

REGLAMENTO F-200 SUPER 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

<u>Habilitados:</u>	Quedan habilitados para competir los pilotos que nacieron en los siguientes años 2010- 2009 – 2008 – 2007 – 2006 – 2005 – etc., o haber sido campeón de la Categoría Inferior).
<u>Peso:</u>	El peso mínimo exigible será de 170 Kg. En línea de llegada, con kart, piloto, y equipo completo, el kart se debe pesar como finalizó la manga. Para cargar kilos al kart, estos deberán colocarse en los anclajes del asiento o parte del chasis y estar debidamente fijos y abulonados con tuercas autoblocantes.
<u>Motorización:</u>	Motor de fabricación china de 200 cm3. Modelo163FML a varilla
<u>Block del Motor:</u>	Original de fabricación China. * Prohibido realizar cualquier modificación*.
<u>Cilindro:</u>	Original de fabricación China. Con Diámetro estándar de 63.5mm, se permite el rectificado hasta la medida 1.0 es decir como máximo de 64.5mm. Es permitido realizar el reencamisado con cualquier material exceptuando el cromado. *Se permite cepillar el mismo*
<u>Tapa de Cilindro (Culata):</u>	Original de fabricación China (23 ml3 con una tolerancia de -0,3 ml, es decir que la medición de la culata, como mínimo puede dar un volumen de 22,7 ml3, esta medición se debe realizar al finalizar la prueba en parque cerrado sin realizar limpieza de culata, no se puede retirar la carbonilla). Está permitido realizar el pulido y ensanchamiento de las toberas o lumbreras de admisión y de escape.
<u>Resortes de Válvulas:</u>	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 interior debe tener 7¼ vueltas y el resorte exterior 7½ vueltas. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
<u>Arandelas de Base De resorte de válvulas:</u>	Una arandela por resorte. El espesor de la arandela del resorte interno debe medir 0.5mm y el del resorte externo debe medir 1mm

<u>Platillo de Válvulas:</u>	La medida de los escalones del platillo deben ser de 2mm la primera y de 4mm el segundo escalón
<u>Válvula de Escape:</u>	Original de fabricación China o Japonés, el diámetro de la cabeza de la válvula es de 27mm y el vástago de 5.5mm. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
<u>Válvula de Admisión:</u>	Original de fabricación China o Japonés, el diámetro de la cabeza de la válvula es de 31.5mm y el vástago de 5.5mm. *Prohibido cualquier Trabajo o modificación*
<u>Guías de Válvulas:</u>	Original de fabricación China o japonés, ambas guías deben medir de largo (de punta a punta) como mínimo 43.5mm. *Prohibido cualquier trabajo o modificación*
<u>Empaques de Motor:</u>	Original y de fabricación China, de asbesto, no permitiéndose la reducción de los mismos, estos deben ser de 1 mm de espesor, (tolerancia permitida +/- 0.2 mm), también se permite la utilización de la empaquetadura de lámina o metálica de fabricación china con un espesor mínimo de 0.25 mm. (Tolerancia +/- 0,05 mm), no se permite la reducción del mismo y tampoco de fabricación artesanal, no permitiéndose la fabricación artesanal. *Prohibido cualquier Trabajo o modificación*.
<u>Biela y Cigüeñal:</u>	Original de fábrica, solo de 200 cm3 (Biela + Puño y Cigüeñal). *Prohibido cualquier Trabajo o modificación*.
<u>Pistón:</u>	Original de fábrica (Cabeza Plana, para motor con sistema a varilla, de fabricación China o japonés), de fabricación en serie, con un diámetro máximo de falda de 64.5mm. La altura mínima de la cabeza a la falda es de 45.2mm. Únicamente se autorizan los pistones que se muestran en las fotografías. No se permite el uso de pistones de competición, forjados o de fabricación artesanal. *Se considera de fabricación Artesanal cualquier tipo de modificación realizada a un pistón de serie, como ser orificios de lubricación, pulido de la cabeza, corte de las faldas del pistón en forma parcial o total,

	<p>etc. El pistón no debe sobresalir del cilindro sin empaque.</p> <p>*Prohibido Cualquier trabajo o modificación*.</p>
	
<u>Anillas:</u>	Originales de fabricación China o Japonesa, No se permite el uso de anillas Forjadas.
<u>Árbol de Levas:</u>	Libre, de montaje Fijo "No Regulable" Se permite cruzar o trabajar el mismo.
<u>Encendido y Electrónica:</u>	Libre en marca modelo y procedencia. Libre total.
<u>Bujía:</u>	Libre, de un solo electrodo.
<u>Embobinado y Magneto:</u>	EMBOBINADO: LIBRE Y MAGETO: ORIGINAL DE FÁBRICA.
<u>Refrigeración:</u>	Por Aire
<u>Escape y Terminal:</u>	<p>Artesanal, no de marca o serie, corneta con filtro (silenciador), longitud hasta la mitad del eje, nunca recto.</p> <p>El escape debe de ser hasta la mitad de la butaca mínimamente y no debe sobresalir de la llanta</p> <p>El escape debe ser de cualquier material y con la soldadura que guste, siempre y cuando sea artesanal, Aclaremos no sean en serie.</p>
<u>Carburador:</u>	Libre (En marca, modelo y tamaño).
<u>Transmisión:</u>	Libre. Únicamente sobre ruedas traseras y por medio de cadena.
<u>Admisión:</u>	Libre.
<u>Filtro de Aire:</u>	Libre.
<u>Embrague:</u>	<p>Se dispuso de seis (6) discos de embrague o en su defecto el uso de cinco (5) discos con la inserción de laines simples o dobles de por medio, esto a libre elección del piloto, la prensa debe ser de setenta (70) dientes (relación Original).</p> <p>*Prohibido Cualquier trabajo o modificación*.</p>
<u>Caja de Velocidades</u>	De 5 velocidades, libre en las relaciones.
<u>Neumáticos:</u>	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.
<u>Frenos:</u>	Únicamente en el eje trasero, accionamiento efectivo en perfecto estado de funcionamiento.
<u>Tanque de Combustible:</u>	Deberá ubicarse debajo de la columna de dirección, debidamente sujeto y en buen estado de conservación, sin pérdidas en acoples y tapa.
<u>Combustible:</u>	Libre.
<u>Lubricantes:</u>	Libre.
<u>Chasis:</u>	Con Homologación. Cualquier marca y procedencia. 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. 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 son libres, como la ubicación de la palanca de cambios.
<u>Componentes:</u>	Todo componente debe ser original de fábrica, exceptuando lo permitido en este reglamento, cualquier modificación realizada es considerada un componente Artesanal

OBLIGACIONES Y DERECHOS PARA ESTA CATEGORIA:

1. El único motor permitido para el campeonato nacional es de la marca “**PEGASUS Modelo 163FML a varilla.**”, 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.

FICHA TECNICA

CARACTERÍSTICAS & ESPECIFICACIONES DE MOTOR

<u>Modelo del motor:</u>	163FML
<u>Nombre del motor:</u>	CG200
<u>Tipo del motor:</u>	Mono cilíndrico, 4-tiempos, refrigerado por aire, árbol de levas hacia abajo
<u>Cilindrada:</u>	196 cm ³
<u>Dimensión (mm.):</u>	358×324×460
<u>Peso neto (kg.):</u>	31.5 – 33.0
<u>Max. Poder (kw/r/min):</u>	12/8000±5%
<u>Max. Torque (N.m/r/min):</u>	14.5/6500±5%
<u>Relación de compresión:</u>	9.21
<u>Diámetro y carrera (mm.):</u>	63.5×62.2
<u>Método de ignición:</u>	CDI
<u>Método de lubricación:</u>	Consumo min. Presión y salpicado
<u>Combustible (g/Kw.h):</u>	≤354
<u>Método de arranque:</u>	Eléctrico / patada
<u>Método del embrague: Método del cambio de cajas:</u>	Multi-Placa mojada manual Acoplamiento constante, transmisión de dos fases, cambio de marchas de 5 velocidades.

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 delmecánico 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 elmotor 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 alPropietario 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 (enel 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 susservicios, y los otros bs 1000.00 quedaran en ARCAS DE LA CNK.



Ivan Limachi Carvajal
Presidente de la CNK



Abel Marte Cusi
Sub Director CNK



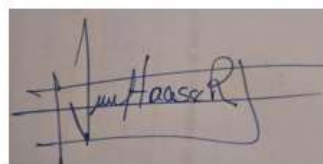
Alejandro Ascarruns
Presidente ADKLP



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