



Reglamento Técnico-Deportivo

Categoría: 110c.c.

JUNIOR B



Año 2025

INDICE

1	VIGENCIA
2	DISPOSICIONES GENERALES
3	MOTORES
4	CARTER
5	CILINDRO
6	TAPA DE CILINDROS
7	RESORTES DE VALVULAS
8	ARBOL DE LEVAS
9	GUIAS DE VALVULAS
10	VALVULAS
11	PLATILLO DE VALVULAS
12	BALANCINES
13	PISTON
14	AROS
15	PERNO DE PISTON
16	CIGÜEÑAL
17	BIELA
18	CARBURADOR
19	FILTRO DE AIRE
20	TUBO DE ADMISION
21	EMBRAGUE
22	ENCENDIDO
23	CAPTOR
24	BUJIA
25	SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DECORTE
26	ALTERNADOR
27	BATERIA
28	CDI
29	TRANSMISION SECUNDARIA
30	CAJA DE CAMBIOS
31	ESCAPE
32	PRECINTOS DE MOTOR
33	CHASIS
34	COMBUSTIBLE
35	NEUMATICOS
36	LLANTAS
37	PESOS-LASTRES
38	BOBINA DE ALTA
39	OBSERVACIONES

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

El Reglamento Deportivo dice: “como se corre.”



REGLAMENTO TECNICO

1. VIGENCIA

El presente Reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero del 2025 y reemplaza a todo otro reglamento hasta el 31 de Diciembre del 2025, 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

Los motores permitidos serán: Tipo CUB de origen chino marca MOTOMEL, GUERRERO, NSU, CORVEN. NO SE PERMITE JAPONES
NO se autoriza utilizar motores o cualquiera de sus partes YAMAHA, SUZUKI, KAWASAKI, Y HONDA de cualquier nacionalidad.

4. CARTER

Cárter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.
 No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos.
 Es obligatoria la utilización de junta en el armado de ambas partes.
 Rodamientos de canasto de chapa originales.-

5. CILINDRO

Original del motor, de fundición o aluminio, no se permite modificar su apoyo, junta de bajo cilindro libre en espesor, material y cantidad.-
 Diametro máximo permitido hasta 54 +0.10mm de tolerancia.
 Altura de 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.

6. 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.

COMPRESIÓN:

Será medida por rebalse de bujía; en la cámara de compresión deberán ingresar 13 CC como mínimo, con 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) ELF MOTOTECH 100% SYNTETIC diluido en un 50 % en nafta .

7. RESORTES DE VÁLVULAS

Debe llevar dos resortes por válvula originales. Interior 8 1/2 vueltas, exterior 7 vueltas. Arandela de acero 0,80 mm (+/- 0,20) en la base del resorte exterior. Prohibido el uso de resortes de competición.

8. ARBOL DE LEVAS

Será provisto por la categoría, marca VINI, corta o larga para motores standart, numerados y medidos previa a su entrega, con maquina de medicion digital marca STOCCHI SBM provista por la categoría y homologada por la FRAD SANTA CRUZ ZN. Adulterar medidas de dicho elemento tendrá la sancion con quita total de puntos del campeonato mas una multa monetaria.

Alzada maxima de leva sobre el platillo 6mm para admisión y escape. Se medira con 0.01 mm de carga

Engranaje de árbol de levas ORIGINAL para tres tornillos 5mm diámetro, paso 0,80 mm. sin tolerancia. 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.

9. GUÍAS DE VÁLVULAS

Originales o del mercado de reposición, con formato del original , (no está permitido de bronce) deberá respetar las siguientes medidas:

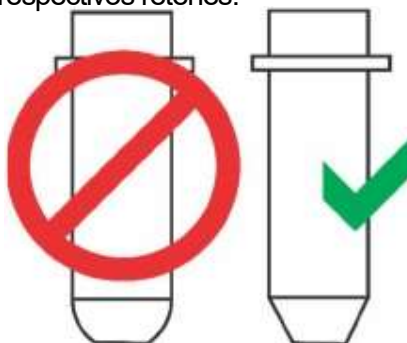
Admisión 30,50 mm de longitud minima;

Escape 32,50 mm del longitud minima,

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.



10. VÁLVULAS

Originales o similares de venta comercial, respetado solamente las dimensiones de vástago, plato, para admisión y escape.-

Escape: Cabeza 20,00mm \pm 0,50mm. Vástago 5mm Largo 65,00mm \pm 0,5mm.

Admisión: Cabeza 23,00mm \pm 0,5mm. Vástago 5mm Largo 65,90mm \pm 0,5mm.

Se prohíbe el uso de válvulas de competición y de origen japonés.

Prohibida su preparación.-

Ángulos de válvula de 45°.-

11. PLATILLO DE VÁLVULAS

Originales o similares en forma y dimensiones.-

12. 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.

13. PISTÓN

Original chino o de reposición comercial RR cabeza plana, a utilizar el de

Gilera Futura 110cc, 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.

14. AROS

Tipo original. Cantidad 3 (tres) aros, (dos planos y uno de aceite).

Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos) y mantener la posición original, los dos aros de compresión espesor 1mm+/-0,10, aro rasca aceite 2mm+/-0,10, forma original.

Se permite aro japonés.-

15. PERNODE PISTÓN

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

16. CIGÜEÑAL

Original en forma y peso de origen chino para los motores de recorrido 49.5 mm.

Su peso será de 1.850 Kg. +/- 0,100 kg.

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.

17. BIELA

Original manteniendo el material magnético, con las medidas originales.-

Carrera corta: 94mm de largo ,13mm de perno pistón y 25mm de muñón.

Se prohíbe su preparación.

18. CARBURADOR

Original del motor o su recambio del mercado de reposición, de fabricacion

CHINA, PROHIBIDO EL USO DE CARBURADORES DE FABRICACION

JAPONESA , de cortina de Ø15,0 mm.

Diámetro máximo de 19 mm del lado de la admisión.

Se prohíbe eliminar el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes.

Difusor original y aguja original.

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

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

Todos sus elementos deben de ser originales del carburador.

Posición en altura de la aguja en la cortina libre.

El diámetro de paso de combustible del surtidor principal y el surtidor lento son libres.-

Se prohíbe el uso de chicler regulable.

No se permite bomba de pique.

Bomba de combustible: Seran optativas, de accionamiento mecanico

(a leva sobre el eje trasero) o por vacio conectada a la admision.

19. 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.-



20. TUBODE ADMISIÓN

Del tipo original (aluminio) o de mercado de reposición. Su interior debe tener su rugosidad original. Se podrá orientar hacia delante o hacia atrás.

No se permite de competición.

Se debe colocar una brida de forma concentrica a canto vivo (según imagen) entre la tapa y el tubo de admisión de 20mm de espesor de material aluminio y su interior de 12 mm, de diámetro y se medirá con un pasa-no pasa de 12.10 mm



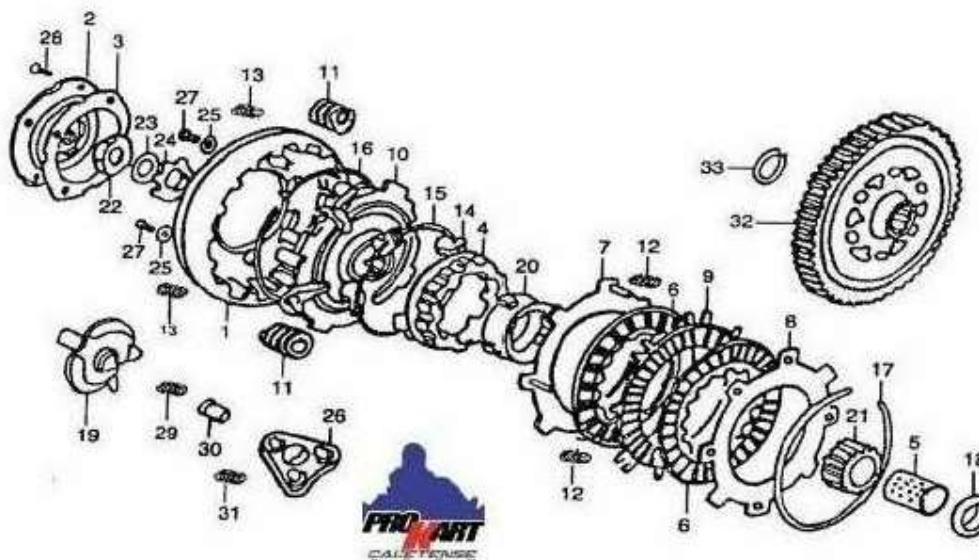
Léase en la imagen anterior las siguientes medidas: diámetro de admisión 22.5 mm, altura desde la base a la parte inferior de la admisión del carburador 67mm de maximo

21. EMBRAGUE

Deberá ser conjunto completo de 3 discos, centrífugos y resortes originales.-. Piñón 17 dientes. Corona 69 dientes.

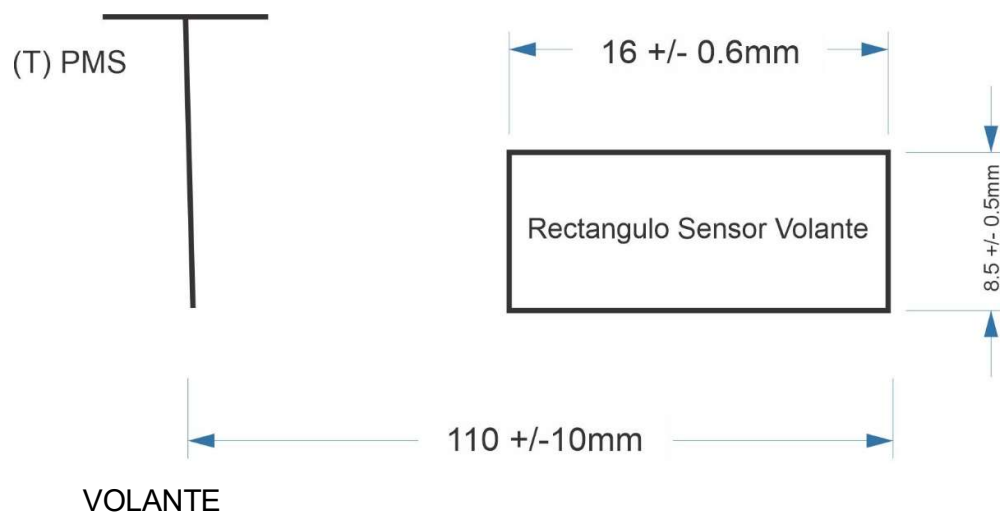
No se permite trabar.

No se permite colocar accionador de embrague manual.



22. ENCENDIDO

Medidas y posición de sensor de volante (según Grafico)



No se permite tornear.

Original o de mercado de reposición de 6 u 8 bobinas.

No se permite su alivianado, el punto debe 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 hasta 6.000 RPM (este régimen podrá ser modificado en cualquier momento del campeonato).

23. CAPTOR

Original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación original, está prohibido realizar corredera para corregir su punto. Medicion Maxima 160 ohms

24. BUJÍA

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.

No se permite de competición.-

25. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE

Es obligatorio su uso en perfectas condiciones de funcionamiento.

Debe poseer llave de corte, permitido solamente la extracción de la palanca de patada de arranque conservando el mecanismo interno del motor en estado original, con el sistema eléctrico completo y en funcionamiento.-

26. 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.

27. BATERÍA

Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis. Deberá estar alejado del tanque de nafta y motor

28. 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.-

29. TRANSMISIÓN SECUNDARIA

Cadena libre Piñón de 14 dientes y corona libre en cantidad de dientes..
Es obligatorio el uso de cubrecadena de material no metálico y flexible.-

30. CAJADE CAMBIOS

La caja deberá estar trabada en cuarta velocidad.
No se permite ningún accionador o elemento que permita colocar un cambio.
La punta del eje selector deberá tener un orificio para su precintado.-
La caja de cambios deberá estar completa al momento de la revisión técnica.-
El montaje debe estar sobre rulemanes con canasto de chapa originales.-
Relación de Primera 12/34
Relación de Segunda 17/29
Relación de Tercera 21/26
Relación de Cuarta 24/23

31. ESCAPE

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



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

Se permite resoldar la oreja soporte unicamente en su posicion 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.

32. PRECINTOS DE MOTOR

Los precintos serán colocados a criterio del revisor técnico.

33. CHASIS

Libre de fabricación Nacional homologado o habilitado por la CNK –CDA con eje rígido sin suspensiones de ningún tipo.

Se permite usar chasis chico y el convencional de tierra.

Ancho de trocha máximo 1,200mm trasera y delantera.

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

FRENOS:

Libres, Traseros únicamente.-

TROMPA, BABERO Y PONTONES

Pontones deberán cubrir la línea externa de las ruedas delantera y trasera.

Uso obligatorio, homologado de plástico flexible o plástico inyectado, prohibido utilizar chapa.

La Trompa deberá estar montada por dos ganchos reglamentarios que solo podrán precintarse a la barra de la trompa para no perderlos, prohibido trabarlos y un soporte de seguridad.

No podrá estar fija ,si durante la competencia pierde uno de estos elementos no será motivo de exclusión, pero debe dar el peso mínimo estipulado sin él debiendo reparar para la siguiente prueba.

Prohibido utilizar chapa ni aluminio.

Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad.-

PARAGOLPES TRASERO: OBLIGATORIOS:

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.

Debe estar atornillado al chasis en su parte inferior y en la parte superior a las bancadas obligatoriamente (puede ser flotante atornillado).

PISO:

Deberá ser de material rígido o aluminio y cubrirá desde la parte delantera hasta la butaca.-

BUTACA:

Debe estar construida en material plástico rígido de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente y hacia adelante.-

DIRECCIÓN:

Debe estar accionada por un volante, queda absolutamente prohibido todo comando flexible por cable o cadena, todas las uniones del sistema deberán estar con chavetas pasantes o tuercas autofrenantes.-

PUNTA DE EJES:

Las mismas no podrán sobresalir del plano externo del labio de la cubierta.-

EJE:

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

PEDALES:

La posición de los pedales no debe exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados.-

VOLANTE DE CONDUCCION:

Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo su tercio superior ser recto.-

TANQUE DE COMBUSTIBLE:

Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible.

Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible.

Deberá ser de color transparente únicamente, a fin de que exteriormente se observe el combustible allí contenido.-

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

34. COMBUSTIBLE

Super YPF. (color azul).-

35. NEUMATICOS

Sólo se podrán usar los provistos por la categoría PKC (pro kart caletense)

Pronec Slick sello Blanco. El juego de neumáticos a utilizarse es par angosto delantero y par ancho trasero.

Los mismos se rotularán en el pasaporte entregado por la técnica al inicio de cada competencia, una vez sellado el juego para correr, antes de la clasificación, no se puede cambiar, en caso de rotura se puede reemplazar 1 delantera usada ó 1 trasera usada.

Si se reemplaza el juego de 2 traseras ó 2 delanteras, largarán en la última fila.

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

36. LLANTAS

Delanteras de 4 pulgadas y traseras 6 o 7 pulgadas.

37. PESOS-LASTRES

En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso mínimo debe ser 115 kg.-

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

38. 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 bujia ni bobina de competición.

39. 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.