

REGLAMENTO TECNICO PROKART CALETENSE 2024



CATEGORIA 200 CAJERO
CATEGORIA 200 MASTER



Año 2024

INDICE

1. VIGENCIA
2. DISPOSICIONES GENERALES
3. MOTORES
4. BLOCK
5. CIGÜEÑAL
6. BIELAS
7. PISTON
8. TAPA DECILINDROS
9. GUIAS DE VALVULAS
- 10.COMPRESION
- 11.AROS
- 12.VALVULAS
- 13.PERNO DE PISTON
- 14.LEVAS
- 15.CILINDRO
- 16.BALANCINES
- 17.TUBO DE ADMISION
- 18.CARBURADOR
- 19.ENCENDIDO
- 20.BUJIA
- 21.CAJA DE VELOCIDAD - EMBRAGUE
- 22.ESCAPE
- 23.CUBIERTAS
- 24.PESOS
- 25.PRECINTOS DE MOTOR
- 26.LASTRE
- 27.CHASIS
- 28.TANQUE DE NAFTA
- 29.PARAGOLPE TRASERO
- 30.LUBRICACION Y CUBRE CADENA
- 31.TRANSMISION
32. OBSERVACIONES

El Reglamento Técnico dice: “con que se corre...”

El Reglamento Deportivo dice: “como se corre.....”

REGLAMENTO TÉCNICO

1. VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero del 2024 y reemplaza a todo otro reglamento hasta el 31 de Diciembre del 2024, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Santa Cruz Norte, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.-

2. DISPOSICIONES GENERALES

- a) 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 restringidas únicamente al elemento liberado.-
- b) Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. Se permiten intercambiar piezas de distintos modelos siempre que cumplan la misma función.-
- c) Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control.
Las piezas originales de fabrica.-
- d) A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que ésta dictamine.
- e) El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.
- f) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.
- g) Aclaraciones:
- Se entiende por similar: A toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original.
 - Se entiende por opcional: A optar por tener o quitar una pieza.
 - Se entiende por libre: La libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.-

3. MOTORES

Se permite solo motores 200cc 4 tiempos, marca MOTOMEL y NSU varilleros.

No se autoriza a montar una pieza original en forma distinta a la prevista por el fabricante, a menos que la autorice el presente reglamento técnico. Las partes a las cuales no se hace mención en el presente reglamento técnico, deberán ser estrictamente originales, no pudiéndose alterarlas en su aspecto, forma, dimensiones, material, terminación superficial y/o tratamiento térmico.

No se permiten los motores con balanceador.

4. BLOCK

Original.

Se permite reparar en caso de rotura manteniendo forma y medidas originales.

Rodamientos de reposición comercial.

5. CIGÜEÑAL

Original o de reposición comercial de origen chino.

Conjunto de cigüeñal, biela y muñón armado con los dos(2) bolilleros, más el engranaje de puesta punto y sin engranaje primario, su peso mínimo deberá ser de **3900 grs.**

Carrera máxima de cigüeñal 62.2 mm +/- 0.10 mm de tolerancia

Muñón de 30 o 32 mm (optativo)

6. BIELA

Original o de reposición comercial origen Chino. No se permite su preparación ni pulido.

Perno de pistón de 15mm.

Medida entre centro 105.5 mm +/- 0.10 mm de tolerancia

7. PISTON

Original o de reposición comercial de origen Chino con sus tres aros.

No se permite utilizar pistones forjados o de competición.

Desde la parte superior del perno a la parte superior de pistón 14.7 +/-0.2mm.

Desde la cabeza (borde) a la parte superior del primer aro 4 +/- 0.3mm.

No se permite pistones con lomo ,es decir pistones de alta.

Peso mínimo 138 gramos

Prohibido el torneado, maquinado o sacado de material para llegar al peso mínimo.

8. TAPA DE CILINDRO

Original, no se permite modificar su forma ni anclajes. Se permite rectificar el apoyo de la junta de la tapa de cilindro. No se permite modificar la superficie de los conductos ni pulir ni arenar, debe de mantener su sagrinado original.

Junta de tapa de cilindro de una sola pieza, formato original, material y espesor libre

Se permite reemplazar los esparrago de balacinera y de salida de escape por un diámetro mayor, hasta 8mm.

Se podrá reparar la rosca para la bujía mediante inserto o buje roscado de material libre manteniendo el formato original.

9. GUIA DE VALVULAS

No se permite cortar las puntas de las guías de válvulas, no se puede usar guías de competición.

Las guías de válvula a usar deben ser originales del motor o de reposición comercial similar a las originales, con un largo total de 42mm mínimo.

Se prohíbe el mecanizado de las guías para cambiar su formato original.

El formato de terminacion del lado del hongo de la válvula, tiene que ser de cortes rectos, no curvos, ni redondeados, según figura a continuación .-



10. ASIENTOS O CASQUILLOS

Los asientos tienen que ser original o similar con un ángulo de 45°.

Casquillo de admisión, diámetro interior 26.8 mm máximo.

Se medira con un pasa no pasa de 26.9 mm

Casquillo de escape, diámetro interior 23.4 mm máximo.

Se medira con un pasa no pasa de 23.5 mm

Altura de casquillo 9 mm tomado desde el cielo de la tapa admisión y escape.

Se permite reparar la tapa de cilindro en caso de rotura manteniendo la forma y medidas detalladas en este artículo.

El bisel en la boca del conducto de admisión deberá tener una profundidad máxima de **7mm y un diámetro máximo de 30mm.**



Compresión

Será medida por rebalse de bujía, en la cámara de compresión deberán ingresar 25 cc como mínimo, con el pistón en PMS hasta el borde superior de la tapa de cilindro en el alojamiento de la bujía, la cual deberá mantener su forma original de fábrica.

La medición se realizará con aceite para motores 2 tiempos (2T) diluido en un 50 % en nafta .

11. AROS

Original o tipo original, origen libre, 2 de compresión y un rasca aceite.

Todos los aros deben estar en funcionamiento activo.

Compresión espesor 1 +/- 0.05mm.

Rasca aceite espesor 2.5 +/- 0.05mm.

12. VÁLVULAS

De forma original en su totalidad y se medirá por control comparativo.

Diámetro de escape 27.5mm +/- 0.5mm. Largo total 90mm y vástago de 5.43mm, válvula de admisión 31.5mm +/- 0.5mm, largo total 91.20mm y vástago de 5.46mm.

Resortes y platillos originales.

Se puede suplementar los resortes.

Las varillas de válvulas se pueden construir en una sola pieza manteniendo formato original hasta 7mm de diámetro.

Seguros de válvulas libres.

13. PERNO DE PISTÓN

Original de uso comercial

Peso de referencia 35 grs.

No se permite su alivianado ni de competición.

Diámetro exterior 15mm. + - 0,02 centésimas de milímetros

14. LEVA

Original o de uso comercial estándar.

Prohibido el maquinado de la leva y/o engranaje de leva.

Prohibido el re-embujado y/o descentrado del mismo (excentrico)

15. CILINDRO

Original del motor o de reposición general.

Medida máxima de rectificado de la camisa 64.50mm.

Desde el apoyo del cilindro al plano superior del mismo 75.9mm+/- 0.5mm _____ tolerancia, en casos de rectificados esta altura debe ser respetada con láminas, plantillas pegadas en la parte inferior del cilindro.

Junta de bajo cilindro, libre en espesor, material y cantidad.

Se permite encamisar

No se permite tratamiento de nikasil ni el cromado del mismo

16. BALANCINES

Deben ser originales o de reposición comercial manteniendo su largo y forma original,

No se permite su rellenado, ni sacado de material ni embujado

No se permite modificar su apoyo original sobre la válvula.

Balancín inferior (Grafico)



Balancín superior (grafico)



17. ADMISIÓN

Original o de reposición comercial de aluminio.

Se prohíbe su pulido, arenado o maquinado, deberá tener su rugosidad original, (sujeto a revisión comparativa del elemento)

18. CARBURADOR

Los carburadores deben ser de solo de fabricacion china, por ejemplo las siguientes marcas: SHENG WEY, KEI-HIN, GPG, THOUG, MLKUNL, NSU, VINI.

(sujeto a revisión comparativa del elemento)

PROHIBIDO EL USO DE CARBURADORES DE FABRICACION JAPONESA

Tendrá que tener el grabado original de marca, no podrá ser alterado, o borrado la superficie donde este grabado la marca y modelo del elemento.

Todos sus elementos deben de ser originales del carburador.

No se permite bomba de pique.

No se puede pulir ni trabajar su interior.

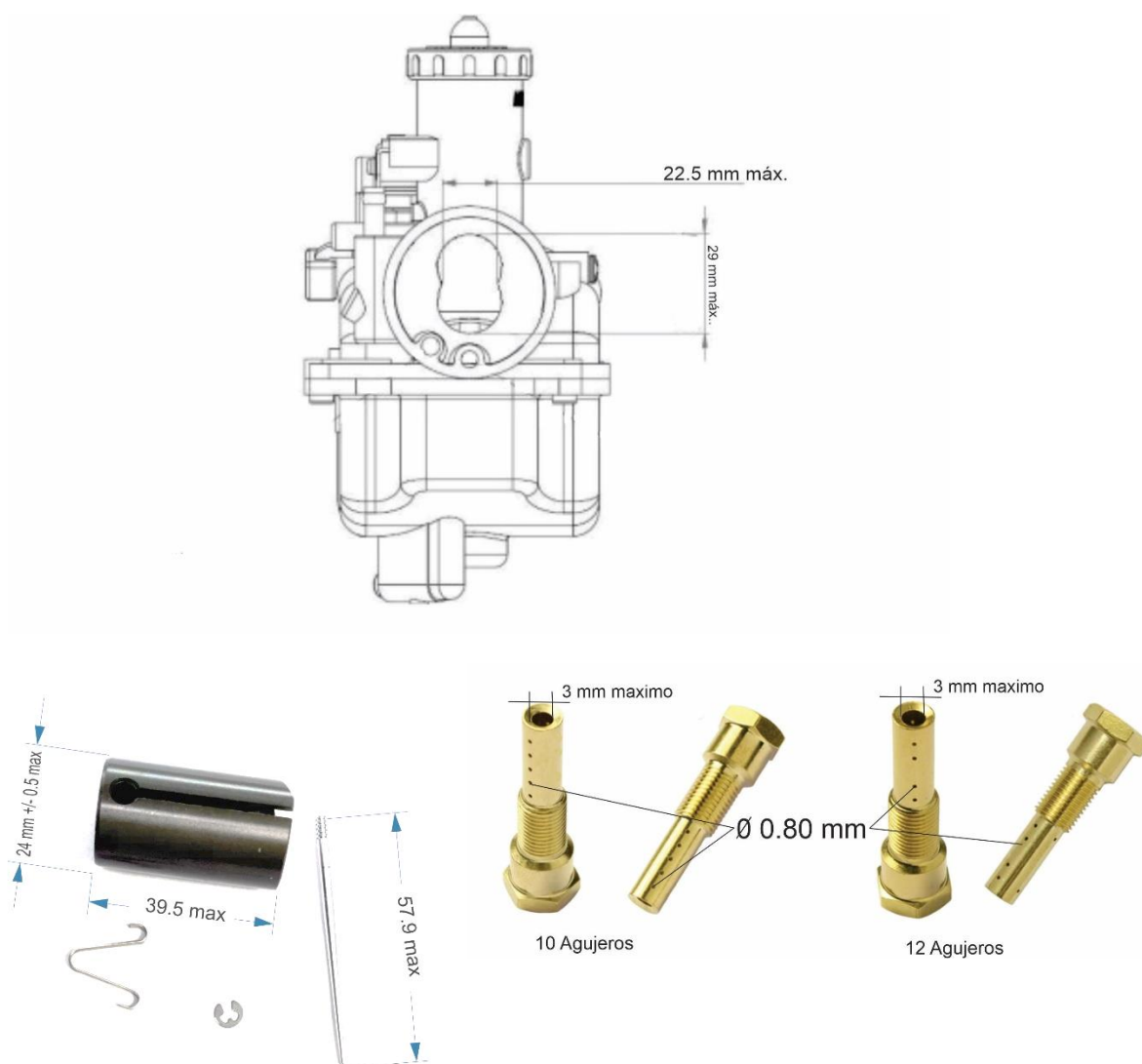
Filtro de aire deberá ser de goma espuma. Prohibido cualquier clase de sistema de forzador u orientador de aire en su interior. Prohibido el uso de venturi o cono dentro de él. Debe terminar en canto vivo a la entrada del carburador.-

Se deben respetar las dimensiones aquí especificadas, quedando libres los calibres de combustible (chiclers) de alta y baja.

Tanto la parte interna como externa debe mantener sus medidas, formas y aspecto superficial originales.

No se permite el trabajo interior, ni exceder las medidas mencionadas a continuación:

- Diámetro boca 32.25 mm máximo tomadas en promedio.
- Diámetros de venturi 22.5 mm por 29 mm máximos.
- Dimensiones de cortina: Largo 39 mm máximo y diámetro 24 mm +/- 0.5 en posición y funcionamiento original, sin maquinados ni agregados de ningún tipo.
- Aguja con 5 ranuras de registro en altura, diámetro 2.5 mm y largo 57.9mm máximo
- Tubo emulsionador en sus dos modelos diez y doce orificios radiales, dispuestos en dos hileras de 4 o 5 dispuestos en forma longitudinal a 180 grados una respecto de la otra y 2 superiores 1 y 1 a 90 grados de cada hilera. Diámetro de los orificios 0,80 mm máximo (según imagen)
- Parte posterior del carburador contra la pipeta de diámetro máximo 29.8 mm tomada en promedio.
- Los calibres de aire de alta y baja en la boca deben ser los originales, en material de bronce.



Bomba de combustible: Serán optativas, de accionamiento mecánico (a leva sobre el eje trasero) o por vacío conectada a la admisión.

Para casos de uso de bomba mecánica en el eje trasero es obligatorio el accionamiento manual de bomba de nafta mediante un comando tipo pera o palanca de freno de bicicleta.

El comando que deberá estar ubicado desde un punto perpendicular al piloto hacia adelante

19. ENCENDIDO

CDI 2115 marca PIETCARD o sus equivalentes: 2109- 2125- 2130 -2136- 2145- 2150- 2152- 2168- 2203- 2223- 2224- 2256- 2281-2291-2294- 2303- 2306- 2311- 2326- 2332- 2372- 2379 de una sola ficha rectangular de 6 pines.

Se prohíbe borrar la numeración original del CDI.

Se prohíbe el uso de otras marcas y de competición.

Cable de bujía original (color negro y de 5, 6 o 7 mm), se permite cambiar el capuchón de bujía.

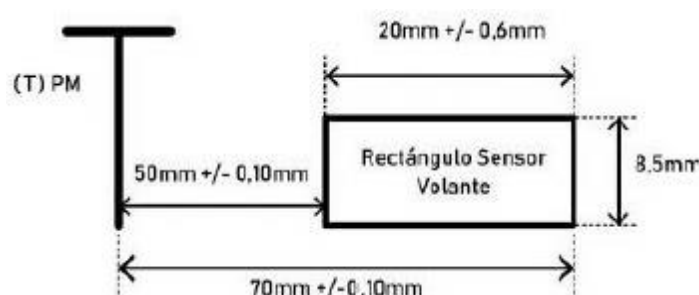
No se permite cable de bujía ni bobina de competición

La BOBINA DE ALTA, deberá ser original, de origen CHINO o de reemplazo comercial PIETCARD 3225, el secundario del bobinado deberá tener un máximo de 5 Kohmios (sin cable de bujía)

No se permite la reparación o adulteración. Deberá ser monofásico a magneto y no a batería. Se deberá colocar fuera de la caja de conexión para un mejor control.

El alternador de uso y funcionamiento obligatorio y deberá cargar un mínimo de 13 volts

La batería debe estar sujeta al chasis y lejos del tanque de nafta.



VOLANTE:

No se permite alivianar el volante ni mover el punto de encendido.

Deberá tener un peso mínimo de 1,450 kg con bendix.

20. BUJIA

Marca NGK D8EA o BOSCH X5DC

Cantidad una (1). No se permite torneear el apoyo, se deben respetar estrictamente las medidas de la fabricación y deberá conservar la arandela de sello original colocada. Prohibido suplementar con arandelas la bujía (sujeto a revisión comparativa del elemento).

21. CAJA DE VELOCIDAD Y EMBRAGUE

Deben ser original o tipo original de reposición comercial, no se permite elementos de competición, las relaciones de caja son:

MOTOMEL

Primera: 36-13
 Segunda: 32-17
 Tercera: 28-20
 Cuarta: 26-23
 Quinta: 24-25

Embrague: 70/21

NSU

Primera: 32-11
 Segunda: 28-15
 Tercera: 25-18
 Cuarta: 23-20
 Quinta: 21-22

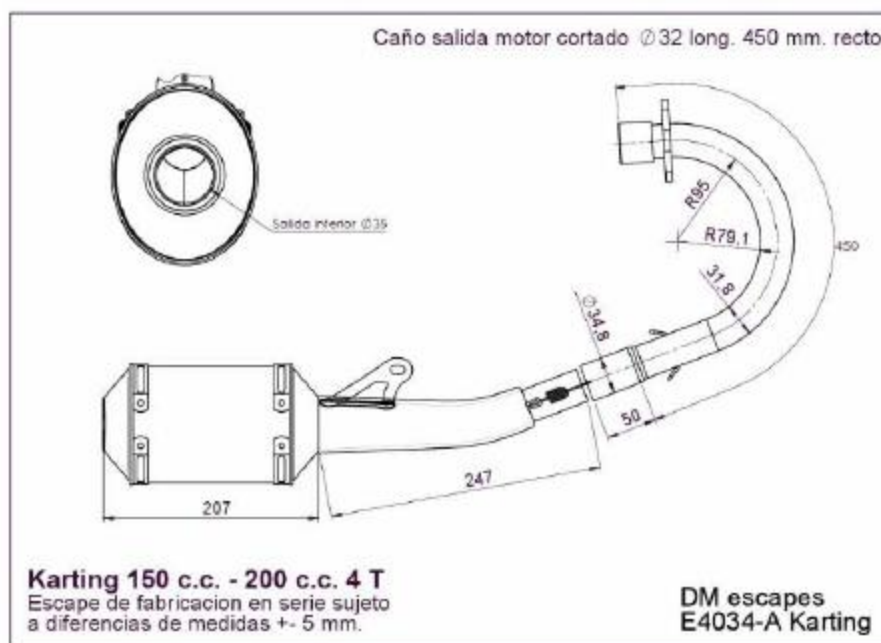
Embrague: 73/18

Corona y piñón libre.

Embrague original o de reposición comercial con seis (6) discos, se puede poner tornillos por espárragos agujereados para colocar precintos.

22. ESCAPE

Sera el modelo E 4034AK DM ESCAPE, sin modificaciones original de fábrica en sus dos tramos, según ficha técnica del fabricante



No se permite modificar el silenciador

Sujeto a revision comparativa del elemento.

Se permite colocar un soporte tipo abrazadera . para evitar roturas (no soldado)

No se puede modificar ni diámetro ni largo

No se puede sobrepasar los límites naturales del vehículo

Deberá conservar en su interior la lana de vidrio que será libre de calidad y cantidad (ES OBLIGATORIO SU USO)

23. CUBIERTAS

Las cubiertas serán provistas por la categoría Pro Kart Caletense.

Las cubiertas son marca PRONEC Slick sello Blanco.

Las cubiertas delanteras son de cuatro (4) pulgadas y las traseras son de siete (7) pulgadas.

Las cubiertas nuevas tendrán que ser encargadas al proveedor de la categoría 15 días antes de la carrera.

No se puede usar ningún producto químico que afecte la dureza del caucho.

No se puede modificar ni torneear el dibujo original de la cubierta.

Se permite el uso de Cinco (5) juegos de cubiertas por año nuevas o usadas.

8 delanteras y 8 Traseras

Las cubiertas a utilizar en la clasificación, serie y final deberán estar asentadas en el pasaporte.

24. PESO

Peso mínimo ciento ochenta (180) kilos, como llegue de la pista, con piloto y casco. Este control se realizará una vez terminada la clasificación, serie, prefinales y final con el sobrante de combustible que tenga en el tanque.

25. PRECINTOS

Los precintos serán colocados a criterio del revisor técnico.

26. LASTRE

Debe estar debidamente fijado y abulonado, no se permite el lastre suelto de ninguna índole. Deberá ser únicamente de plomo.

27. CHASIS

De fabricación nacional, distancia entre ejes mínimo 1.010 mm y máximo 1.050 mm tolerancia +/- 5 mm. Ancho de trocha máximo 1.200 mm. Prohibido todo tipo de suspensión.

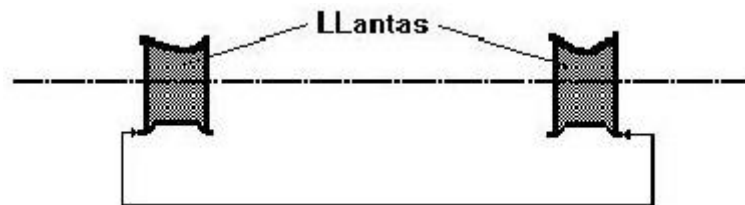
Es obligatorio el uso de pontones, baberos y carenados frontal (trompa) homologados. La trompa no deben estar fijas al chasis, dicho elemento debe de ser sujetados por ganchos de ajuste rápido homologados, estos no deben de ser trabados con pegamento y o precintos plásticos u otros elementos que obstruya su normal funcionamiento.

Se permite el cambio de chasis completo solo una vez al año el cual será precintado.

Las puntas de ejes delanteras no deben de sobrepasar los 20 mm sobre el borde de las llantas.

EJE: de 30 mm máximo de diámetro, puede ser hueco o macizo.-

Se medirá la trocha del labio exterior de llanta a llanta.(grafico)



Llantas delanteras de 4 pulgadas
Llantas traseras de 6 ó 7 pulgadas. (optativo)

28. TANQUE DE NAFTA

Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible, debe poseer un respiradero que descargue a un recipiente fijado al chasis.
Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible de color transparente únicamente, a fin de que exteriormente se observe el combustible allí contenido.-

29. PARAGOLPE TRASERO

Paragolpes plásticos deberá de respetar dichas formas y ser homologados.
Será de uso obligatorio la utilización del nuevo paragolpes trasero envolvente de una sola pieza en material plástico, homologado o habilitado por la CNK del ACA-
Ancho total debe cubrir como mínimo el 50 % de la superficie de las ruedas traseras.
Pontones deberán cubrir la línea externa de las ruedas delantera y trasera.

30. LUBRICACIÓN Y CUBRE CADENA

Se permite el uso de aceitero para la lubricación de la cadena para las carreras a realizarse en tierra (para las carreras en asfalto no se puede utilizar).
Es obligatorio el uso de cubre cadena de material no metálico y flexible.

31. TRANSMISIÓN

Cadena, corona y piñón libres

32. OBSERVACIONES

El comisario técnico del ProKart Caletense tiene la facultad de retener cualquier elemento que este en duda, para comparar y analizar para posterior aprobación o exclusión.