
REGLAMENTO TÉCNICO

AÑO 2026

CATEGORÍA KARTING MULTIMARCA 150CC 4T

MOTORES CADENEROS

PESO MÍNIMO 190 KG.

PRECINTADO DEL MOTOR: Se deberá perforar la cabeza de uno de los bulones de ajuste de la tapa de válvulas y otro en una de las aletas de la tapa de cilindros. Sendos orificios serán de un diámetro de 2,00mm de diámetro. En caso de registrar válvulas deberá dirigirse al Comisario Técnico en el recinto de parque cerrado.

1. Tipo de Motor: Marca Kayak, Dovvel, Scream de origen chino mono cilíndrico de 150cc 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.- Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado. el recinto de parque cerrado
2. Cáster: original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.- No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.
3. Cilindro: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial.- Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 63,5mm (sesenta y tres milímetros con 5 décimas de milímetro) como máximo.- Prohibido el uso de camisa cromada.- Altura del cilindro: 67,50mm como mínimo.- Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, de espesor y material libre.
4. Tapa de cilindro: Original del motor o de mercado de reposición; prohibida tapa "NX". Prohibido el pulido, lijado, granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como de escape y cámara de combustión, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición.

- 4.1. Junta de Tapa: Obligatoria de espesor y material libre.
- 4.2. Altura de la tapa: desde el plano de apoyo de tapa de válvula al plano de apoyo de tapa de cilindro 81,70mm \pm 0,20mm. El squid debe tener un diámetro máximo de 63,50mm y su ángulo no debe ser superior a 20° ni menor a 10°.
- 4.3. Cubicaje: La tapa cubicada deberá tener 19cm³ como mínimo, medida con bureta por barrido; con bujía como termina la competencia (Aceite hidráulico YPF 20).
- 4.4. Asiento de Válvulas: Se permite el rectificando del asiento de válvulas manteniendo los 45° (cuarenta y cinco grados) de inclinación original.
- 4.5. Conducto de Escape: 28,00mm +0,20mm.
- 4.6. Casquillos: Admisión 26,20mm +0,20mm y Escape 21,80mm + 0,20mm. Asiento 45°.
 - 4.6.1. Mecanizado: se permite el frezado hasta 22mm de profundidad como máximo, desde donde comienzan los 45° del casquillo.
5. Árbol de Levas: original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, cruce, alzada original.- Alzada máxima de escape 7,30mm, alzada máxima de admisión 7,60mm (medición sin luz de válvulas, con comparador centesimal en el platillo de válvulas).
 - 5.1. Dimensiones:
 - 5.1.1. Circulo base 25,18mm.
 - 5.1.2. Admisión: alzada 6,40mm.
 - 5.1.3. Escape alzada 6,18mm (medición sobre el árbol de levas). Prohibido su mecanizado. El mismo será medido con plantilla en poder de la técnica actuante.
 - 5.1.4. Se permite corredera en la corona de distribución.
6. Guías de válvulas: Originales en material, forma y dimensiones.
7. Válvulas: Originales, de material magnético con sus correspondientes trabas. Prohibido su mecanizado, se permite únicamente el torneado de su cabeza para llevarla a la medida original. Está prohibido el torneado del asiento. Opcionalmente se permite el uso de válvulas

“3B – MPI” originales del modelo, las que ante cualquier eventualidad, serán controladas mediante comparación de piezas con la muestra patrón. Medidas:

- 7.1. Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo). Diámetro del Vástago 5,50mm. Ángulo de Asiento 45°.
- 7.2. Escape: 26,00mm \pm 0,20mm (diámetro máximo). Diámetro del Vástago 5,50mm. Ángulo de Asiento 45°.
- 7.3. Platillos de Válvulas: Originales o similares en material, forma, masa y dimensiones.
- 7.4. Resortes de Válvulas: Cantidad original, dureza libre. Permitido suplementar con arandelas.
- 7.5. Holgura de válvulas: Libre.
8. Balancines: Originales o similares. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales. Tapa de balancines originales. Medidos con plantilla para tal fin.
9. Cigüeñal: Deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones.- Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,405Kg mínimo con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.
 - 9.1: Chavetero: 4mm, original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla. Recorrido 49.5 (\pm 0,2).
10. Biela: Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.
11. Pistón: Tipo original. Manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros. Perno 15mm, altura del perno a la cabeza 16mm \pm 0,20mm. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo (mecanizado, rellenado o alivianado). No se permite afloración del pistón. El pistón no debe aflorar con el bisel de abajo.- Prohibido quitar o agregar material, excepto retocar cavidades para que no peguen las válvulas.
Se autoriza uso piston NX.
12. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.

13. Carburador: Único, original de fabricación CHINA O TAIWANES PZ 27. Estándar interior y exterior.

13.1.1. Cebador: de uso opcional, se permite tapar orificios del eje.

13.1.2. Difusor: original 26.65mm (máximo) x \varnothing 20,03mm (máximo), aguja LIBRE. Cañita: \varnothing 0.57mm (+0.02mm)

13.1.3. Posición en altura de la aguja en la guillotina: Libre. Uso Obligatorio

13.1.4. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs: Alta: \varnothing 115mm (máximo).
Baja: \varnothing 75mm (máximo).

13.1.5. No se permite bomba de pique.

13.1.6. Venas de aire.

12.1.6.1. Alta: \varnothing 1,00mm (+0.02mm)

12.1.6.2. Baja: \varnothing 1.50mm (+0.02mm)

14. Filtro de aire: Será libre su filtro y acople al carburador.

15. Tubo de admisión: Original del motor o de reposición original de fábrica de gran serie que equie a su respectiva marca de motor, según croquis. Permitido la utilización de una junta de 1mm máximo entre la tapa y el tubo.- Tanto el tubo de admisión como el carburador y las bridas intermedias deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador. Permitido trabajo interior, sin ningún adminículo ni aporte de material.- Debe llevar una brida de 22mm o 23mm, (como corresponda acorde al art.15.1), en su interior como máximo del lado de la tapa por 5mm de espesor concéntrica.- Tiene que tener un orificio para su precintado. Prohibido tubo recto. Diámetro interior 27mm como mínimo.

15.1. Motor KAYAK deberán llevar brida de 26mm máximo interior por 5mm de espesor, con su correspondiente agujero para su precintado.

16. Escape: marca "SPEED TANGO" original. Medidas del silenciador: largo 25cm \pm 2mm, diámetro 89mm \pm 2mm. La curva original sin modificaciones. Se permite pulir soldaduras interiores.

-
17. Rodamientos, jaulas, retenes, juntas y cadenas: Originales o similares.
18. Embrague: Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.
19. Transmisión: Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes, como así también su diámetro exterior y ancho original
- 19.1. Primaria: 1°36, 2°32, 3°28, 4°26, 5°24
 - 19.2. Secundaria: 1°13, 2°17, 3°20, 4°23, 5°25
 - 19.3. Corona primaria: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (setenta).
 - 19.4. Piñón Primario: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (veintiuno) Tapa cubre transmisión: opcional su uso.
20. Sistema de arranque y llave de corte: Permitida la extracción de la palanca para patada, el sistema de arranque eléctrico debe funcionar correctamente. Corona de arranque original del motor, se permite bolillero 6204 (40mm x 47mm x 12mm) en reemplazo del buje original.
21. Batería: De uso y funcionamiento obligatorio de 12V – 5Ah libre mantenimiento.- La misma debe estar correctamente fijada a un soporte metálico ubicado sobre bastidor lado izquierdo de la butaca preferentemente abulonada con planchuela metálica (único lugar de colocación) Prohibido soporte plástico. Terminantemente prohibido debajo del tanque de combustible.
22. Encendido: Sistema original del modelo del motor, punto original con chaveta. La tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías.
- 22.1. CDI: original del modelo del motor o marca Pietcard número 2380 R. Prohibido el uso de CDI tipo artesanal. (Tanto bobina de alta, como CDI deberán estar a la vista. No se permite ningún elemento que tape de forma parcial o total aquellos elementos mencionados.
23. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.
24. Combustible: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos.

25. PRECINTOS: se debe hacer un agujero de 2mm de diámetro en bulón de la tapa de la corona de distribución y otro en una de las tuercas de la tapa de cilindro, para alojar dicho precinto

26. Cambio de motor: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

CUBIERTAS: SE USARAN SOLAMENTE SLIP (LISOS), CADA NEUMATICO SE DEBERÁN UTILIZAR DURANTE TRES (3) CARRERAS CORRIDAS POR EL PILOTO ANTES DE SER REEMPLAZADOS. LA MARCA UTILIZADA SERA SOLAMENTE NEUMATICOS DE LA MARCA "NA CARRERA" Y SE COMERCIALIZARAN BAJO LA MARCA "IBF TIRES" HOMOLOGADA POR LA COMISION NACIONAL DE KARTING "CNK" SELLO AMARILLO.

La Comisión Técnica se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia