

## 1. REGLAMENTO TECNICO PARA CATEGORIA 110 4T ESCUELA

### 1.1. MOTOR MULTIMARCA CHINO

AUTOMATICO 110 cc

### 1.2. CARTER

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.

### 1.3. CILINDRO

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificado hasta un diámetro de 54,55mm como máximo, altura 69 mm  $\pm 0,3$ mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de la base de cilindro, material y espesor libre.

### 1.4. TAPA DE CILINDRO

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, material y espesor libre. 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, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición o mecanizado de fábrica.

Altura Total exterior: 91mm  $\pm 0,2$ mm.

Se permite por estética el arenado exterior.

Casquillos: Admisión: 19,65mm Máximo. Escape 17,70mm Máximo.

Prohibido el agregado de material y pulido de ambos conductos.

Conductos: Entrada de Admisión: 24,50mm Máximo. Salida Escape: 24,50mm máximo.

La Tapa de cilindro deberá cubicar 10 cm cúbicos, como mínimo en el cielo, con válvulas y bujía como terminó la competencia. Este elemento se medirá con bureta por barrido con aceite hidráulico.

Permitido Retirar el Descompresor

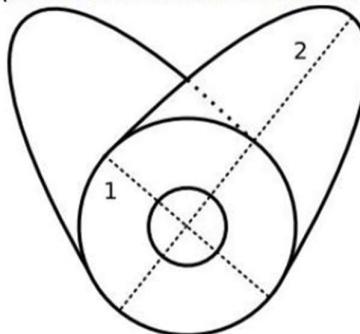
### 1.5. RELACION DE COMPRESION

Libre.

### 1.6. ARBOL DE LEVAS

Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original (tolerancia 1 diente para cada lado). No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza. El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los 3 tornillos originales. Corona original. Al menos uno de los agujeros de anclaje deberá tener un diámetro máximo de 6mm. Comparado con plantilla para tal fin.

Alzada: deberá ser de 5.90 mm máximo sin tolerancia, medida al platillo de válvula sin luz de válvula con comparador centesimal. Árbol de levas respetando plano adjunto y comparado con plantilla para tal fin.

ARBOL DE LEVAS GUERRERO 110CC CENTRIFUGO  
(VISTA LADO OPUESTO AL ENGRANAGE)

1. **Círculo Base:**  $21\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$ .
2. **Altura Camones:** **ADMISSION**  $26,6\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$ . **ESCAPE:**  $26,4\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$ .

## 1.7. GUIA DE VALVULAS

Originales en material, forma y dimensiones, o similares de venta comercial, respetando material, forma y dimensiones de la pieza original.

## 1.8. VALVULAS

Originales o similares de venta comercial, respetando solamente las dimensiones de vástago, plato y altura total, tanto para la admisión como para el escape. Se permite la rectificación del asiento de válvulas a  $45^\circ$  (cuarenta y cinco grados).

## 1.9. Holgura de válvulas

Libre.

## 1.10. Prohibido el uso de válvulas de titanio.

## 1.11. PLATILLO DE VALVULAS

Originales o similares en forma y dimensiones.

## 1.12. RESORTE DE VALVULAS

Dos (2) resortes por válvula, originales o similares, uno exterior y otro interior. (Precarga Libre)

### 1.13. Resorte Interior

Diámetro de alambre  $1.80\text{mm} \pm 0.1\text{mm}$ . Cantidad de espiras: 8,5.

### 1.14. Resorte Exterior

diámetro de alambre  $2.60\text{mm} \pm 0.1\text{mm}$ . Cantidad de espiras 6,5.

## 1.15. BALANCINES

Originales o similares. Manteniendo ángulo y demás medidas originales.

## 1.16. CIGÜEÑAL

Original o similar, manteniendo su recorrido, masa y balanceo. Recorrido 49,5mm. Peso Cigüeñal punta larga:  $2,017\text{kgs} \pm 50\text{gr}$ .

## 1.17. BIELA

Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa mínima. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma.

### **1.18. PISTON**

Original del motor o provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma, dimensiones y la cantidad de aros (tres). Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Prohibido cualquier tipo de mecanizado, salvo el frenteado de su cabeza para llevarlo a la medida establecida. Desplazamiento  $1\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$

### **1.19. AROS**

Cantidad tres (3), dos planos y uno de tipo aceitero con dos láminas. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.

### **1.20. BRIDAS INTERMEDIAS**

De uso opcional. Éstas se ubican, una entre el carburador y de admisión (brida intermedia superior) y la otra entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros (brida intermedia inferior), ambas deben ser instaladas con los anillos de goma originales o con una junta por lado de espesor máximo 1mm, material libre.

### **1.21. CARBURADOR**

Se acepta el original que trae el motor (chino) technology from japan. Original del motor o su recambio igual al original. Guillotina Ø15,0mm. Garganta de 13,1 mm máximo por 18,2mm máximo. Se prohíbe eliminar el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes. Difusor original y aguja original. Prohibido modificar las dimensiones, forma o terminación superficial de cualquiera de sus piezas. El diámetro de paso de combustible del surtidor principal y el surtidor lento son libres. Aguja: forma y posición ORIGINAL SIN SUPLEMENTOS, con la traba colocada en cualquiera de las 4 o 5 ranuras que posee.

No se contemplan desgastes de ningún tipo.

### **1.22. ELEMENTO FILTRANTE**

Libre.

### **1.23. TUBO DE ADMISION**

Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones. Tanto el tubo de admisión como el carburador y la brida intermedia deben estar firmemente sujetados al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.

### **1.24. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS**

Originales o similares.

### **1.25. EMBRAGUE PRIMARIO**

Original. Cantidad de discos original.

Diámetro del alambre de los resortes:  $1\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$ .

Diámetro Exterior del resorte:  $5,80\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$ .

Cantidad de Espiras 15(quince). Alto:  $27\text{mm} \pm 1,5\text{mm}$ .

### **1.26. EMBRAGUE SECUNDARIO**

Campana, patines y resortes originales. Prohibido cualquier tipo de modificación.

El sistema de rueda libre de la corona que engrana con la campana debe funcionar correctamente.

Resorte del Centrifugo: Diámetro del alambre 1,8mm ± 0,1mm.

### **1.27. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE**

Diseño Libre, de uso y funcionamiento obligatorio.

Permitido la extracción de la palanca para patada, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.

### **1.28. ALTERNADOR**

De uso y funcionamiento opcional, prohibido retirarlo.

### **1.29. ENCENDIDO**

Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta. Componentes del sistema de encendido original, o similares de venta comercial. Cables y conectores libres. Se permite quitar el tapón central y superior de la tapa del encendido con el fin de refrigerarlo.

### **1.30. BUJIA**

Tipo original o de reemplazo similar a la original. Grado térmico libre. No se permiten bujías de Competición.

### **1.31. COMBUSTIBLE**

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KZA, siendo inapelable el resultado de la medición.

### **1.32. RELACION DE TRANSMISION**

Libre

### **1.33. CAÑO DE ESCAPE**

Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

### **1.34. NÚMEROS ESCUELA**

Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de fondo rosado con la numeración en color negra.



### 1.35. EDAD PERMITIDA

Desde los 5 años cumplidos hasta 11 años, tomados a la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.

### 1.36. LLANTAS

Nacionales, prohibido anti-deriva. Juego delantero: ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Juego trasero: ancho máximo 8" (8 pulgadas).

Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

### 1.37. PRECINTOS

Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). **Toda violación al precinto implica exclusión.**

### 1.38. 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 que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.**

### 1.39. GENERALIDADES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

### 1.40. BUTACA

La butaca debe ser de fibra de vidrio, no de carbono.

### 1.41. Neumáticos

Tipo slicks, marca "IBF" sello amarillo o rojo, sin excepción. Se pueden utilizar 3 juegos completos de cubiertas sellados durante las 9 fechas del campeonato del año 2025. Se permitirá incluir en el pasaporte dos ruedas de auxilio, una delantera y una trasera. Si un piloto llega a verificación técnica (clasificación, serie o final) con un neumático de numeración NO correspondida, automáticamente se registrará en el pasaporte y quedará excluido parcialmente de la prueba que acaba de terminar.

El piloto, en la fecha que este disputando deberá usar las mismas cubiertas tanto en clasificación, serie y final.

**ACLARACION:** En caso de rotura de alguno de los neumáticos, antes del periodo de reemplazo de las mismas, se deberá mostrar dicho neumático al comisario técnico para que este, autorice su recambio.

**Toda modificación que no está expresamente autorizada queda terminantemente prohibida.**

### 1.42. EDAD PERMITIDA Y PESOS

Desde los 5 años cumplidos hasta 11 años, tomados a la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.

110cc 4T Escuela 120 kg como mínimo.