

REGLAMENTO TECNICO 150cc 4T CADENERO

Precintado del Motor: Se deberá perforar la cabeza de los bulones de ajuste de la tapa de válvulas y otro en una de las aletas de la tapa de cilindros, carburador y tapa de embrague. Los orificios serán de 2,00mm de diámetro. En caso de registrar válvulas deberá dirigirse al Comisario Técnico en el recinto de parque cerrado.

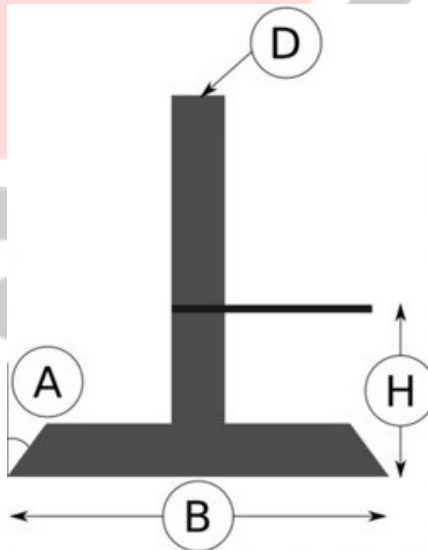
1. TIPO DE MOTOR: CADENERO de origen chino monocilíndrico deberá ser de 150cc 4 tiempos, refrigerado por aire, cada de cinco velocidades con embrague manual. Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.
2. CÁRTER: 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 TAPA: desde el plano de apoyo de tapa de válvula al llano de apoyo de tapa de cilindro 81,70mm +/- 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 19 cm³ 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 rectificado 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. Asiento 45°. 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.

ÁNGULO A= 45°

BASE B= 31,50mm

ALTURA H= 22mm

DIÁMETRO D= 5,50mm



- 4.7 BRIDA: será de un diámetro de 26mm sin tolerancia totalmente cilíndrica en su interior y tendrá un espesor de 4mm +1mm.
5. ÁRBOL DE LEVA: original de motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, cruce, alzada original. Alzada máxima de escape 7,30mm, alzada máxima de admisión 7,60mm (medidos con comparador en decimal sobre el platillo de válvulas y sin luz).

5.1 DIMENSIONES:

5.1.1 círculo base: 25,18 mm. -0,10 mm.

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: marca libre. Originales o de mercado de reposición, de material magnético con sus correspondientes trabas. Prohibido su mecanizado pudiendo únicamente torneear su cabeza para llevarla a la medida original. Se permite el uso de válvulas 3V o MPI u otras marcas originales del modelo.
 - 7.1 ADMISIÓN: 31,50mm +/-0,20mm (diámetro máximo). Diámetro del vástago 5,50mm. Ángulo de asiento 45°.
 - 7.2 ESCAPE: 26,00mm +/- 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 HOLGURAS DE VÁLVULAS: libre
8. BALANCINES: originales o similares. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales. Tapa de balancines originales. Medidos con plantillas para tal fin.
 - 8.1 CIGÜEÑAL: deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones. Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,405kg mínimos con engranajes y rulemanes de distribución, sin chaveta de volante. Recorrido 49,50mm +/-0,20mm
 - 8.1.1 CHAVETERO: 4mm, original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.
9. BIELA: original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.
10. PISTÓN: marca libre. Manteniendo la forma del modelo original y cantidad de aros. El pistón no debe aflorar con el bisel de abajo. Prohibido quitar o agregar material, excepto retocar cavidades para que no peguen las válvulas y para dar altura del piston. Ver croquis al final.
11. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.
12. Carburador: Único, original de fabricación CHINA PZ 27. Estándar interior y exterior.
 - 12.1.1. Cebador: de uso opcional, se permite tapar orificios del eje.

12.1.2. Difusor: original 26.75mm (máximo) x Ø 20,03mm (máximo), aguja LIBRE. Cañita: Ø 0.57mm (+0.02mm)

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

12.1.4. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs. Atla: diámetro 115mm (máximo).

Baja: diámetro 75mm (máximo).

12.1.5. No se permite bomba de pique.

12.1.6. Venas de aire.

12.1.6.1. Alta: diámetro 1,00mm (+0,02mm)

12.1.6.2. Baja: diámetro 1,50mm (+0,02mm)

13. FILTRO DE AIRE: Será libre su filtro y acople al carburador.

14. 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 adminiculo ni aporte de material. Prohibido tubo recto. Diámetro interior 27mm como mínimo.



15. ESCAPE: marca "SPEED TANGO" original. Medidas del silenciador: largo 25cm +/-2mm, diámetro 89mm +/-2mm. La curva original sin modificaciones. Se permite pulir soldaduras interiores.

16. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS: originales o similares.

17. EMBRAGUE: original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.

18. TRANSMISIÓN: Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes, como así también su diámetro exterior y ancho original.

18.1. Primaria 1°36, 2°32, 3°28, 4°26, 5°2

18.2. Secundaria: 1°13, 2°17, 3°20, 4°23, 5°25

18.3. Corona primaria: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (setenta).

18.4. Piñón Primario: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (veintiuno) Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

19. Sistema de arranque y llave de corte: Permitida la extracción de la palanca para patada, eje y engranaje interno.

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.

20. Batería: De uso y funcionamiento obligatorio de 12V – 9Ah como maximo, 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.

21. Encendido: Sistema original del modelo del motor, punto original con chaveta. La tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías.

21.1 CDI: Libre

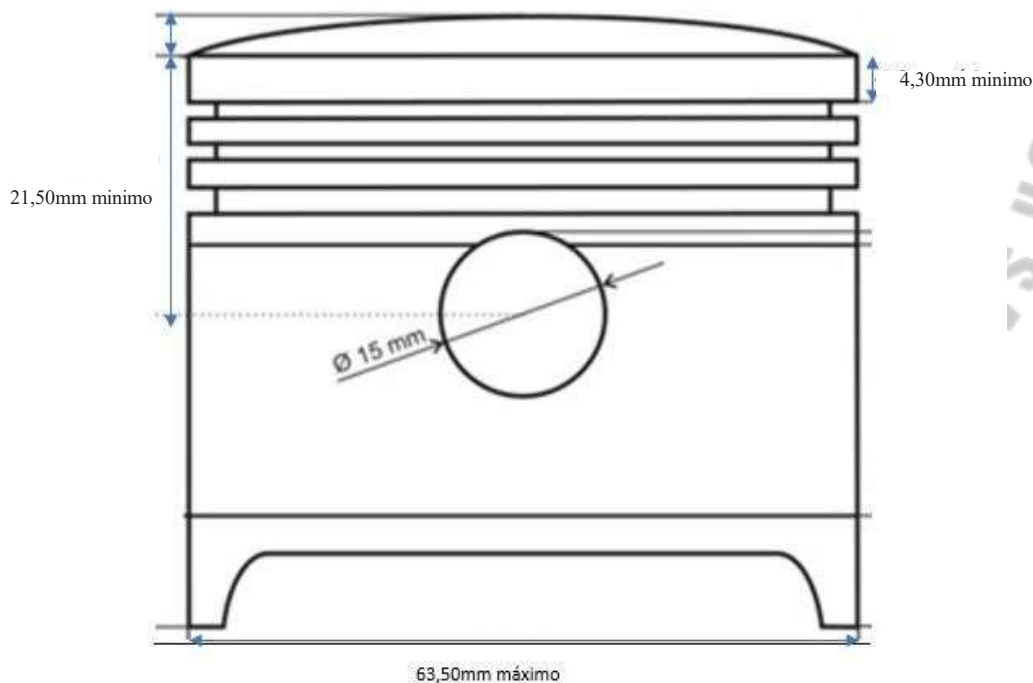
22. BUJÍA: libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.

23. 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.

24. COMBUSTIBLE: de uso comercial, será controlado por la categoría por combustible patrón comparativo.

25. CUBIERTAS: lisas, Provistas por la categoría.

CROQUIS



El saliente del piston se medira con un arco y el maximo sobresaliente es 4,50mm.

KARTING 150 CC 4 TIEMPOS CADENERO	EDAD PERMITIDA Desde los 14 años cumplidos.	PESO PERMITIDO 175 KG	NÚMERO NEGRO 77 PLACA ROJA
--	--	--	---

