5mm.

Motor: Honda, Radar, Motomel, Guerrero y Gilera 49,5mm.

BIELA: Original del modelo de cigüeñal en uso sin ningún tipo de trabajo artesanal.

DISTRIBUCIÓN: Original a cadena sin reformas artesanales. Tensor de cadenas hidráulico original.

Se permite corrector de leva libre en la corona.

CÁRTERES: Originales SIN REFORMAS.



CAJA DE CAMBIOS: Se establece una relación única de caja para todos los motores en uso de 4 Velocidades.

Eje Primario:	1ra 12 dientes.	Árbol secundario:	1ra 34 dientes.
	2da 17 dientes.		2da 29 dientes.
	3ra 21 dientes.		3ra 26 dientes.
	4ta 24 dientes.		4ta 23 dientes.

Transmisión Primaria: 69 dientes de corona 17 dientes de piñón.

Relación 4 a 1

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

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 limites totales.

FILTRO DE AIRE: Libre en su formato, 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.

ENCENDIDO: Original de motor 110cc en uso. SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MARCAS. También se permite colocar el volante invertido de motores sin arranque eléctrico solo chino.

Resistencia bobina excitación de 100 a 420 ohm. Captor de 100 a 300 ohm.

Se prohíbe el uso de encendidos con estator trifásico.

Se prohíbe el uso de regulador de voltaje.

Se prohíbe el uso de baterías o emuladores.

Bobina de alta tipo original, Cable de bobina de alta tipo original.

Resistencia bobina primaria 0,2 a 0,4 ohm.

Resistencia bobina secundaria 3,6 a 4,5 ohm.

La bobina de luz es optativa en el estator, pudiendo eliminarla sin alterar el núcleo.

CAPUCHÓN DE BUJÍA: Libre.

BUJÍA: Rosca 10mm tipo original o electrodo de iridio, grado de bujía libre. Mantener rosca original.

VOLANTE DE MOTOR: Tipo original, sin reformas.

CAPTOR: Original sin corredera.

CDI: Original o similar, auto avance o fijo.

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

CHASIS: Libre, se permite trabajo artesanal. Amortiguador hidráulico, PROHIBIDO a gas.

LLANTAS: Rodado libre. Se permite aro de aluminio.

CUBIERTAS: libre (prohibido de taco alto tipo Cross).

FRENOS: Libres, en perfecto funcionamiento en ambas ruedas. PROHIBIDO freno a disco en rueda trasera y elementos de bicicleta.

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

RELACION DE TRANSMISIÓN: Corona y piñón libre.

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.

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

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 TECNICO de la categoría, cualquier reparación que el piloto necesite realizar deberá estar autorizado por el comisario técnico.

STANDARD CALLE 110CC

EDAD: Mínimo 16 años cumplidos. La Comisión Organizadora podrá autorizar a menores dependiendo de su experiencia.

NÚMEROS: Fondo BLANCO, número VERDE. Delantero mínimo 15x15cm con el “peso mínimo”, ambos laterales 15x15cm, todos con el nombre y grupo sanguíneo de piloto.

PESO: Peso mínimo moto y piloto por orden de llegada

- Con carburador de cortina de 15mm – 130 kg mínimo.
- Con carburador de cortina de 18mm – 150 kg mínimo.



MOTORES: Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar, Honda. 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 similares características quedan a resolución de la comisión directiva.

Queda prohibido todo motor que tenga balanceador tipo Yamaha Cripto.

CARBURADOR: Original

- Cortina redonda diámetro 15mm.

Diámetro menor del Venturi 13mm. Tolerancia 0,1mm.

Diámetro mayor del Venturi 18mm. Tolerancia 0,1mm

Diámetro redondo boca lado al cilindro 19mm.

Se permite eliminar elementos de cebador y cambiar reglajes de carburación como agujas chicler y difusor siempre que respete el formato original. PROHIBIDO MODIFICACIONES ARTESANALES.

- Carburador cortina 18mm.

Venturi 20,3 mm de alto 16,2 mm de ancho 21,0 mm de boca. SIN TOLERANCIA.

Se permite eliminar elementos de cebador y cambiar reglajes de carburación como agujas chicler y difusor siempre que respete el formato original. PROHIBIDO MODIFICACIONES ARTESANALES.

TUBO DE ADMISIÓN: De aluminio e interior rugoso original de fábrica de cada motor, sin modificaciones artesanales, medidas estándar. (Se permite el uso del tubo de honda biz en motores chinos)

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

- Alzada máxima medida al camón.
- Admisión será de 5,70mm.
- Escape 5,50mm.
- Alzada máxima medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz).
- Admisión y escape 6,00mm.
- Círculo base de 21mm mínimo / 21,20mm máximo. Teniendo el mismo centro que el apoyo de los bolilleros.

Anexo a esta medida, Verificación final de la leva por plantilla (pasa no pasa) provista por la categoría.

TAPA DE CILINDRO: Estándar de cada motor, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas originales, no se permite el cepillado.

Lado de admisión diámetro promedio menor 24mm. Para todas las tapas de cada motor y marca.

Altura total mínima de tapa 91mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de alza válvulas

Guías de válvulas, originales en material, forma y posición.

Válvulas tipo originales de fábrica de cada motor.

Válvula de admisión 23mm.

Válvula de escape 20mm.

Casquillos de asientos de válvulas, medidas de interior. Casquillo de admisión 19,20mm.

Casquillo de escape 17,2mm.

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

CILINDRO: Debe ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (Chino). Deberá tener junta de base de cilindro, espesor y material libre (NO FORMAJUNTAS).

Se prohíbe todo cepillado alguno.

Altura total mínima para recorrido corto de 69mm.

Altura total mínima para recorrido largo 78mm.

Se permite cambiar el cilindro de fundición por uno de aluminio. PROHIBIDO ENCAMISADO Y TRABAJO ARTESANAL.

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 13,00mm.

Aros de pistón 1mm 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 CILINDROS: Libre.

RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Libre.

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

Medida de apoyo de leva al perno 29,5mm máximo y 13,5mm mínimo.

Medida de apoyo de válvula a perno 23,4mm Tolerancia 0,1mm.

Perno de Balancín 10,0mm.

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

Espesor del resorte externo 2,5mm +/- 0,05 con 7 (siete) Espiras.

Espesor de resorte interno 1,9mm +/- 0,05 con 8 (ocho) espiras.

Arandela de apoyo de resorte externo (1 por resorte), espesor de 0,8mm.

Platillo 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: Guerrero y Gilera 55,5mm.

Motor: Honda, Radar, Motomel, Guerrero y Gilera 49,5mm.

BIELA: Original del modelo de cigüeñal en uso sin ningún tipo de trabajo artesanal.

DISTRIBUCIÓN: Original a cadena sin reformas artesanales. Tensor de cadenas hidráulico original.

Se permite corrector de leva libre en la corona.

CÁRTERES: Originales SIN REFORMAS.



CAJA DE CAMBIOS: Se establece una relación única de caja para todos los motores en uso de 4 Velocidades.

Eje Primario:	1ra 12 dientes.	Árbol secundario:	1ra 34 dientes.
	2da 17 dientes.		2da 29 dientes.
	3ra 21 dientes.		3ra 26 dientes.
	4ta 24 dientes.		4ta 23 dientes.

Transmisión Primaria: 69 dientes de corona 17 dientes de piñón.

Relación 4 a 1

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

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 limites totales.

FILTRO DE AIRE: Libre en su formato, 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.

ENCENDIDO: Original de motor 110cc en uso. SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE MARCAS. También se permite colocar el volante invertido de motores sin arranque eléctrico solo chino.

Resistencia bobina excitación de 100 a 420 ohm. Captor de 100 a 300 ohm.

Se prohíbe el uso de encendidos con estator trifásico.

Se prohíbe el uso de regulador de voltaje.

Se prohíbe el uso de baterías o emuladores.

Bobina de alta tipo original, Cable de bobina de alta tipo original.

Resistencia bobina primaria 0,2 a 0,4 ohm.

Resistencia bobina secundaria 3,6 a 4,5 ohm.

La bobina de luz es optativa en el estator, pudiendo eliminarla sin alterar el núcleo.

CAPUCHÓN DE BUJÍA: Libre.

BUJÍA: Rosca 10mm tipo original o electrodo de iridio, grado de bujía libre. Mantener rosca original.

VOLANTE DE MOTOR: Tipo original, sin reformas.

CAPTOR: Original sin corredera.

CDI: Original o similar, auto avance o fijo.

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

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.

Prohibido modificar anclajes de motor, ángulo de horquilla delantera, posición de eje de horquilla trasera. Horquillón trasero original. Suspensión trasera y delantera original o similar de mercado.

LLANTAS: Rodado libre. Se permite aro de aluminio.

CUBIERTAS: Originales de mercado con alto relieve (prohibido de taco alto tipo Cross o competición).

FRENOS: Libres, en perfecto funcionamiento en ambas ruedas. PROHIBIDO freno a disco en rueda trasera y elementos de bicicleta.

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

RELACION DE TRANSMISIÓN: Corona y piñón libre.

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.

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

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 TECNICO de la categoría, cualquier reparación que el piloto necesite realizar deberá estar autorizado por el comisario técnico.

MOTOS LIBRE 110 CC

EDAD: Mínimo 16 años cumplidos. La Comisión Organizadora podrá autorizar a menores dependiendo de su experiencia.

NÚMEROS: Fondo NEGRO, número BLANCO. Delantero mínimo 15x15cm, ambos laterales 15x15cm, todos con el nombre y grupo sanguíneo de piloto.

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



MOTORES: Pueden participar en esta categoría, motocicletas de 4T de un cilindro, con cubicaje máximo de 118cc de cilindrada, y un mínimo de 97cc, importada o nacional, cuya marca sea reconocida en el mercado.

CARBURADOR: Se permite el de Honda CG 125 o en su reemplazo de procedencia taiwanés o chino (con o sin bomba), los mismo deberán ser de cortina de 20mm de diámetro y un alto 36mm, teniendo en cuenta una tolerancia de +/- 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 todos sus componentes, como también el cuerpo del mismo (permitiendo el aporte de material en su interior). 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 venturi, como también se permite eliminar elementos del cebador y los de la bomba, para aquel que la tenga y no la utilice.

PROHIBIDO EL USO DE NITRO O TURBOS.

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.

CARTERES: Original o de reposición del mercado. Se permite el mecanizado de la boca del carter. Para poder introducir la pollera del cilindro.

CILINDRO: Se permite el de aluminio o fundición y el encamisado de los mismos.

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 110cc. Se prohíbe el uso de 3 o más válvulas. Se permite la tapa 125 C.D.I.

ARBOL DE LEVA: Libre,alzada máxima hasta 6,5mm medidas sobre la válvula de admisión y escape con reloj comparador (Se tomará la medición sin luz de válvula).

VÁLVULAS: Libre.

CIGÜEÑAL: Libre.

CHASIS: Libre

LLANTAS: Rodado libre, diámetro máximo 17". Se permite aro de aluminio.

CUBIERTAS: Libre (prohibido de taco alto tipo Cross).

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

CORTA CORRIENTES: Obligatorio un pulsador en el manubrio del lado izquierdo.

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 no deberá exceder el límite que determina el diámetro de la llanta trasera.

FRENOS: Libre, ambos en perfecto funcionamiento. PROHIBIDO elementos de bicicleta.

SUSPENSIÓN: Libere en perfecto funcionamiento delantero y trasero.



4- 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.