



# **REGLAMENTO TÉCNICO 2020 110CC 4T CAJERO KARTING SANTAFESINO**





## PESO MINIMO

## DIVISIONAL JUNIOR 135KG

## DIVISIONAL MAYOR 160KG

**PRECINTADO DEL MOTOR:** Se deberá perforar la cabeza de uno de bulones de ajuste de la tapa de válvulas y otro en una de las aletas de la tapa de cilindros. Sendos orificios serán de un diámetro de 2,00mm de diámetro que permita el correspondiente precintado.-

En caso de registrar válvulas deberá dirigirse al Comisario Técnico en el recinto del parque cerrado.

1. **Tipo de motor:** Libre mono cilindro 110CC 4 tiempos, árbol de levas a la cabeza, refrigerado por aire cilindro horizontal, con caja de cuatro velocidades como máximo de origen Chino. Cilindrada máxima 115CC. Prohibido marcas de origen Japonés.
2. **Cárter:** Carter 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.
3. **Cilindro:** Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificado, prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de juntas base de cilindro. Espesor y material libre. Cilindrada máxima 115CC. Sin tolerancia. Recorrido de 55.5 para diámetro máximo de 51,25. Recorrido de 49.9 para diámetro máximo de 54,25.
4. **Tapa de cilindro:** Original del motor, sin ningún tipo de alteración. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro del tipo original (espesor libre). Cubicación 9 cm. medido con bureta por barrido, con bujía como termina la competencia, (Aceite hidráulico YPF 20. Prohibido el pulido, lijado, granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como de escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición. Se permite arenado exterior para mejor estética.
  - 4.1. DIAMETRO DE ENTRADA DE ADMISION: 24,70mm máximo;
  - 4.2. DIAMETRO DE SALIDA DE ESCAPE: 21,50mm máximo;Dicha medida será tomada en la parte exterior del fresado, en el plano de apoyo de los tubos.
5. **Casquillos:** Admisión diámetro máximo 19,20mm. Asiento (45°). Escape diámetro máximo 17,10mm. Asiento (45°).
6. **Árbol de Levas:** Cruce libre, alzada máxima 6.5mm. sobre el platillo de válvulas sin luz para admisión y escape. Precintado de tapa de leva (figura adjunta).



7. **Corona de distribución:** original del motor en uso, se permite corredera (manteniendo sus tres bulones originales).
8. **Tensor Cadena de distribución:** Se permite tope de teflón.- Se permite tapón de flauta de Distribución, de cualquier material.
9. **Guías de válvulas:** Originales en material, forma y dimensiones.
10. **Válvulas:** De marca standard, manteniendo su forma y largo original prohibido pulido, mecanizado.- Se permite torneado de base con el sólo motivo que no se toquen entre sí.
  - 10.1. Admisión: diámetro 23,00mm  $\pm 0,10$ mm. Vástago 5mm, largo 66mm  $\pm 0,20$ mm
  - 10.2. Escape: diámetro 20,00mm  $\pm 0,10$ mm. Vástago 5mm, largo 65mm  $\pm 0,20$ mm
11. **Platillos de Válvulas:** Originales o similares en material, forma, masa y dimensiones.
12. **Resortes de Válvulas:** Libre en forma, medidas y dureza, permitido suplementar con arandelas.
13. **Holgura de válvulas:** Libre.
14. **Balancines:** Originales o similares. Permitido tratamiento de dureza y/o rellenado. Cota de leva, apoyo libre.
15. **Tapas del orificio de ajuste del alzaválvulas:** Originales o similares.
16. **Cigüeñal:** Original del motor en uso. No se permite muñón desplazable. Carrera larga 55,50mm, carrera corta 49,50mm.
17. **El peso del conjunto comprendido por:** cigüeñal, biela, rodamientos y piñón de distribución deberá ser:
  - 17.1. Carrera larga: 2169g  $\pm 30$ g;
  - 17.2. Carrera corta: 2043g  $\pm 30$ g;Ambos deberán mantener en chavetero en su posición y forma original.
18. **Biela:** Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma.
19. **Pistón:** Original del motor 110CC (cantidad y forma de aros inalterable) de origen Chino JLD o DLD según patrón en poder del técnico.- Cabeza semiplana, se permite fresar para cavidad de válvulas, afloración cero. Opcional pistón marca "RR" o "MAD" de fabricación nacional.



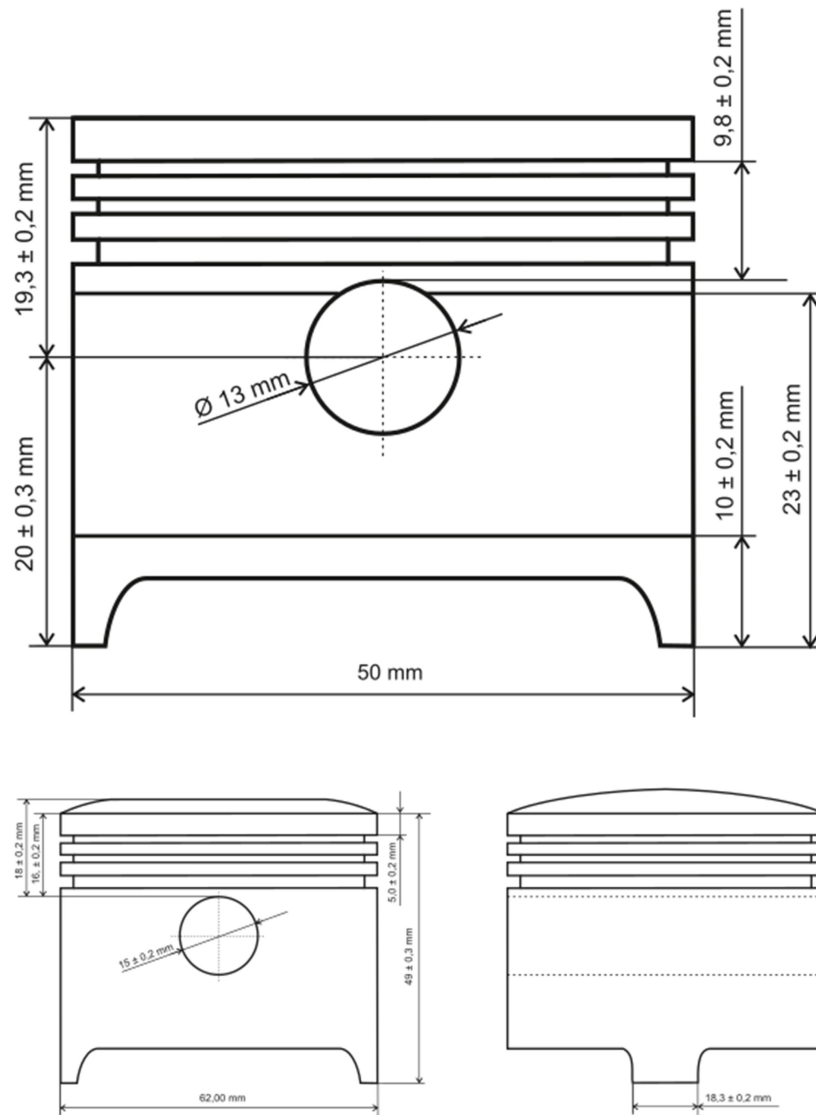
20. **Aros:** Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.
21. **Bridas intermediarias:** Categoría Junior: no se utilizará brida.-
22. **Carburador:** Original del motor, marca Keihin o su recambio igual al original, de nacionalidad CHINA de guillotina Ø15mm y 17,5mm x 13mm en su garganta.- Prohibido modificar las dimensiones, forma, posiciones o terminación superficial de cualquiera de sus piezas.- Posición en altura de la aguja en la guillotina libre, manteniendo su forma de uso original.- Se podrá utilizar carburador CG 125 de Honda o su similar de recambio de origen Chino con o sin bomba de pique. Pasos de combustibles libre. Siendo su medida de garganta de 19,5mm. x 25,4mm máximo. Su cortina deberá ser de 20mm como máximo y no se podrá tocar ninguna superficie interior correspondiente al cuerpo. Ni pulido ni fresado.- Se permite eliminar el cebador y se debe tapar los orificios que esto genera.-Prohibido modificar las dimensiones, forma, posiciones o terminación superficial de cualquiera de sus piezas.- Aguja libre, manteniendo su forma de uso original.- El diámetro de paso de combustible de los surtidores es libre. Se permite venturi, trompeta o cualquier elemento que aloje el filtro.
23. **Filtro de aire:** Uso obligatorio, diseño libre.
24. **Tubo de admisión:** Original, o del mercado de reposición. Mantendrá sus formas de atornillado. Se podrá cortar aproximadamente en la mitad de su largo y unir con manguera para evitar roturas y vibraciones. La manguera de unión no deberá superar los cincuenta (50) mm de largo. Se podrá pulir su interior. En el caso de utilizar el tubo de admisión que tenga mayor diámetro que el conducto de la tapa de cilindros, se podrá colocar una brida orientadora que su espesor no podrá superar los 4mm. Prohibido biselar.
25. **Escape:** Libre diseño y forma, respetando 50cm del caño de la salida de escape como mínimo sin variación de medida. Con sordina desarmable. Deba tener una arandela soldada cerca del motor para precintar.
26. **Rodamientos, jaulas, retenes, juntas y cadenas:** Originales o similares.
27. **Embrague Primario:** Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.
28. **Embrague Secundario:** Campana, patines y resortes originales, prohibido cualquier tipo de modificación.
29. **Transmisión:**
- 29.1. Primaria: Cantidad de dientes de la corona primaria 69. Cantidad de dientes del piñón 17. Relaciones de caja: 1° 34-12; 2° 29-17; 3° 26-21; 4° 23-24.- Cadena de dimensiones similares a la utilizada por el motor original (paso ½").
30. **Sistema de arranque y llave de corte:** Permitida la extracción de la palanca para patada. El arranque eléctrico debe funcionar correctamente, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.



31. **Alternador:** De uso opcional. Prohibido retirarlo.
32. **Batería:** De uso y funcionamiento obligatorio de 12V – 5 Ah libre mantenimiento.- La misma debe estar correctamente fijada a un soporte metálico ubicado sobre bastidor lado izquierdo de la butaca preferentemente abulonada con planchuela metálica (único lugar de colocación) Prohibido soporte plástico. Terminantemente prohibido debajo del tanque de combustible.
33. **Encendido:** Original, punto original, del tipo trifásico. Cable de bujía de cobre, no antiparasitario, capuchón original o tipo original NGK de goma.- Prohibido corredera en el captor, será medido con un tester y no debe superar los 140ohm. La bobina interna del encendido será medida con un tester y no debe superar los 400ohm.
- 33.1. CDI: Original de fábrica o marca Pietcard número 2382 R. La tapa del encendido debe tener la guía de tapa original.
- 33.2. Volante: original de motor, sin ningún tipo de modificación. Peso: 1050g como mínimo y 1330g como máximo.
34. **Bujía:** libre, rosca original con su respectiva arandela original. Se permite el uso de separador.
35. **Combustible:** De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un dispositivo provisto por FAPCDMS el resultado de la medición es inapelable.-
36. **Precintos:** Se deberá hacer un agujero de 2 mm en, tornillo que sujeta el tubo de admisión, una tuerca larga en tapa de cilindro, y en el tornillo central de la tapa del árbol de levas, preferentemente del lado del encendido. Para colocar precintos provistos por la FAPCDMS.
37. **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, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.
38. **La Comisión Técnica de la FAPCDMS se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia.**



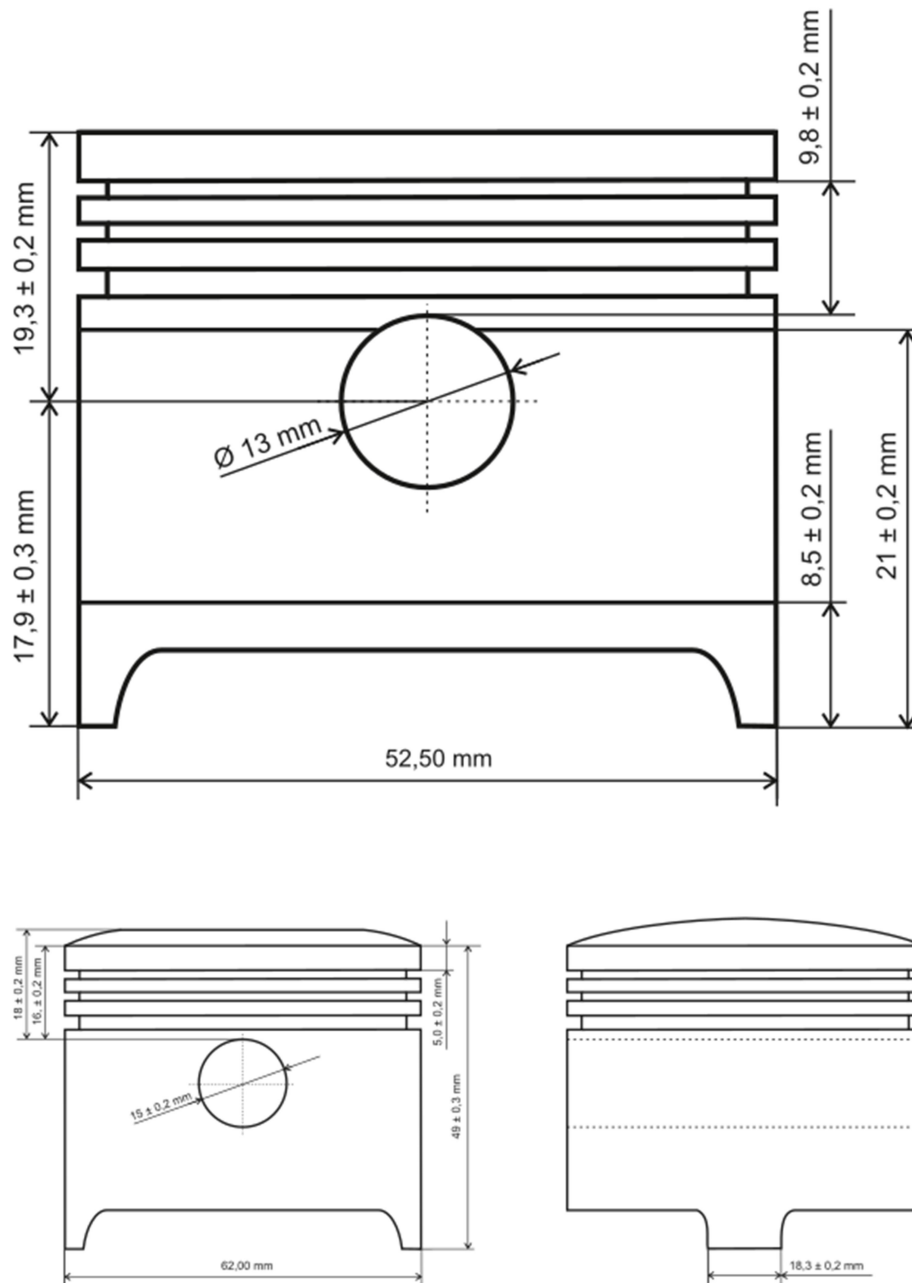
## Croquis Pistón MAD – Smash 110CC Ø 50,00mm





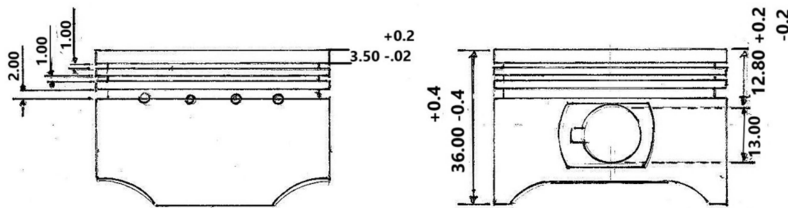
FUTURA 110CC

Marca: MAD®





## Futura 110CC Marca: "RR"



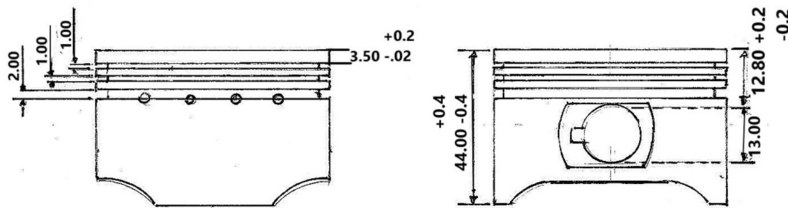
**RR PISTONES SRL**

MODELO	110 DIRECTO 4T
STD Ø	52.50mm
PART. N°	916





## CD 110CC. Marca "RR"



RR PISTONES SRL

MODELO	CD 100 CAJERO 4T
STD Ø	50.00mm
PART. N°	916



Croquis Tapa Leva

