



REGLAMENTO 110 MAYORES.-

PESOS Y PORTENCIAS MAXIMAS.-

175 Kilos 8,5 HP.-

170 Kilos 8,00 HP.-

165 Kilos 7,50 HP.-

160 Kilos 7,00 HP.-

160 kg peso mínimo con piloto e indumentaria. Lastre máximo 20 Kg.-

Fondo BLANCO números NEGROS

Motores permitidos: Los motores permitidos para competir son marca: guerrero, gilera, motomel, radar, etc. Estándar comercialmente denominado 110cc de fabricación china

Cilindrada: máxima 116cc.

Fórmula para obtener cilindrada:

- =Cilindrada total (cm³)
- =3,1416
- D= Diámetro de cilindro (en mm)
- C= Carrera de pistón (en mm)

Arranque eléctrico: obligatorio en funcionamiento

Codo de admisión: de aluminio e interior rugoso original de fábrica pudiendo ser de motomel guerrero gilera radar etc.

Leva: Original de cada motor

- Alzada medida al camón
- Admisión será hasta 5.70mm
- Escape será hasta 5.50mm.

Alzada medida al platillo de válvula (esta será sin luz)

- Admisión y escape 6.00mm
- Medida menor del camón 21.03 +/- 0.10 SIN

TOLERANCIA Guía de válvula: originales en material forma y medida.-

Válvulas: tipo originales de fábrica de cada motor a 45° (grados)

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

Casquillo de asiento de válvulas: medidas de interior

- Casquillo de admisión 19.00mm máximo SIN TOLERANCIA
- Casquillo de escape 17.00mm máximo SIN TOLERANCIA
- La salida de escape y admisión debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso

Cilindro: deben ser tipo estándar de fábrica en material y origen de cada motor en uso (chino). Quedando a consideración de la C.D. el intercambio de cilindro

- Se prohíbe todo cepillado alguno
- Altura total mínima para recorrido corto de 69mm
- Altura total mínima para recorrido largo 78mm
- Pistón de forma original de uso comercial sin reformas artesanales.
Altura mínima de perno a cabeza 12.40mm perno de pistón 13mm

Aros de compresión: 1mm de espesor +/- 0.10mm tolerancia. Todos los aros originales con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medidas correspondientes.

Junta tapa de cilindro: espesor libre.

Tapa de cilindro: estándar de cada motor, sin reforma 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 I. La admisión será cubizada con aceite 2t, deberán entrar como máximo 21cc al borde de la misma. Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión) de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar. **NO SE PERMITE EL INTERCAMBIO DE TAPA DE MOTORES DE DIFERENTE RECORRIDO.**

Relación de compresión: 10 a 1. El llenado del cilindro se contara hasta la parte superior de la rosca de bujía al cual se le descontara el llenado de la rosca que corresponde a 0.750 mm³. Relación de compresión: Cilindrada más llenado dividido llenados.

Balancines: originales en su remplazo, similar en todas su medidas. Prohibido todo trabajo artesanal.

Resortes de válvulas: 2 por c/u. originales sin trabajo.

- Espesor de resorte externo 2.5 mm. . (+/-) 0,05 con 7 (siete) Expiras
- Espesor de resorte interno 1.9 mm.
- Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de

0.8 mm.

Platillo de válvula: altura total 8 mm.

- Apoyo de resorte interno 3 mm.
- Apoyo de resorte externo 1.5 mm.

Cigüeñal: original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso.

- Motor gurrero 55.5 mm.
- Motor radar Motomel y Gilera 49.5 mm.
- Motor Gilera 56 mm.

Distribución: original a cadena prohibido todo tipo de trabajo artesanal a la misma SE PERMITE CORRENCTOR EN ENGRANAJE DE LA LEVA

Carter: original sin reforma

Caja de Velocidades: Las Cajas estándar de serie de cada motor únicamente de 4 Velocidades.

Eje Primario

1ra 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

Embrague: Original de uso comercial de serie que corresponda a cada motor, sin reformas artesanales

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

Alimentación: Como bomba de combustible mecánica accionada por leva, no se permite Bomba de vacío. Ni cualquier otro tipo de alimentación que no sea por medio de la bomba mecánica, la cual deberá estar sujeta detrás del eje trasero y accionado por este mismo Con las medidas mínimas de seguridad. Deberá tener su debido retorno a tanque de combustible.

Refrigeración: Se permite refrigerar el cilindro por intermedio de una manguera (plástica o goma) por dentro del pontón lateral, no pudiendo tener cortes, bordes o filos en su parte exterior y su parte superior del pontón.

Carburador: Carburador original cortina hasta 15 mm se prohíbe todo tipo de trabajo, deberá

tener su correspondiente cebador solo queda la posición de la aguja libre en la guillotina y chicler 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.

Filtro de aire: Libre. Se prohíbe todo tipo de sobre alimentación. 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.

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.

Encendido: Original de cada motor en uso sin modificaciones artesanales.

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.**

Regulador de voltaje opcional.

Frenos: **Mecánicos accionados a cable**, debiendo estar colocado en eje trasero de forma obligatorio y pudiendo ser opcional en tren delantero (disco o cinta) libres de reparación y reposición durante la competencia.

Chasis: Puede ser de construcción artesanal o en serie ejes de hasta **30 Mm.**, homologado sus dimensiones ancho máximo 118 Cm. Las mediciones se tomaran en llantas sin las gomas en sus bordes externos, las puntas de eje y eje trasero no podrán sobresalir de las llantas en sus bordes externos.

Relación: Hasta piñón 17, corona 22 como mínimo.-

Combustible: Se permite solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor.

Tanque de combustible: Deberá ser de material plástico y deberá estar debajo de la torre de dirección perfectamente anclado.

Lastre: Fijado al chasis y precintado perfectamente abullonado.

Neumático: libre en compuesto marca y calidad siempre en su formato slip (Nacionales)

Defensas: Se deben utilizar pontones laterales de plásticos blandos de alto impacto, de forma cuadradas sin filos ni puntas, se debe colocar en forma obligatoria defensa trasera y un pontón delantero (trompa) homologados, como así también el babero que cubre la columna de dirección donde estarán los datos del piloto. Trompa no puede estar rellena con ninguna clase de material, y debe estar anclada con sus ganchos originales **no pudiendo tener precintos, cinta, alambre ni material alguno para reforzar las prendeduras.**

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

Números: Serán del 0 al 99 otorgados por la C.D. por el año de duración del campeonato, el karting deberá tener cuatro números, en la defensa trasera y babero delantero de tamaño 20 cm x 20 cm. y en ambos pontones laterales 10Cm x 10 Cm., de fondos BLANCO y números NEGRO de 5cm x 5 cm bien visibles para facilitar la tarea de la parte fiscalizadora.

Inscripciones obligatorias: En ambos laterales del babero Nombre y apellido del piloto, grupo y factor sanguíneo.

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

Denuncias: Deberán realizarse hasta 15 Minutos de finalizada la última serie de la competencia, debiendo abonar un importe de precintado y mano de obra del mecánico de la categoría pudiendo ser actualizado el valor al DÍA de la denuncia. }

Canilla de regulación de nafta: Se deberá utilizar de bronce cierre esférico. Prohibido el sistema de cierre rápido. Esta se ubicará el parte trasera de la butaca o en el caño del chasis. Además se le deberá quitar el perno de regulación. La misma será verificada por el Comisario Técnico en dicha fecha.



Nota: El equipo técnico y C.D. no se responsabilizan por cualquier faltante de documentación de los motores únicamente se limitara a tomar las medidas, corroborar que quede encuadrado dentro de lo requerido y precintarlo, siendo responsable del motor cada propietario. Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C.D. y el mecánico de la categoría pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar. El Responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluara en CD. Y se notificara debidamente a los interesados. De todos los puntos mencionados que no se respeten en dicho reglamento quedara desclasificado sin obtener ningún punto logrado el día de la carrera. CUALQUIER PUNTO NO ESPECIFICADO EN EL PRESENTE QUEDA A CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO Y A RESOLUCION DEL ENTE FISCALIZADOR Y ORGANISADOR
