



Reglamento Técnico-Deportivo

Categoría: 110 c.c.

Cajero



Año 2024



INDICE

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

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

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

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

De 110 CC, 4 tiempos de 2 válvulas con caja de 4 marchas origen chino, CARRERA CORTA únicamente.

No se autoriza a utilizar motores o cualquiera de sus partes YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, Y HONDA de cualquier nacionalidad.

No se autoriza a montar una pieza original en forma distinta a la prevista por el fabricante, a menos que lo 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.

4. BLOCK

Original

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

Rodamientos de canastos de chapa originales.

Juntas libres.

5. CIGÜEÑAL

Original en forma y peso de origen chino para los motores de recorrido

49.5. su peso será de 1.850 Kg. + /- 0,100 kgrs.

No se permite mecanizar (quitar o agregar material) o pulido.

No se permite modificar el chavetero del mismo.

Rulemanes con canasto de chapa, original de uso comercial.

6. BIELA

Original o de reposición comercial, no se permite pulir ni quitar material.

Medidas originales, carrera corta: 94 mm de largo, 13 mm de perno pistón y 25 mm de muñón. Se prohíbe su preparación.

NO se permite de competición.

7. PISTON

Original chino o de reposición comercial RR cabeza plana, a utilizar el de Gilera Futura 110 cc, peso mínimo del mismo 75 gramos estándar

Flecha pistón hacia el escape

No se permite utilizar pistones forjados o de competición.

No se permite quitar ni agregar material al pistón.



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.

La junta de tapa de cilindro será libre en material y espesor, cantidad 1 (una)

En los conductos de Admisión y Escape se tiene que observar perfectamente los nervios que deja la matriz y deberá poseer sagrinado original en sus conductos.

Medidas de casquillos

Escape: hasta 17.50 mm de diametro interior

Admision: hasta 19.40 mm de diametro interior

Ambas medidas se comprobaran con un pasa-no pasa de 17.60 mm para el casquillo de escape y 19.50 mm para el casquillo de admision.

Altura maxima 6.5mm tomada desde el cielo de la tapa de los orificios de admision y escape.

Se podrá encasquillar respetando las medidas antes mencionadas

Se podrá reparar la rosca para la bujía mediante inserto o buje

roscado de material libre manteniendo el formato original

9. COMPRESION

Será medida por rebalse de bujía; en la cámara de compresión deberán ingresar 13 CC como mínimo, con pistón en PMS hasta el borde superiorde 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 .

10. AROS

Origen libre formato original, 2 de compresión y un rasca aceite. Todos los aros deben de estar en funcionamiento activos

Compresión espesor 1 mm +/- 0.10mm

Rasca aceite espesor 2 mm +/- 0.10mm

No se permite aro con apoyo "L" o cónico.

11. VALVULAS

De reposición comercial nacionalidad libre, no se permite de competición

Diámetro de válvula de escape: 20 mm +/- 0,05 mm,

Diámetro de válvula de admisión: 23 mm +/- 0,05mm,

Vástago de 5.10 mm máximo.

Guías de válvula original respetando su anclaje original, deberá respetar las siguientes medidas minimas:

Admisión 30,50 mm de largo

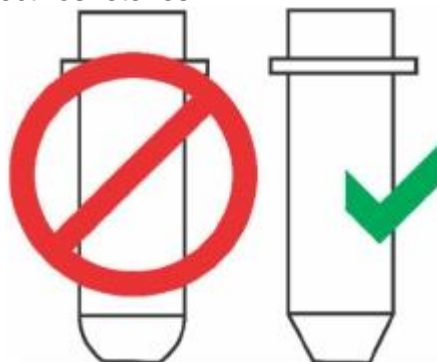
Escape 32,50 mm de largo

Diametro exterior maximo de 10.5 mm

Deben ser de material magnético.-

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 .-

Deberá contar con sus respectivos retenes



El ángulo de válvulas admisión y escape de 45°.

Resortes Interior 8,1/2 vueltas ,Exterior 7 vueltas , platillos y trabas originales

12. PERNO DE PISTON

Original chino o de reposicion del pistón RR Gilera futura, Peso mínimo del mismo 23 grs, diámetro 13mm.

13. LEVAS

Sera Corta o larga de 3 agujeros original del motor o de reposicion comercial.
Adulterar medidas de dicho elemento tendrá la sanción con quita de puntos total del campeonato, mas multa monetaria.
Se medirá teniendo en cuenta las medidas ya preestablecida para cada leva por el revisor técnico.
Engranaje de árbol de levas Original para tres tornillos 5mm diámetro paso 0,80 mm sin tolerancia.
Alzada maxima de leva sobre el platillo 6mm para admisión y escape, se medira con 0 mm de luz de valvula.
Se permite corregir la leva desde su engranaje original (limado de orificios de anclajes).
No se permite el uso de corrector de competición.
Tensor original y cadena libre respetando el paso del fabricante.

14. CILINDRO

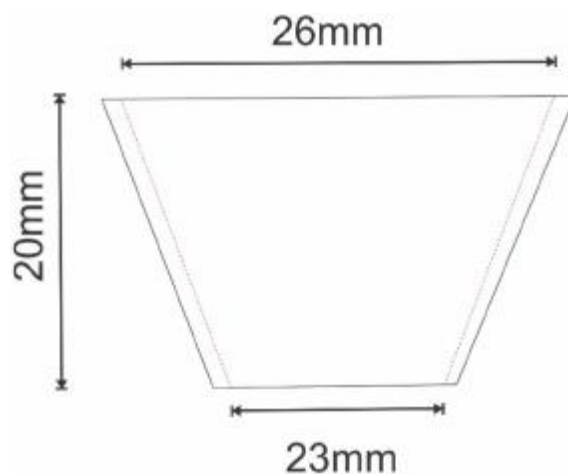
Original de motor, de fundición o aluminio, no se permite modificar su apoyo, junta de bajo cilindro libre en espesor, material y cantidad.-
Diámetro máximo permitido hasta 54 mm. Altura camisa 68,90mm. +/- 0,15 mm.
Se permite rectificar en su centro. Parte superior o inferior encuadrado, dentro de los agujeros de los espárragos.No se permite el desplazamiento del mismo.
No se permite encamisado, ni tratamiento de Nicasil o Cromado.
Deberá conservar las guías en cantidad y diámetro en su posición original.-

15. BALANCINES

Deben de ser originales o de reposición comercial manteniendo su largo y forma original manteniendo su desmultiplicación original .
No se permite embujar el balancín,
No se permite su rellenado, ni quitado de material.

16. TUBO DE ADMISION

Deberá ser PRF O BRN, su interior debe tener su rugosidad original.
No se permite el pulido ni ningún tipo de preparación.
Se permite colocar una plantilla de 20mm maximo de espesor, cónica según figura.
Diámetro interior inferior 23mm + - 0,10 mm
Diámetro interior superior 26mm + - 0,10 mm



El cual deberá estar colocado entre la tapa de cilindro y tubo de admisión, con el fin de elevar el carburador para evitar rozamiento con la tapa de válvulas. No se permite direccionar el carburador.

17. CARBURADOR

Los carburadores habilitados son TOY, WSTÁNDAR u otro carburador con la misma forma y medida de origen chino. El modelo debe ser PZ26 o PD26, sin bomba de pique, adaptado al motor declarado
PROHIBIDO EL USO DE CARBURADORES DE FABRICACION JAPONESA.

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:

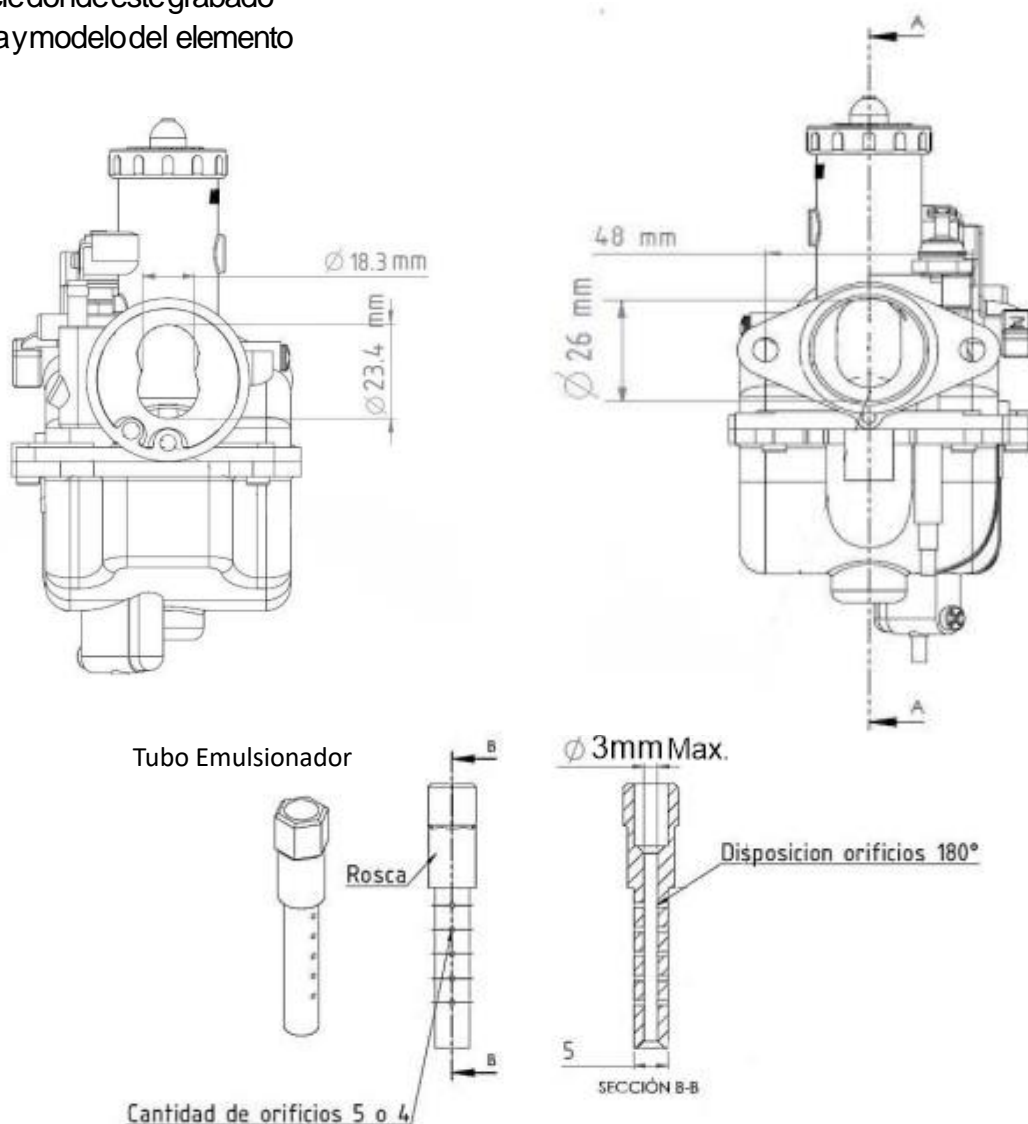
- Diámetro boca 34.7 mm máximo tomadas en promedio.
- Diámetros de venturi 18,3 mm por 23.4 mm máximos.
- Dimensiones de cortina: Largo 36.25 mm máximo y diámetro 19.9 mm maximo en posición y funcionamiento original, sin maquinados ni agregados de ningún tipo.
- Aguja con 5 ranuras de registro en altura, diámetro 2.5 mm y largo 51.5 mm +/- 1.0 mm.
- 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 0,60 mm.
- Parte posterior del carburador contra la pipeta de diámetro máximo 26 mm tomada en promedio.
- Los calibres de aire de alta y baja en la boca deben ser los originales, en material de bronce

Se puede trabajar los chiclers.

Obligatorio la colocación de las piezas del cebador y su funcionamiento.

Prohibido modificar las dimensiones, forma o terminación superficial de cualquiera de sus piezas.

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



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

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

18. ENCENDIDO

CDI Marca PIETCARD de una sola ficha rectangular de 5 pines.

2072 o sus equivalentes 2105 - 2110 - 2124 - 2131 - 2139 - 2153 - 2167 - 2175 - 2176 - 2211 - 2222 - 2241 - 2265 - 2298 - 2304 - 2314 - 2319 - 2322 - 2331 - 2345 - 2374 - 2406

Se prohíbe borrar la numeración original del CDI

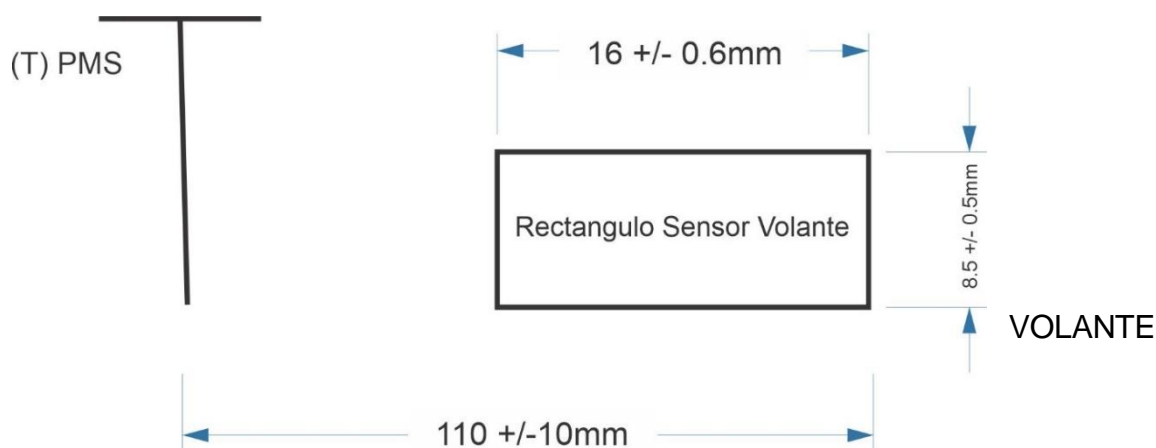
Se prohíbe el uso de otras marcas y de competición

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.-

Medidas y posición de sensor de volante (según Grafico)



No se permite tornear.

Original o de mercado de reposición de 6 bobinas.

No se permite su alivianado, el punto deberá ser original con su chaveta.

Deberá poseer un peso mínimo de 1,100 kg con bendix, sin corona

Curva de avance original del motor en uso medido de la T a la F o 16 mm en el volante.

Se controlara, la curva de avance con Lámpara estroboscópica y Cuenta Revoluciones del comisario técnico, a un régimen de 6000 RPM (este régimen podrá ser modificado en cualquier momento del campeonato).

Captor original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original, esta prohibido realizar corredera para corregir su punto.

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

19. ALTERNADOR

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

Se prohíbe cualquier llave de corte que anule su funcionamiento.
Solo se debe usar una llave de corte y un botón de arranque.
Su cableado debe estar en buenas condiciones y no deben existir cables pelados.
Se deberá poner un fusible de seguridad en la instalación eléctrica para evitar el recalentamiento de los cables.
El bobinado del alternador deberá ser original, prohibido su rebobinado.
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)
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.

20. BUJIA

Marca NGK código C7HSA o C6HSA / CHAMPION Z9Y
No se permite tornear el apoyo, se deben respetar estrictamente las medidas de fabricación y deberá conservar la arandela de sello original colocada.
Prohibido suplementar con arandelas.

21. CAJA DE VELOCIDAD y EMBRAGUE

Deben de ser original o tipo original de reposición comercial no se permite elementos de competición

Relación primaria:

Engranaje de embrague 17 dientes.

Engranaje primario 69 dientes.

Primera: 12 / 34.

Segunda 17 / 29

Tercera 21 / 26

Cuarta 24 / 23

22. COMBUSTIBLE

El combustible a utilizar será nafta YPF SUPER. (color azul)

23. ESCAPE

El escape es el DM modelo E4032.- Original (en sus dos partes)

Se podrá colocar un soporte tipo abrazadera para sostenerlo al escape y evitar roturas ; No soldado.

Se permite resoldar la oreja soporte únicamente en su posición original.

No puede estar abollado

No se permite modificar el silenciador

No se puede modificar ni ancho, ni largo, ni curva

No puede sobrepasar los límites naturales del vehículo



En la figura se observan las medidas originales del escape, entendiéndose como largo de desarrollo al primer tramo desde la salida de la tapa de cilindro hasta la unión con el silenciador

24. FRENOS

Traseros únicamente.

25. NEUMATICOS

Las cubiertas son provistas por la categoría Pro Kart Caletense.

Las cubiertas son marca PRONEC Slick sello Blanco, PKC (Pro Kart Caletense) una vez sellado el juego, 6 (seis) neumáticos para correr antes de la clasificación no se puede cambiar. En caso de rotura se puede reemplazar una (1) delantera usada y una (1) trasera usada. Si se reemplaza el juego dos (2) delanteras o dos (2) traseras largará en última fila.

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.

10 delanteras y 10 traseras

26. PESO

Peso mínimo: 155 Kg. Como llegue de la pista, con piloto y casco, este control se realizará una vez terminada clasificación, series y final con el sobrante de combustible que tenga en el tanque.

27. LASTRE

El lastre debe ser de plomo se colocará fijo al chasis o a la butaca, en lugar bien visible, abulonado con tornillos de 8 mm. como mínimo de diámetro, arandelas planas de vuelo y tuercas autofrenantes.

Se prohíbe colocar lastres con precintos de plástico.

La falta de cumplimiento de este artículo determinará directamente la exclusión y podrá además ser penalizada.-

28. CHASIS

Libre de fabricación Nacional homologado o habilitado por la CNK –CDA con eje rígido sin suspensiones de ningún tipo.No se permite usar chasis chico y el convencional de tierra.

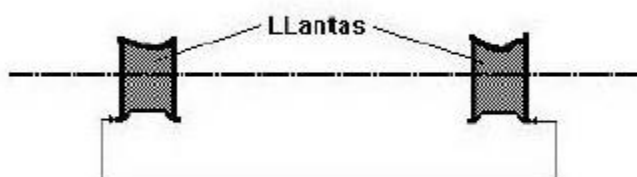
Se permite solamente una vez al año el cambio del mismo.

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

Distancia entre ejes mínimo 1,010 mm, máximo 1,050mm tolerancia +/-5mm.

Ancho de trocha máximo 1,200mm delantera y trasera. Sin suspensión de ningún tipo.

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



No deberán salir las ruedas de la línea exterior del pontón.

Es obligatorio el uso de pontones, baberos y carenado frontal (trompa) homologados. Las trompas no deben de estar fijas al chasis. Dicho elemento debe de ser sujetado por ganchos de ajuste rápido homologado estos no deben de ser trabados con pegamento o precintos plásticos u otro elemento que obstruya su normal funcionamiento Se permite el cambio de sus partes menos el bastidor. No se permite el cambio de chasis completo. Las puntas de eje delanteras no deben de sobrepasar los 20 mm sobre el borde de llanta.

29. LLANTAS

Llantas traseras de 6(seis) o 7(siete) pulgadas, llantas delanteras de 4 (cuatro) pulgadas.

30. TANQUE DE NAFTA

Tiene que estar bien sujeto al chasis.

Obligatorio material plástico transparente. Debe poseer un respiradero que descargue a un recipiente fijado al chasis.

31. PRECINTOS

Los precintos serán colocados a criterio del revisor técnico.

32. 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 A.C.A.-

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

33. LUBRICACION Y CUBRECADENA

Se permite el uso de aceitero para la lubricación de la cadena para las carreras a realizarse en tierra.

Es obligatorio el uso de cubrecadena de material no metálico y flexible. Cubriendo la totalidad del recorrido de la cadena en su parte superior.

34. TRANSMISION

LIBRE (cadena, corona y piñón)

35. OBSERVACIONES

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