

REGLAMENTO F-200 STANDAR 2025

ESPECIFICACIONES GENERALES

- a)** Es obligatorio para todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento. No se podrá alegar desconocimiento del mismo, antes, durante y después de cada competencia.
- b)** Al participar de las competencias implica su total conformidad con lo expuesto en el presente reglamento.
- c)** En el presente reglamento solo se permite lo que esta explícitamente autorizado, lo que no está escrito no está permitido.
- d)** La única interpretación válida considerada correcta es la de la comisión técnica.
- e)** No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales.
- f)** La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o vehículo, para ser analizado sin denuncia alguna.

BASES DEL REGLAMENTO

Observación de categoría:	Al ser una categoría estándar, se prohíbe el trabajar o modificar cualquier parte, pieza o accesorio del motor. En caso que se requiera la sustitución de una pieza y no se encuentre la original en el mercado es total responsabilidad del participante el adquirir la pieza alternativa con las mismas especificaciones y características, de origen chino y las medidas a la exactitud de la pieza original de fábrica.
Aclaraciones:	Se entiende por Original a toda pieza fabricada y diseñada para el motor de serie 163 FML, el cual viene con las características del mismo fabricante, esto descarta toda posibilidad de modificación, alteración o aditamento en piezas. Se entiende por Opcional a optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por Libre a la libertad en la elección de la pieza o accesorio, como también en el trabajo y/o modificación del mismo.
Habilitados:	Quedan habilitados para competir los pilotos nacidos los años: 2013 - 2012-2011-2010 (12 A 15 AÑOS)
Peso:	El peso mínimo exigible será de 170 Kg en línea de llegada, con kart, piloto, y equipo completo y tal como se largó. Para cargar kilos al kart, estos deberán colocarse en los anclajes del asiento o parte del chasis y estar debidamente fijos y empernados con tuercas autoblocantes, bajo pena de suspensión de 3 meses quienes improvisen el anclaje del peso y larguen en esa condición.
Motorización:	Motor de fabricación china de 200 cm ³ . Modelo 163FML a varilla.
Refrigeración:	Por Aire.
Combustible:	Libre.
Lubricantes:	Libre.
Filtro de Aire:	Libre.
Bujía:	Libre, de un solo electrodo.
Encendido y Electrónica:	ELECTRONICA ORIGINAL, FABRICACIÓN CHINA.

Carburador:	Original y de fabricación China, modelo PZ30, con sistema a pistón, el mismo que debe tener un diámetro de 30 mm hacia la tobera de admisión, está prohibido reemplazar o modificar el diámetro del pistón, de igual forma no se puede extraer la mariposa de aceleración y ninguna pieza del mismo, se prohíbe rebajar o pulir cualquier parte del carburador. Únicamente está permitido cambiar chiclers y carburar. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Tobera o acople de Carburador:	Original. Se permite el uso de toberas de aluminio y de goma. No se permite ningún tipo de pulido ni rebaje. *Prohibido cualquier trabajo o modificación en el interior*
<u>Escape y Terminal:</u>	Artesanal, no de marca o serie, corneta con filtro (silenciador), longitud hasta la mitad del eje, nunca recto. El escape debe de ser hasta la mitad de la butaca mínimamente y no debe sobresalir de la llanta El escape debe ser de cualquier material y con la soldadura que guste, siempre y cuando sea artesanal, Aclaremos no sean en serie.
Culata:	Original y de fabricación China provista de una válvula de admisión y una válvula de escape, con un volumen en la cámara de combustión estándar de 23 ml. (tolerancia de +/- 0,4 ml), esta medición se debe realizar al finalizar la prueba en parque cerrado sin relizar limpieza de la cámara. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Resortes de Válvulas:	Original y de fabricación China, el grosor de alambre del resorte interior debe medir 2.6mm y el grosor de alambre del resorte exterior debe medir 3.5mm, (tolerancia +/- 0.1 mm). La altura del resorte exterior debe ser de 41mm (tolerancia +/- 0.5 mm) y la altura del resorte interior debe tener 33.6mm (tolerancia +/- 0.5 mm). El resorte

	<p>interior debe tener 7¼ vueltas y el resorte exterior 7½ vueltas.</p> <p>*Prohibido cualquier trabajo o modificación*</p>
	
Arandelas de base de resortes de válvulas:	<p>Una arandela por resorte. El espesor de la arandela del resorte interno debe medir 0.5mm y el del resorte externo debe medir 1mm.</p>
Platillo de válvulas:	<p>La medida de los escalones del platillo deben ser de 2mm la primera y de 4mm el segundo escalón.</p>
Válvula de Escape:	<p>Original y de fabricación China, el diámetro de la cabeza de la válvula es de 27mm y el vástago de 5.5mm.</p> <p>*Prohibido cualquier trabajo o modificación*</p>
	
Válvula de Admisión:	<p>Original y de fabricación China, el diámetro de la cabeza de la válvula es de 31.5mm y el vástago de 5.5mm.</p> <p>*Prohibido cualquier trabajo o modificación*</p>
Guías de válvulas:	<p>Original y de fabricación China, ambas guías deben medir de largo (de punta a punta) como mínimo 43.5mm.</p>

	Prohibido cualquier trabajo o modificación
Lumbreras en culata:	Originales. Las lumbreras de admisión y escape deben tener un diámetro máximo de 30 mm. No se permite ningún tipo de pulido ni rebaje. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Empaque de Culata:	Original y de fabricación China, de lana con un espesor mínimo de 0.25 mm. (tolerancia +/- 0,05 mm), no se permite la reducción del mismo y tampoco de fabricación artesanal,. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Carrera y espacio luz de pistón	Original. Para inspeccionar se realizará la prueba llevando el pistón al punto muerto superior y este no debe tocar con el calibrador apoyado sobre la base. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Cilindro:	Original y de fabricación China, en medida estándar de diámetro 63,5mm, debe tener una altura mínima de 76,0mm. Se permite el re-encamisado del cilindro a medida estándar con cualquier material exceptuando el cromado, prohibido cepillar.
Empaque inferior:	El Pistón no debe salir de cilindro. Sin la empaquetadura de culata. Quedando el empaque inferior libre en su grosor.
Pistón:	Original y de fabricación China, con cabeza plana y en medida estándar con un diámetro máximo en la falda de 63,5 mm. La altura de la cabeza a la falda de 45,2 mm. (tolerancia +/- 0,3 mm.) Altura del pasador a la cabeza de 15,0 mm. (tolerancia +/- 0,3mm.), debe ser de fabricación en serie, no artesanal, no forjados, se aclara que se permite un solo tipo de pistón como muestran la fotografías. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Anillas:	Original y de fabricación China, únicamente en medida estándar, no se

	permite realizar ningún corte ni rebaje, debiendo usar todas las anillas del juego en el pistón original. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Block del Motor:	Original y de fabricación China. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Biela y Cigüeñal	Original y de fabricación China, de 200 cc. (Biela + Puño y cigüeñal). *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Árbol de Levas:	Original y de fabricación China, se verificarán 4 medidas: de talón a cresta 32,85 mm, Ancho de leva 26,75 mm, de la pared interna del buje a talón 6,25 mm y de la pared interna del buje a cresta 12,5 mm (tolerancia en las cuatro medidas de +/- 0,1 mm), no está permitido realizar ningún tipo de modificaciones sobre el mismo, tampoco adelantarlo o retrasarlo de su posición original. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*.
Embrague:	Original y de fabricación China, se permite el uso de cinco (5) y seis (6) discos de embrague con laines simples de por medio, la prensa debe ser de setenta (70) dientes (relación original). *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Caja de Velocidades:	Original y de fabricación China. Caja permitida con la siguiente relación: Grupo Grande: 29-32-25-23-21-28. Grupo Chico: 19-11-18-20-22-15. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
Embobinado y Magneto:	Original y de fabricación China, el embobinado debe medir entre el cable rojo con negro y masa como máximo 320 ohmios. En el magneto no se permite el alivianado, variación del ancho del diente, cambio de penos alivianados o algún tipo de modificación. No se permite modificaciones en el avance. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*

Transmisión:	Libre. Únicamente sobre ruedas traseras y por medio de cadena.
Neumáticos:	Llantas liberadas en cuanto a marca se refiere, debiendo utilizar únicamente marca SUNF, Industria CHINA, Compuestos Intermedio, Modelo K001-02; o llanta MG SH2 ROJO Y Llantas de lluvia Modelo SUNF RINE TIRE o MG de lluvia.
Frenos:	Únicamente en el eje trasero, accionamiento efectivo en perfecto estado de funcionamiento.
Tanque de Combustible:	Deberá ubicarse debajo de la columna de dirección, debidamente sujetado y en buen estado de conservación, sin pérdidas en acoples y tapa.
Chasis:	<p>Con Homologación. Cualquier marca y procedencia.</p> <p>Con trompa y pontones laterales, los pontones laterales no deben superar la cara externa de los neumáticos traseros. Tolerancia máxima en este punto de 4 cm. Es obligatorio el uso de paragolpes traseros de plástico y cubrir hasta un 80% de los neumáticos traseros. Además, el kart deberá contar de 4 (cuatro) espacios identificatorios, los que deberán ser de 20x20 cm cada uno, donde llevara el número del competidor.</p> <p>Serán en color Rojo sobre fondo blanco. Uno sobre la parte delantera (frente), otro en la posterior (paragolpes) y los restantes en los laterales, se deja establecido que el ancho de la trocha delantera y trasera.</p> <p>es libre, como la ubicación de la palanca de cambios</p>

OBLIGACIONES Y DERECHOS PARA ESTA CATEGORÍA:

1. El único motor permitido para el campeonato nacional es de la marca "PEGASUS", los pilotos deberán presentar su motor para el precintado.
2. El motor deberá cumplir con las especificaciones de este reglamento, motor que se encuentre fuera de norma se aplicará una sanción severa al piloto y mecánico, no solo con la descalificación de la prueba, sino con sanciones deportivas determinadas por la CNK, sin opción a apelación.

Revisión por impugnación:

Para proceder a la revisión full, se debe proceder a una impugnación por parte de algún piloto. Previo pago de la caución indicada en el reglamento de campeonato. **(bs. 1500.00)** Esta Revisión, se procede de la siguiente manera.

- Terminada la competencia el motor debe ser desmontado del KART (Parte del Mecánico).
- El motor debe ser colocado en una Bolsa Negra, Precintado y sellado con la firma del mecánico y Director de Técnica.
- El motor será revisado en un plazo de 24 horas se acordará la inspección, con la colaboración del DIRECTOR TECNICO (DANIEL OROPEZA o El que asigne KARBO) en presencia del mecánico y/o del piloto o su concurrente en caso de ser menor de edad. Se desarmará el motor por completo para evidenciar que las piezas sean las Originales, y el motor no presente indicios de pulido o trabajos de preparación, piezas que no estén comprendidas en el motor como ESTÁNDAR.
 - El director Técnico, presentara un informe al director de prueba y al Directorio de la CNK, que será socializado con las asociación correspondiente, en el plazo máximo de 72 horas. En el caso de encontrar alguna anomalía el motor debe permanecer en poder del Director Técnico. Hasta que el directorio de la CNK lo libere. Con su respectiva resolución del caso.
 - Así mismo, se aclara que el **DIRECTOR TECNICO**, puede realizar la revisión de **OFICIO**.
 - Si el motor no sufrió modificación y permanece de manera LEGAL, será devuelto al Propietario y se le entregará Bs 1000.00 (Mil 00/100 bolivianos).
 - Al director Técnico, Se le entregara los otros Bs. 500 (Quinientos 00/100 bolivianos). Por el trabajo realizado.
 - En Caso del MOTOR se evidencie alguna anomalía, el motor será devuelto a su propietario, mismo que será descalificado de la prueba, debiendo devolver el trofeo recibido, restándose los puntos ganados. Y penalizado con una multa de BS 1500,00 (en el caso de reincidencia durante el campeonato 2025, además de las sanciones económicas, será excluido del campeonato).
 - De los Bs. 1500.00 Serán cancelados Bs 500.00 al Director Técnico por concepto de sus servicios, y los otros bs 1000.00 quedaran en ARCAS DE LA CNK.



Ivan Limachi Carvajal
Presidente de la CNK



Abel Iriarte Cusi
Sub Director CNK



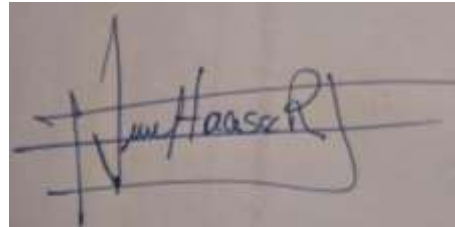
Alejandro Ascarruns
Presidente ADKLP



Andres Jimenez
Presidente de la ADKC



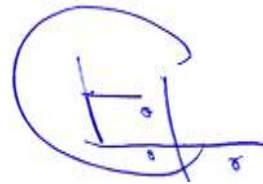
Luis Pereira
Presidente de AADTA



Jhasmany Haase
Presidente de la ADKSC



Carlos Incata
Presidente de la ASOKAT



Sr. Arq. Jaime Cervantes Torrez
Presidente ADKP