

Reglamento F-200

Estándar 2025:

Especificaciones

Generales

Este reglamento establece las directrices obligatorias para todos los participantes en las competencias F-200 Estándar 2025. Su conocimiento es fundamental para asegurar la equidad y el correcto desarrollo de cada evento.

La participación implica la total conformidad con las normas aquí expuestas, y cualquier elemento no explícitamente autorizado se considera prohibido. La interpretación oficial recae únicamente en la comisión técnica.



Bases del Reglamento: Motorización y Pesos



Motorización

Motor chino de 200 cm³, modelo 163FML a varilla, refrigerado por aire.

Combustible y Lubricantes

Libres, permitiendo flexibilidad en la elección de estos componentes.

Filtro de Aire y Bujía

Libres, la bujía debe ser de un solo electrodo.

El peso mínimo exigible para el kart, piloto y equipo completo es de 170 Kg. Los kilos adicionales deben fijarse en anclajes del asiento o chasis con tuercas autoblocantes, bajo pena de suspensión de 3 meses por improvisación.



Aclaraciones y Habilitaciones

Definiciones Clave

Libre: Libertad en la elección, trabajo o modificación de piezas.

Opcional: Posibilidad de tener o quitar una pieza.

Original: Pieza fabricada y diseñada para el motor 163 FML, con especificaciones de fábrica.

Habilitación de Pilotos

Quedan habilitados para competir los pilotos nacidos en los años 2013, 2012, 2011 y 2010 (edades de 12 a 15 años).

Categoría Estándar

Se prohíbe trabajar o modificar cualquier parte, pieza o accesorio del motor, descartando toda alteración.

Especificaciones del Carburador y Escape



Carburador y Tobera

Carburador original chino, modelo PZ30, con sistema a pistón y 30 mm de diámetro hacia la tobera de admisión. Prohibido modificar el diámetro del pistón, extraer la mariposa o pulir cualquier parte. Solo se permite cambiar chiclers y carburar.

La tobera o acople del carburador debe ser original, permitiéndose de aluminio o goma. No se permite pulido ni rebaje en el interior.

Escape y Terminal

Debe ser artesanal, sin marca o serie, con corneta y filtro (silenciador). Su longitud debe llegar hasta la mitad del eje, nunca recto. Debe ser de cualquier material y soldadura, siempre que sea artesanal y no de serie.

Componentes Internos del Motor: Culata y Válvulas

✓ Culata

Original china, con una válvula de admisión y una de escape. Volumen de cámara de combustión estándar de 23 ml (tolerancia +/- 0,4 ml). Prohibido cualquier trabajo o modificación.

✓ Resortes de Válvulas

Originales chinos. Interior: 2.6mm de grosor, 33.6mm de altura, $7\frac{3}{4}$ vueltas. Exterior: 3.5mm de grosor, 41mm de altura, $7\frac{1}{2}$ vueltas (tolerancia +/- 0.1mm y +/- 0.5mm respectivamente). Prohibido modificar.

✓ Arandelas y Platillo

Una arandela por resorte. Espesor: interno 0.5mm, externo 1mm. Platillo de válvulas con escalones de 2mm y 4mm.

✓ Válvulas

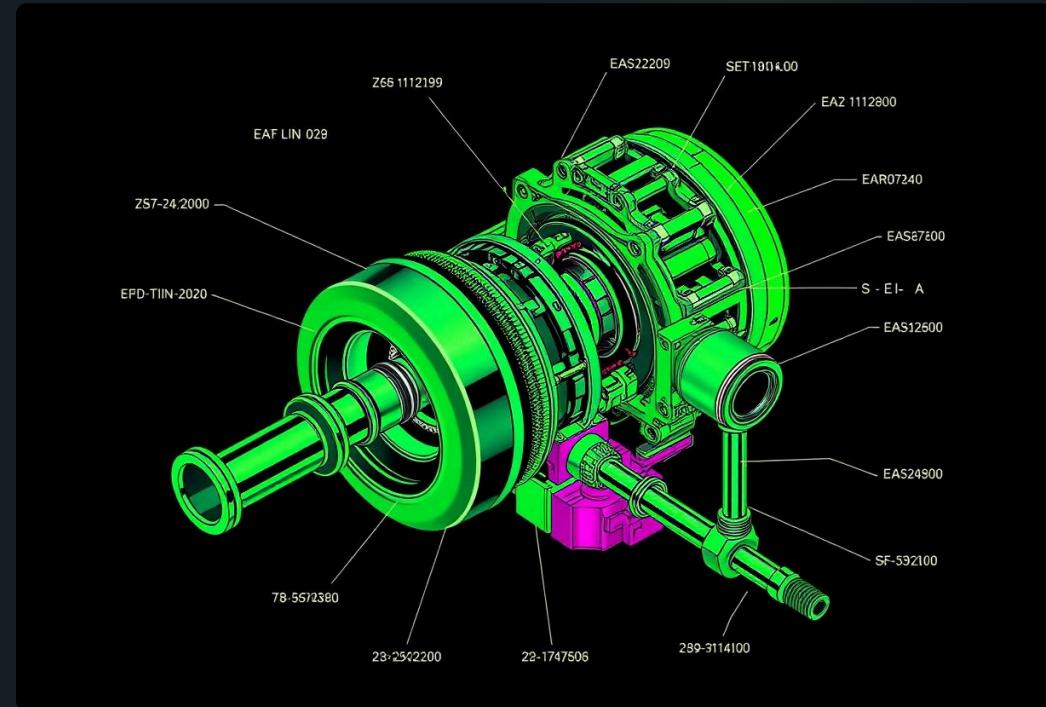
Originales chinas. Escape: cabeza 27mm, vástago 5.5mm. Admisión: cabeza 31.5mm, vástago 5.5mm. Guías de válvulas: 43.5mm de largo. Prohibido cualquier modificación.

Cilindro, Pistón y Componentes Relacionados

Las lumbreras en culata deben ser originales, con un diámetro máximo de 30 mm. No se permite pulido ni rebaje. El empaque de culata debe ser original chino, de lana, con un espesor mínimo de 0.25 mm (tolerancia +/- 0,05 mm), prohibiéndose su reducción o fabricación artesanal.

La carrera y espacio luz del pistón deben ser originales, sin que el pistón toque el calibrador en el punto muerto superior. El cilindro debe ser original chino, de 63.5mm de diámetro y 76.0mm de altura mínima. Se permite el re-encamisado a medida estándar con cualquier material excepto cromado, prohibido cepillar.

El pistón debe ser original chino, de cabeza plana, 63.5mm de diámetro máximo en la falda, 45.2mm de altura de cabeza a falda (tolerancia +/- 0.3mm), y 15.0mm de altura de pasador a cabeza (tolerancia +/- 0.3mm). Debe ser de fabricación en serie, no artesanal ni forjado. Las anillas deben ser originales chinas, en medida estándar, sin cortes ni rebajes, usando todas las del juego original.



Transmisión y Chasis

Block del Motor, Biela y Cigüeñal

Deben ser originales y de fabricación china. Prohibido cualquier trabajo o modificación en estos componentes.

Árbol de Levadas

Original chino, con medidas específicas de talón a cresta (32.85 mm), ancho de leva (26.75 mm), y distancias a la pared interna del buje (6.25 mm y 12.5 mm), con tolerancia de +/- 0.1 mm. No se permite modificar, adelantar o retrasar.

Embrague y Caja de Velocidades

Embrague original chino, permitiendo 5 o 6 discos con lanas simples. Prensa de 70 dientes. Caja de velocidades original china con relaciones específicas: Grupo Grande (29-32-25-23-21-28) y Grupo Chico (19-11-18-20-22-15). Prohibido modificar.

Embobinado y Magneto

Originales chinos. Embobinado: máximo 320 ohmios entre cable rojo/negro y masa. Magneto: prohibido alivianar, variar ancho de diente, cambiar pernos o modificar el avance.

Transmisión y Neumáticos

Transmisión libre, únicamente sobre ruedas traseras por cadena. Neumáticos: marca SUNF (Koo1-o2) o MG SH2 ROJO para seco; SUNF RINE TIRE o MG de lluvia para mojado.

Frenos y Tanque de Combustible

Frenos solo en el eje trasero, con accionamiento efectivo. Tanque de combustible debajo de la columna de dirección, bien sujeto y sin pérdidas.

Chasis

Homologado, cualquier marca. Con trompa y pontones laterales que no superen la cara externa de los neumáticos traseros (tolerancia 4 cm). Obligatorio uso de paragolpes traseros de plástico cubriendo 80% de neumáticos. Cuatro espacios de 20x20 cm para el número del competidor (rojo sobre blanco), uno frontal, uno trasero y dos laterales. Ancho de trocha y ubicación de palanca de cambios libres.

Obligaciones y Derechos: Revisión y Sanciones

El único motor permitido es el "PEGASUS", y los pilotos deben presentarlo para precintado. Cualquier motor fuera de norma resultará en sanción severa al piloto y mecánico, incluyendo descalificación y sanciones deportivas sin apelación.

Para una revisión completa por impugnación, se requiere el pago de una caución de Bs. 1500.oo. El motor se desmonta, precinta y sella. La revisión se realiza en 24 horas con el Director Técnico, mecánico y/o piloto, desarmando el motor para verificar originalidad y ausencia de modificaciones.

El Director Técnico emitirá un informe en 72 horas. Si el motor es legal, se devuelve al propietario con Bs 1000.oo. El Director Técnico recibe Bs 500.oo. Si se encuentra una anomalía, el motor se retiene, el propietario es descalificado, debe devolver el trofeo, pierde puntos y es multado con Bs 1500.oo. En caso de reincidencia en 2025, será excluido del campeonato. De la multa, Bs 500.oo son para el Director Técnico y Bs 1000.oo para la CNK. El Director Técnico puede realizar revisiones de oficio.