

## 1. 150 4T Varilleros STANDARD

### 1.1. TIPO DE MOTOR

150cc. 4 tiempos varilleros, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual, multimarca de origen chino.

### 1.2. Cártel

Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales, no se puede alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.



### 1.3. Cilindro

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62mm. Se puede rectificar (de forma centrada) hasta un máximo de +2mm (dos), quedando el diámetro de 64mm máximo +0.10mm. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada, y deberá obligatoriamente poseer junta en la base de espesor mínimo 0,40 mm y material libre. Altura mínima 68,60mm, máximo 69,10mm, +/- 0,10mm. Largo total de la camisa 98mm +/- 2%.

#### 1.4. Tapas de cilindros

Original del motor en su forma y sus dimensiones, se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación original, debe estar con la rugosidad de fábrica. Conducto de admisión y escapes totalmente originales. Junta de tapas y cilindros, espesor y material libre. Altura mínima 81,50 mm. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Adm. 29,50mm + 0,20mm. Escp. 28,70mm + 0,20mm. Diámetro máximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm. Escp. 20,70 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos. Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm.+/- 0,20mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm. La misma debe tener 8 (NO 7 aletas).



#### 1.5. Árbol de levas

Original del modelo, puesto a puntos originales con chaveta. La alzada y permanencia deberá ser la original de fábrica, las varillas deberán ser las originales iguales manteniendo sus medidas originales 141,30 mm +- 0,20, está prohibido cepillar la base de la balancinera respetando sus medidas originales. Molde de camón permitido: original en forma y medidas manteniendo alzada y permanencia original. Alzada máxima escape y admisión 7,10 mm medida en el platillo, sin luz de válvula

#### 1.6. Guías de válvula

Originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales. No se permiten guía de bronce.

Válvulas: Originales o del mercado de reposición. Permitidas de origen Japón y 3b nacionales, caña recta, prohibido el uso de válvulas de competición mpi racing. No se

permite el mecanizado en el extremo superior de la válvula. Diámetros; A: 30mm. E: 25mm. + 0,10mm (Comparado con muestra). Vástago Diámetro: 5,45mm. + 0,05 mm.

### 1.7. Resorte de válvula

Debe tener sus medidas y cantidades originales (ósea 2 por válvula). Originales o de mercado de reposición.

### 1.8. Relación de compresión: Libre.

### 1.9. Balancines

Originales o de mercado de reposición, manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm.

### 1.10. Cigüeñal

Tipo y forma original o de mercado de reposición, carrera y peso original. Recorrido 49,30 mm + 0.50 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Peso mínimo 3980 gramos.

### 1.11. Biela

Original o de mercado de reposición, manteniendo su longitud original entre centro. Prohibido su mecanizado.

### 1.12. Pistón

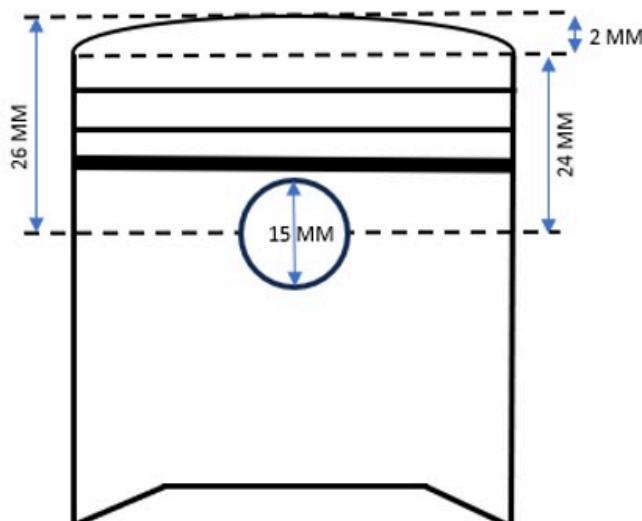
Original o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición, de hasta 64mm.

### 1.13. Perno de pistón

Originales o de mercado de reposición. Diámetro 15 mm.

### 1.14. Aros

Tipo original, cantidad 3 aros alto original. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activo) - 1º ranura 1,20 mm. 2º ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.



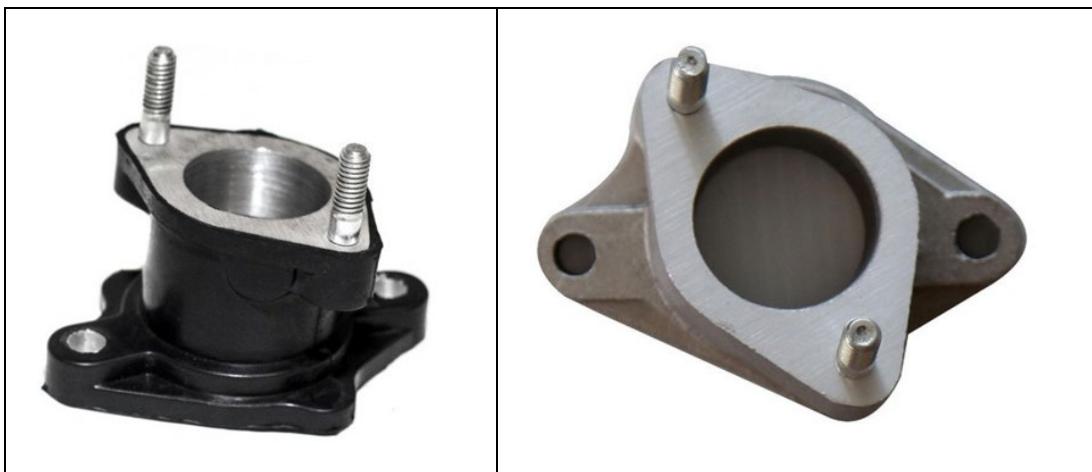
Espesor Aros de Compresión: 1,2 mm  
Espesor Aros Rasca Aceite: 2,5 mm

**1.15. Filtro de aire**

Libre en su forma.

**1.16. 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.

**1.17. Bomba de vacío**

Optativa, se permite perforar el tubo de admisión para colocar la manguera de funcionamiento y que no cumpla otra función.

**1.18. Embrague**

Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación.

**1.19. CARBURADOR PARA STANDAR SENIOR**

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

1.19.1 DIFUSOR: Original, sin alteraciones

1.19.2 AGUJA: original de fábrica sin modificaciones.

1.19.3 CHICLERES: Libre

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



## 1.20. CARBURADOR PARA STANDAR MASTER

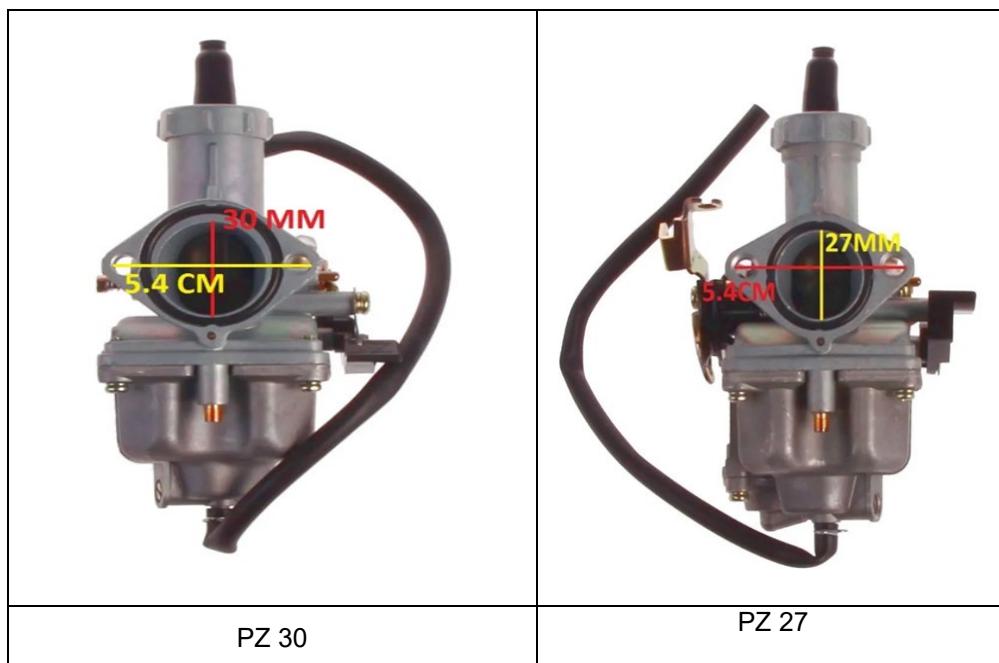
Original del motor de origen chino, ó marca keihin technology from japan, ó de mercado de reposición, no Japón. Se permite PZ27 ó PZ30. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda hasta 22mm (para PZ27) y cortina original redonda hasta 24mm (para PZ30),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

1.20.1 DIFUSOR: Original, sin alteraciones

1.20.2 AGUJA: original de fábrica sin modificaciones.

1.20.3 CHICLERES: Libre

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



**1.21. El cebador es opcional**

Si lo tiene, se lo debe llevar al comisario técnico para que controle y verifique el mismo. Si no, debe eliminar el sistema de cebador y tapar los orificios de su eje con poxilina sin modificar su ventura original.

**1.22. Aguja de cortina**

Original de fábrica sin modificaciones.

**1.23. Emulsionador**

Original de fabrica sin modificaciones.

**1.24. 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.

**1.25. 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. Estator original con la cantidad de bovinas originales. Captor original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original. CDI original o de mercado de reposición, con marca y numeración visible. Prohibido el uso de CDI de fabricación artesanal con avance o sin límite de rpm.

**1.26. Bujía**

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

**1.27. Transmisión primaria**

Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73 dientes, piñón 18 dientes, diámetro exterior y ancho original.

**1.28. Sistema de arranque**

Llave de corte opcional. Batería. Obligatoria, de 12 volts 5 amp deberá estar perfectamente fijada al chasis o motor no podrá estar cerca de ninguna fuente de calor.

**1.29. Cubre Cadena: su uso es obligatorio.****1.30. 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.

### **1.31. BUTACA**

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

### **1.32. Llantas**

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

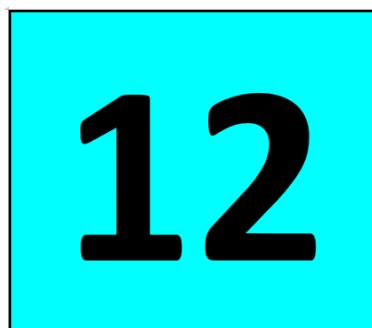
Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

### **1.33. Caño de escape**

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

### **1.34. NÚMEROS VARILLEROS ESTÁNDAR SENIOR**

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 CELESTE con la numeración en color NEGRA.



### **1.35. NÚMEROS VARILLEROS ESTÁNDAR MASTER**

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 VERDE FLUOR con la numeración en color NEGRA.



### 1.36. EDAD PERMITIDA Y PESOS

CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS STANDARD SENIOR: a partir de los 16 años y mínimo 175 KG.

CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS STANDARD MASTER: a partir de los 25 años y mínimo 195 KG.

Cualquier punto no especificado en el presente reglamento queda totalmente a criterio del Comisario Técnico, siendo este punto inapelable