

## 1. 150 4T Varilleros Livianos y Pesados

### 1.1. TIPO DE MOTOR

Multimarca 150 cc, Cuatro Tiempos, "VARILLEROS". Importante: MOTORES DE ORIGEN CHINOS. (NO JAPON, HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI). Únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague mecánico y manual a cable. Sin balanceador. Prohibido los motores que traen originalmente balanceador.

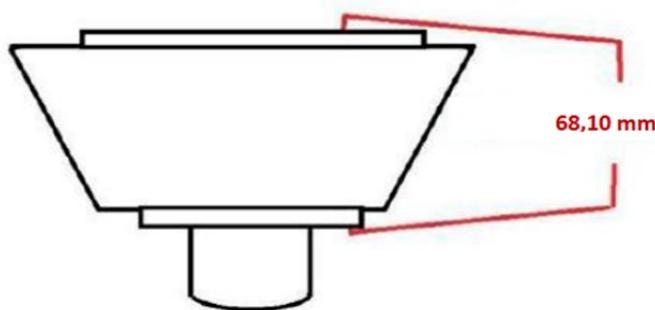
### 1.2. BLOCK / CÁRTER

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. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.



### 1.3. CILINDRO

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Similar al original únicamente. Se permite el cepillado de sus caras, altura mínima 68,10 mm, sin tolerancia. Prohibido el uso de camisas cromadas. La junta de la base del cilindro es OBLIGATORIA y es libre en espesor y material, pero debe estar colocada. Cilindrada máxima 161cc.



### 1.4. BALANCINES DE LEVA

Únicamente se permitirán balancines de leva iguales en forma y medidas a los de la imagen adjunta. Manteniendo su ángulo, radio, material magnético y demás medidas originales. Prohibido balancín a rodillo. Ver ANEXO.



FOTO REAL: Balancín ORIGINAL motor 150 Varillero.

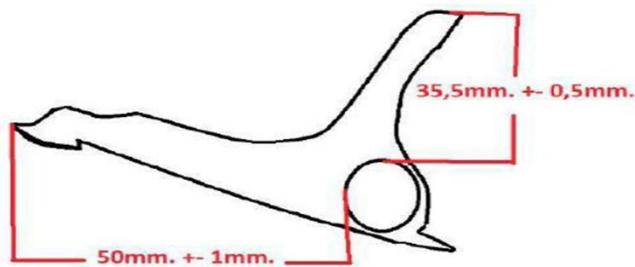


FOTO ILUSTRATIVA: Medidas del Balancín

### 1.5. TAPA DE CILINDRO

Se permite el intercambio de marcas, siempre y cuando sea SIMILAR a la original únicamente. Conductos de admisión y escape libre, se permite mecanizar las guías de válvulas. Altura tapa de cilindro 81,50 mm mínimo sin tolerancia. (Se permite el cepillado de la misma). La misma debe tener 8 aletas (NO 7 aletas).

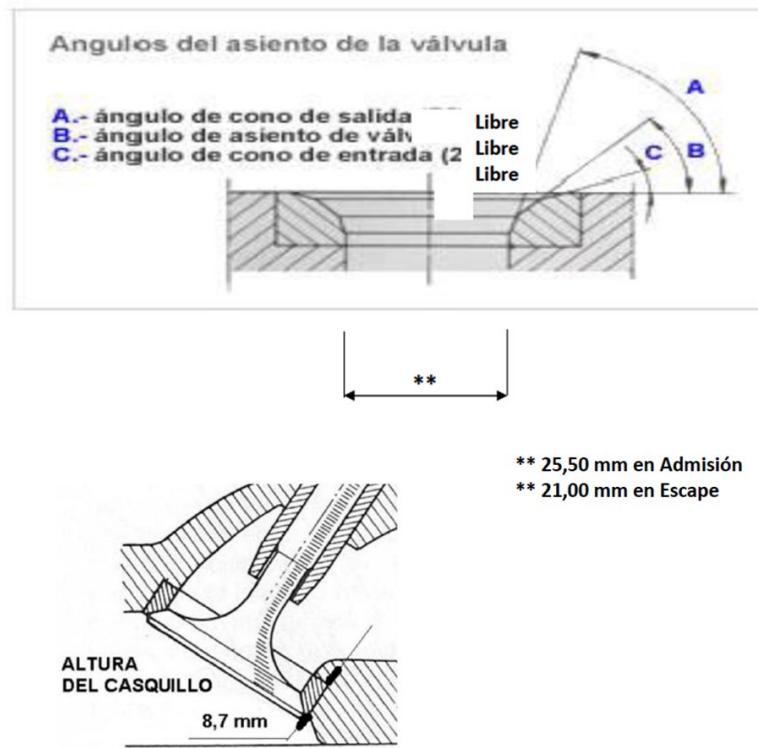


#### 1.5.1. JUNTA DE TAPA DE CILINDRO

Obligatorio, material y espesor libre.

#### 1.5.2. CASQUILLOS

Se permite la reparación y encasquillado. Material: Fundición o Acero, prohibido el uso de bronce y cobre. Medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de escape 21,00 mm, medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de admisión 25,50 mm. Altura máxima del casquillo 8,70 mm. Ángulos libres. Respetar las medidas sin tolerancia.



### 1.5.3. GUÍAS DE VÁLVULAS

Libre en marca, material acero, no de bronce.

### 1.5.4. VÁLVULAS

Libre, se permite el uso de competición respetando las medidas y formas de las originales. "Especificaciones: Marca 3B, MPI o Biancospino". indicaciones: Vástago recto: 5,5 mm de diámetro. Cabeza admisión: 30,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Cabeza escape: 25,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Angulo del asiento libre.



### 1.5.5. PLATILLOS DE VÁLVULAS

Original o de mercado de reposición, Similares a los originales únicamente, respetando sus medidas originales.

### 1.5.6. RESORTES DE VÁLVULAS

Originales del mercado de reposición, no MPI. Debe tener 2 por válvulas. Exterior 7,5 espiras, interior 8 espiras, con sus respectivas arandelas, cantidad libre.

### 1.5.7. VARILLAS DE VÁLVULAS

Libres, de mercado de reposición, largo 141,20 mm +/- 0,30 mm de tolerancia. Se permite varilla entera tipo CG. Prohibido el uso de titanio.

### 1.5.8. BALANCINES DE VÁLVULAS

Originales del motor o de mercado de reposición. Similares a los originales únicamente. De uso comercial. Prohibido su modificación. Está Prohibido cepillar la base de la balancinera.

### 1.5.9. RELACIÓN DE COMPRESIÓN

Libre.

### 1.6. ÁRBOL DE LEVAS

ORIGINAL del modelo. Mono leva, sin modificar, sin desplazamiento de la chaveta, No se permite corrector de árbol de levas. Puesta a punto original con chaveta, respetando las marcas del engranaje del árbol de levas. La marca o punto del engranaje del cigüeñal debe estar dentro del espesor de la chaveta. El mismo contara con un perno pívot que en el mismo llevara sobre la base 1 (una) arandela acerada de 1mm, tolerancia +/- 0,5 mm. Medida de alzada máxima de admisión y escape 7,10 mm, SIN LUZ, MEDIDA EN EL PLATILLO DE LA VALVULA.



### 1.7. CIGÜEÑAL

Original o Similar al original únicamente. Carrera 49,5 mm o 50,00 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Prohibido muñón desplazado.

### 1.8. BIELA

Original o Similar a la original únicamente. Prohibió su pulido, alivianado o mecanizado. Manteniendo su longitud original entre centros. Opcional: bielas japonesas.

### 1.9. PISTÓN

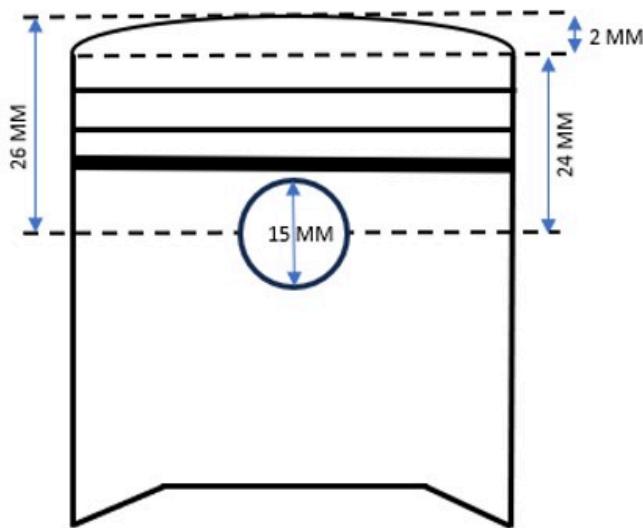
Original o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición, de hasta 64mm.

#### 1.9.1. PERNO DE PISTÓN

ORIGINAL o Similar al original únicamente. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15,00 mm.

### 1.9.2. AROS

ORIGINAL o Similar al original únicamente. Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (Activos). Medida mínima del espesor de los aros de compresión 1,2mm. El tercer aro debe tener 3 piezas que conforman un solo aro. Se permite el uso de aros de cualquier marca y procedencia.



Espesor Aros de Compresión: 1,2 mm  
Espesor Aros Rasca Aceite: 2,5 mm

### 1.10. CARBURADOR

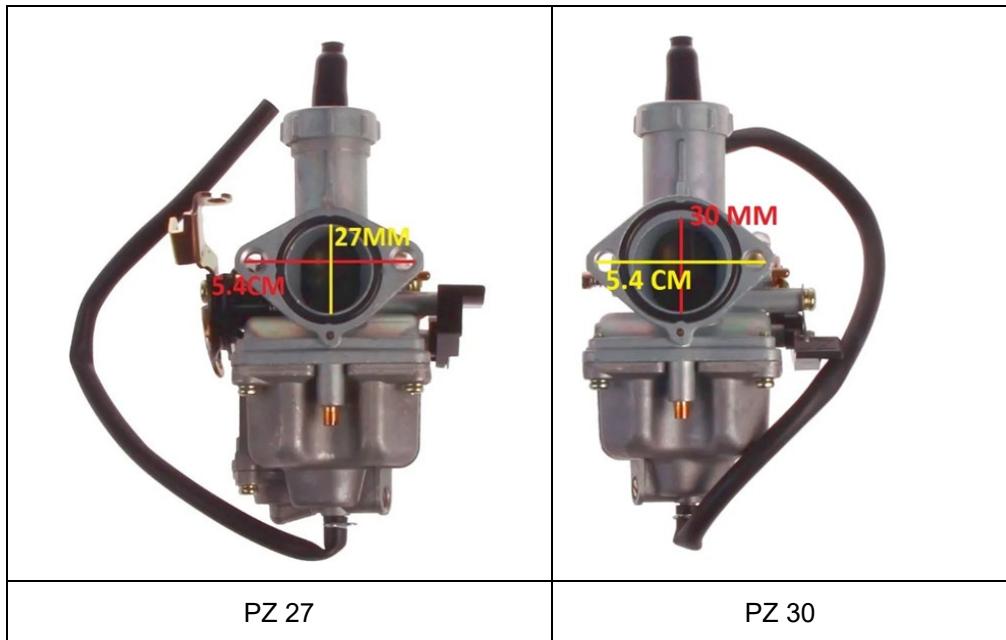
Original del motor de origen chino, ó marca keihin technology from japan, ó de mercado de reposición, no Japón. Se permite PZ27 ó PZ30. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda hasta 22mm (para PZ27) y cortina original redonda hasta 24mm (para PZ30), con o sin bomba de pique. Prohibido el mecanizado o pulido del mismo. Prohibido uso de carburador JAPONES.

1.10.1 DIFUSOR: Original, sin alteraciones

1.10.2 AGUJA: Libre. Libre posición en guillotina.

1.10.3 CHICLERES: Libre

1.10.4 CEBADOR: Se permite retirar y tapar los orificios de su eje.

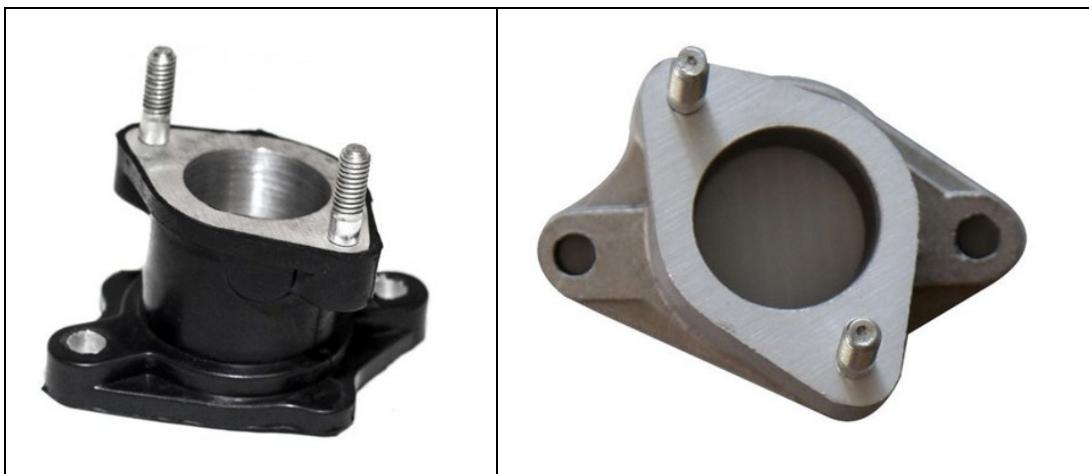


### 1.11. FILTRO DE AIRE

Libre.

### 1.12. TUBO DE ADMISIÓN

Tubo de admisión original o mercado de reposición con acople para bomba de vacío, LIBRE en su trabajo interior, prohibido su relleno con materiales agregado.



### 1.13. CAÑO DE ESCAPE

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

### 1.14. EMBRAGUE

Original y/o de mercado de reposición con canasta de 4 a 6 discos y de 4 o 6 resortes, prohibida su modificación.

1.14.1 RESORTES DE EMBRAGUE: Libre.

## 1.15. VOLANTE Y ENCENDIDO

Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 1.450 kg.) prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original.

### 1.15.1. Estator

Original con las 8 bobinas originales sin alteraciones.

### 1.15.2. Captor

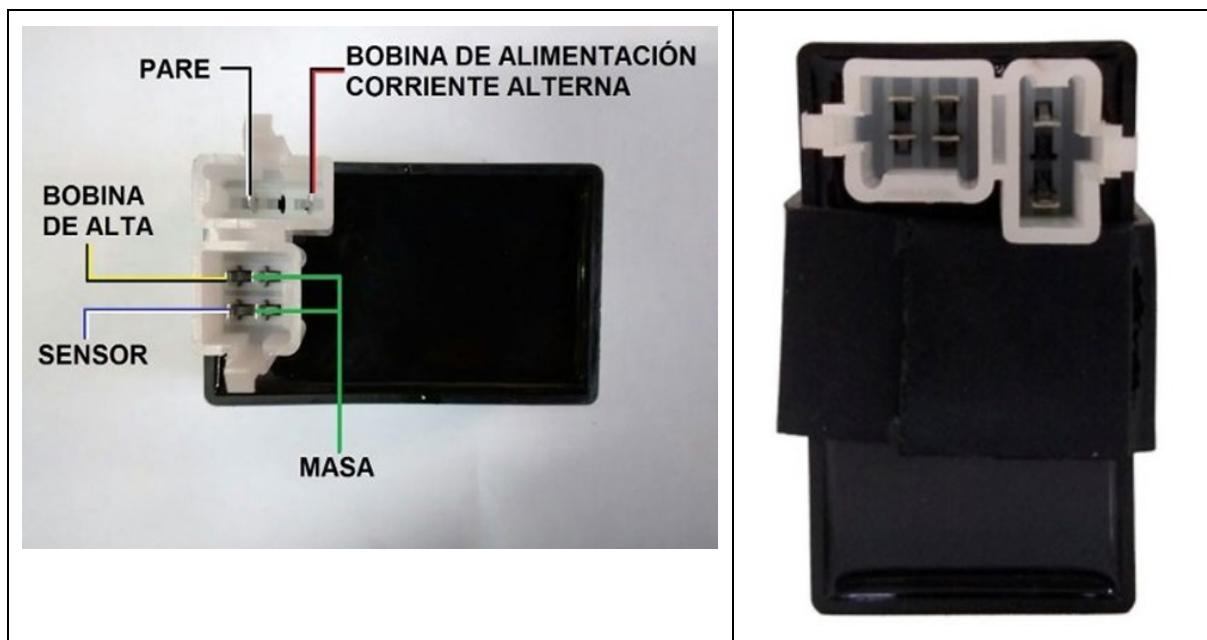
Original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original.

### 1.15.3. ALTERNADOR

De uso OPCIONAL.

## 1.16. CDI

ORIGINAL o Similar al original únicamente. De procedencia China o nacional, alimentado a magneto. NO se permiten CDI de confección artesanal ni de la línea Racing o Competición. Con ficha plástica, blanca, de 6 patas planas. Se adjunta plano de conexionado.



## 1.17. BOBINA DE ALTA

Original o de reposición de mercado. Prohibido uso de competición.

## 1.18. BUJÍA

Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.

## 1.19. CAJA DE CAMBIOS

Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.

**Transmisión primaria:** los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro externo y ancho originales: 73-18.

**Relaciones de Caja:** 1°) 36/13 - 2°) 32/17 - 3°) 28-29/20 - 4°) 26/23 - 5°) 24/25.

## 1.20. SISTEMA DE ARRANQUE

De uso OBLIGATORIO con todos sus componentes originales, prohibido el mecanizado de engranajes, se permite arranque directo (sin chanchita). De funcionamiento OPCIONAL. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.

## 1.21. COMBUSTIBLE

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

## 1.22. NÚMEROS VARILLERO LIVIANO

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 AZUL con la numeración en color BLANCO.



## 1.23. NÚMEROS VARILLERO PESADO

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 AMARILLO con la numeración en color NEGRO.



## 1.24. 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.

### **1.25. 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.

### **1.26. 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.

### **1.27. BUTACA**

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

### **1.28. 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.

### **1.29. 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.

### **1.30. EDAD PERMITIDA Y PESOS**

**CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS LIVIANOS:** a partir de los 16 años sin excepción, a menos que pueda comprobar haber competido antes en otras categorías superiores del KZA y mínimo 160 KG.

**CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS PESADOS:** a partir de los 16 años sin excepción, a menos que pueda comprobar haber competido antes en otras categorías superiores del KZA y mínimo 180 KG.

