



150 4T Varilleros

1. TIPO DE MOTOR: Multimarca 150 cc, Cuatro Tiempos, “VARILLEROS”. Importante: MOTORES DE ORIGEN CHINOS. (NO JAPON, HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI). Únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague mecánico y manual a cable. Sin balanceador. Prohibido los motores que traen originalmente balanceador.
 2. BLOCK / 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 optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.
 3. CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Similar al original únicamente. Se permite el cepillado de sus caras, altura mínima 68,10 mm, sin tolerancia (ver ANEXO). Prohibido el uso de camisas cromadas. La junta de la base del cilindro es OBLIGATORIA y es libre en espesor y material, pero debe estar colocada. Cilindrada máxima 161cc. 3.1 BALANCINES DE LEVA: Únicamente se permitirán balancines de leva iguales en forma y medidas a los de la imagen adjunta. Manteniendo su ángulo, radio, material magnético y demás medidas originales. Prohibido balancín a rodillo. Ver ANEXO.
 4. TAPA DE CILINDRO: Se permite el intercambio de marcas, siempre y cuando sea SIMILAR a la original únicamente. Conductos de admisión y escape libre, se permite mecanizar las guías de válvulas. Altura tapa de cilindro 81,50 mm mínimo sin tolerancia. (Se permite el cepillado de la misma).
 - 4.1. JUNTA DE TAPA DE CILINDRO: Obligatorio, material y espesor libre.
 - 4.2. CASQUILLOS: Se permite la reparación y encasquillado. Material: Fundición o Acero, prohibido el uso de bronce y cobre. Medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de escape 21,00 mm, medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de admisión 25,50 mm. Altura máxima del casquillo 8,70 mm. Ángulos libres. Respetar las medidas sin tolerancia.
- Ver ANEXO.
- 4.3. GUÍAS DE VÁLVULAS: libre en marca, material acero, no de bronce.
 - 4.4. VÁLVULAS: Libre, se permite el uso de competición respetando las medidas y formas de las originales. “Especificaciones: Marca 3B, MPI o Biancospino”. indicaciones: Vástago recto: 5,5 mm de diámetro, Cabeza admisión: 30,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Cabeza escape: 25,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Angulo del asiento libre. Ver ANEXO.
 - 4.5. PLATILLOS DE VÁLVULAS: Original o de mercado de reposición, Similares a los originales únicamente, respetando sus medidas originales.
 - 4.6. RESORTES DE VÁLVULAS: Originales del mercado de reposición, no MPI. Debe tener 2 por válvulas. Exterior 7,5 espiras, interior 8 espiras, con sus respectivas arandelas, cantidad libre.
 - 4.7 VARILLAS DE VÁLVULAS: Libres, de mercado de reposición, largo 141,20 mm +/- 0,30 mm de tolerancia. Se permite varilla entera tipo CG. Prohibido el uso de titanio.
 - 4.8 BALANCINES DE VÁLVULAS: Originales del motor o de mercado de reposición Similares a los originales



únicamente. De uso comercial. Prohibido su modificación. Está Prohibido cepillar la base de la balancinera.

4.9 RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Libre.

5. ÁRBOL DE LEVAS: ORIGINAL del modelo. Mono leva, sin modificar, sin desplazamiento de la chaveta, NO se permite corrector de árbol de levas. Puesta a punto original con chaveta, respetando las marcas del engranaje del árbol de levas. La marca o punto del engranaje del cigüeñal debe estar dentro del espesor de la chaveta. El mismo contara con un perno pivote que en el mismo llevara sobre la base 1 (una) arandela acerada de 1mm, tolerancia +/- 0,5 mm. Medida de alzada máxima de admisión y escape 7,10 mm, SIN LUZ, MEDIDA EN EL PLATILLO DE LA VALVULA. Ver ANEXO.
6. CIGÜEÑAL: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Carrera 49,5 mm o 50,00 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Prohibido muñón desplazado.
7. BIELA: ORIGINAL o Similar a la original únicamente. Prohibió su pulido, alivianado o mecanizado. Manteniendo su longitud original entre centros. Opcional: bielas japonesas.
8. PISTÓN: ORIGINAL o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición.
 - 8.1. PERNO DE PISTÓN: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15,00 mm.
 - 8.2. AROS: ORIGINAL o Similar al original únicamente. Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (Activos). Medida mínima del espesor de los aros de compresión 1,2mm. El tercer aro debe tener 3 piezas que conforman un solo aro. Se permite el uso de aros de cualquier marca y procedencia.
9. CARBURADOR: De origen CHINO o TAIWANES. Medida PZ27 desde 150kg hasta 160Kg. y "OPCIONAL" PZ30 pasando los 160 Kg. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda con o sin bomba de pique. Prohibido el mecanizado o pulido del mismo. Prohibido uso de carburador JAPONES. * Para más de 160Kg: si se coloca el PZ30 debe estar especificado en el número delantero del kart que utiliza este carburador con la sigla PZ30 en la parte superior del número. Ver ANEXO.
 - 9.1. DIFUSOR: Original, sin alteraciones
 - 9.2. AGUJA: Libre. Libre posición en guillotina.
 - 9.3. CHICLERES: Libre
 - 9.4. CEBADOR: Se permite retirar y tapar los orificios de su eje.
10. FILTRO DE AIRE: Libre.
11. TUBO DE ADMISIÓN: de Aluminio o de Goma con aluminio, recto o curvo, con espárragos. Para motores de 150cc o 200cc. Se permite el mecanizado de su interior. Prohibido de fabricación casera.
12. ESCAPE: Libre. No exceder el paragolpes.
13. EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición con canasta de 4 a 6 discos y de 4 o 6 resortes, prohibida su modificación.
 - 13.1. RESORTES DE EMBRAGUE: Libre.



14. VOLANTE Y ENCENDIDO: Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 2 kg., con engranaje), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original.
 - 14.1. Estator: Original con las 8 bobinas originales sin alteraciones.
 - 14.2. Captor: Original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original.
 - 14.3. ALTERNADOR: De uso OPCIONAL.
15. CDI: ORIGINAL o Similar al original únicamente. De procedencia China o nacional, alimentado a magneto. NO se permiten CDI de confección artesanal ni de la línea Racing o Competición. Con ficha plástica, blanca, de 6 patas planas. Se adjunta plano de conexiónado.
16. BOBINA DE ALTA: Original o de reposición de mercado. Prohibido uso de competición.
17. BUJÍA: Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.
18. CAJA DE CAMBIOS: Libre
19. SISTEMA DE ARRANQUE: De uso OBLIGATORIO con todos sus componentes originales, prohibido el mecanizado de engranajes, se permite arranque directo (sin chanchita). De funcionamiento OPCIONAL. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.
20. COMBUSTIBLE: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por la ASK el resultado de la medición es inapelable.
21. NÚMEROS: El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá ser de Fondo Verde con la numeración en color Blanco. Aquellos que Utilicen Carburador Pz30 deben tener Perfectamente visible e identificado en el Número de la Corbata el texto "Pz30". En Caso de No Contener dicha escritura será tomado y evaluado bajo la norma pz27.
22. CAMBIO DE MOTOR: Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.
23. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). Toda violación al precinto implica exclusión.
24. GENERALIDADES: 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 permitidas únicamente para las piezas



liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

Toda modificación que no está expresamente autorizada queda terminantemente prohibida.

PESAJE CATEGORÍA 150cc 4T VARILLEROS Pz27 150 KG COMO MÍNIMO y Pz30 160 KG COMO

MÍNIMO. Este Último lleva Identificación de “Pz30” (ver ítem 22)

Anexos 150 Varilleros y Varilleros Juvenil:

ART. N°2. BLOCK / CÁRTER:



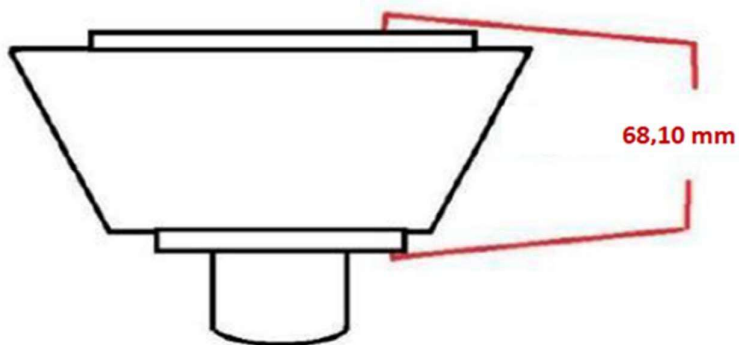


ART N° 3. CILINDRO:

FOTO REAL: Cilindro 150 Varillero



FOTO ILUSTRATIVA: Especificación de medida de cilindro.

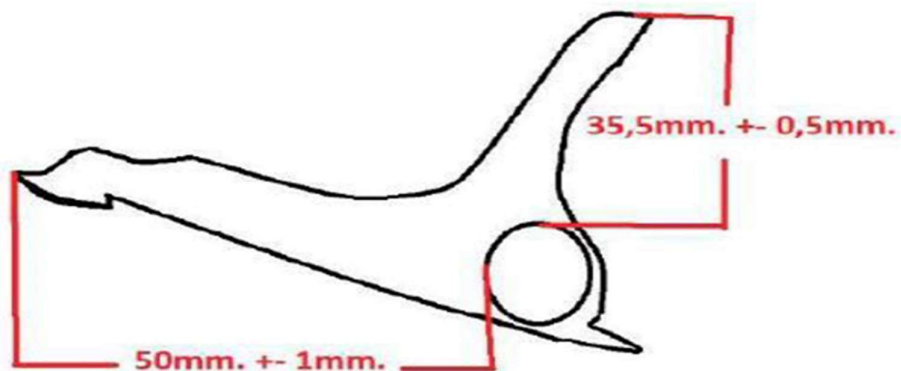


ART N° 3.1 BALANCINES DE LEVA:

FOTO REAL: Balancín ORIGINAL motor 150 Varillero.

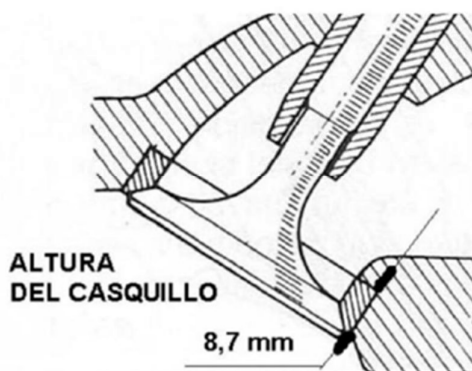
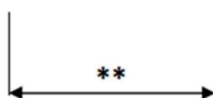
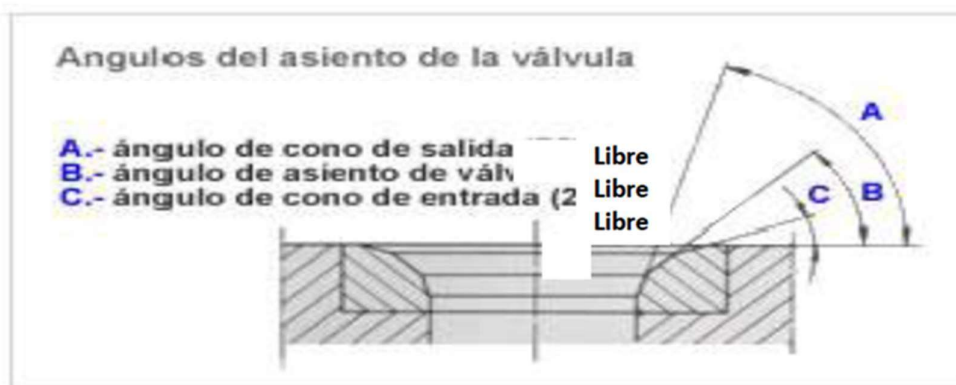


FOTO ILUSTRATIVA: Medidas del Balancín





ART N° 4.2. CASQUILLOS:



** 25,50 mm en Admisión

** 21,00 mm en Escape



ART N° 4.4 VÁLVULAS:



ART N°5. ÁRBOL DE LEVAS:





ART N°9. CARBURADOR:
FOTO REAL: Carburador PZ27



y PZ30 con sus medidas.



FOTO ILUSTRATIVA: Nro. delantero para los que coloquen carburador PZ30.





ART N° 11. TUBO DE ADMISIÓN:





ART N° 15. CDI:

