



110 4T Escuela

1. MOTOR MULTIMARCA CHINO: AUTOMATICO 110 cc
2. CARTER: Cáster 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 hasta un diámetro de 54,55mm como máximo, altura 69 mm $\pm 0,3$ mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de la base de cilindro, material y espesor libre.
4. TAPA DE CILINDRO: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, material y espesor libre. 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 o mecanizado de fábrica. Altura Total exterior: 91mm $\pm 0,2$ mm.

Se permite por estética el arenado exterior.

Casquillos: Admisión: 19,65mm Máximo. Escape 17,70mm Máximo.

Prohibido el agregado de material y pulido de ambos conductos.

Conductos: Entrada de Admisión: 24,50mm Máximo. Salida Escape: 24,50mm máximo. La Tapa de cilindro deberá cubicar 10 cm cúbicos, como mínimo en el cielo, con válvulas y bujía como terminó la competencia. Este elemento se medirá con bureta por barrido con aceite hidráulico.

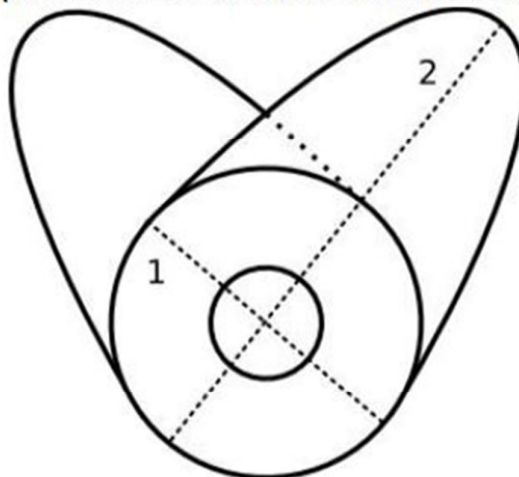
Permitido Retirar el Descompresor

5. RELACION DE COMPRESION: Libre.
6. ARBOL DE LEVAS: Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original (tolerancia 1 diente para cada lado). No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza. El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los 3 tornillos originales. Corona original. Al menos uno de los agujeros de anclaje deberá tener un diámetro máximo de 6mm. Comparado con plantilla para tal fin.

Alzada: deberá ser de 5.90 mm máximo sin tolerancia, medida al platillo de válvula sin luz de válvula con comparador centesimal. Árbol de levas respetando plano adjunto y comparado con plantilla para tal fin.



ARBOL DE LEVAS GUERRERO 110CC CENTRIFUGO (VISTA LADO OPUESTO AL ENGRANAGE)



1. **Circulo Base:** 21mm \pm 0,1mm.
2. **Altura Camones:** ADMISION 26,6mm \pm 0,1mm. **ESCAPE:** 26,4mm \pm 0,1mm.

7. GUIA DE VALVULAS: Originales en material, forma y dimensiones, o similares de venta comercial, respetando material, forma y dimensiones de la pieza original.
8. VALVULAS: Originales o similares de venta comercial, respetado solamente las dimensiones de vástago, plato y altura total, tanto para la admisión como para el escape. Se permite la rectificación del asiento de válvulas a 45° (cuarenta y cinco grados).
9. Holgura de válvulas: Libre.
10. Prohibido el uso de válvulas de titanio.
11. PLATILLO DE VALVULAS: Originales o similares en forma y dimensiones.
12. RESORTE DE VALVULAS: Dos (2) resortes por válvula, originales o similares, uno exterior y otro interior. (Precarga Libre)
Resorte Interior: diámetro de alambre 1.80mm \pm 0.1mm. Cantidad de espiras: 8,5.
Resorte Exterior: diámetro de alambre 2.60mm \pm 0.1mm. Cantidad de espiras 6,5.
13. BALANCINES: Originales o similares. Manteniendo ángulo y demás medidas originales.
14. CIGÜEÑAL: Original o similar, manteniendo su recorrido, masa y balanceo. Recorrido 49,5mm. Peso Cigüeñal punta larga: 2,017kgs \pm 50gr.
15. BIELA: Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa mínima. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma.
16. PISTON: Original del motor o provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma, dimensiones y la cantidad de aros (tres). Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo.



Prohibido cualquier tipo de mecanizado, salvo el frentado de su cabeza para llevarlo a la medida establecida. Desplazamiento $1\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$

17. AROS: Cantidad tres (3), dos planos y uno de tipo aceitero con dos láminas. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.

18. BRIDAS INTERMEDIAS: De uso opcional. Éstas se ubican, una entre el carburador y el tubo de admisión (brida intermedia superior) y la otra entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros (brida intermedia inferior), ambas deben ser instaladas con los anillos de goma originales o con una junta por lado de espesor máximo 1mm. En caso de utilizarlas, sus medidas y formas deben ser las indicadas los planos adjuntos, material libre.

19. CARBURADOR: Original del motor o su recambio igual al original, de nacionalidad CHINA. Guillotina $\varnothing 15,0\text{mm}$. Garganta de 13,1 mm máximo por 18,2mm máximo. 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. El diámetro de paso de combustible del surtidor principal y el surtidor lento son libres. Aguja: forma y posición ORIGINAL SIN SUPLEMENTOS, con la traba colocada en cualquiera de las 4 o 5 ranuras que posee.

No se contemplan desgastes de ningún tipo.

20. ELEMENTO FILTRANTE: Libre.

21. TUBO DE ADMISION: Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones. Tanto el tubo de admisión como el carburador y la brida intermedia deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.

22. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS: Originales o similares.

23. EMBRAGUE PRIMARIO: original. Cantidad de discos original.

Diámetro del alambre de los resortes: $1\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$. Diámetro

Exterior del resorte: $5,80\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$. Cantidad de

Espiras 15(quince). Alto: $27\text{mm} \pm 1,5\text{mm}$.

24. EMBRAGUE SECUNDARIO: Campana, patines y resortes originales. Prohibido cualquier tipo de modificación.

El sistema de rueda libre de la corona que engrana con la campana debe funcionar correctamente.

Resorte del Centrifugo: Diámetro del alambre $1,8\text{mm} \pm 0,1\text{mm}$.

25. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE: Diseño Libre, de uso y funcionamiento obligatorio.

Permitido la extracción de la palanca para patada, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.

26. ALTERNADOR: De uso y funcionamiento opcional, prohibido retirarlo.

27. ENCENDIDO: Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta. Componentes del sistema de encendido original, o similares de venta comercial. Cables y



conectores libres. Se permite quitar el tapón central y superior de la tapa del encendido con el fin de refrigerarlo.

27. BUJIA: Tipo original o de reemplazo similar a la original. Grado térmico libre. No se permiten bujías de Competición.
28. 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.
29. ESCAPE: Libre
30. 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 Blanco con la numeración en color Negro
31. EDAD PERMITIDA: Desde los 5 años cumplidos hasta 11 años, tomados a la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.
32. LLANTAS: Libres, prohibido antiderivada. Juego Delantero: Ancho Máximo 5" (cinco pulgadas) Juego Trasero: Ancho Máximo 8" (8 pulgada pulgadas)
33. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de leva y la tapa de leva 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.
34. 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.
35. 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 110cc 4T Escuela 110 KG COMO MÍNIMO.



125 4T Master

1. Tipo de Motor: Multimarca monocilíndrico varillero o cadenero que deberá ser de 125CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual. -
2. Cáster: 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. - Cilindrada máxima 134cc.
4. Tapa de cilindro: Original del motor o de mercado de reposición. Preparación libre sin aporte de material exterior. Máximo permitido 1 válvula de escape, 1 válvula de admisión y 1 sola bujía.
5. Árbol de Levas: Libre.
6. Guías de válvulas: Libre.
7. Válvulas Libre, prohibido de Titanio:
 - 7.1. Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.2. Escape: 27,00mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.3. Holgura de válvulas: Libre.
8. Cigüeñal: Libre.
 - 8.1. Balanceador: Uso Optativo
9. Biela: Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.
10. Pistón: Libre.
11. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.
12. Carburador: Único, estándar Interior, de fabricación china o japonesa, ej: PZ27-PZ30 con Guillotina Redonda. Cortina ORIGINAL y CILINDRICA. Prohibido su MECANIZADO o cualquier modificación en la misma. Prohibido agregado o extracción de material. Diámetro máx. guillotina 24mm.
 - 12.1. Difusor, chicleros y aguja libre.
 - 12.2. Cebador: de uso opcional, se obliga a tapar orificios del eje en caso de retirar los elementos de cebador.
13. Filtro de aire: Será libre su filtro (ej. Goma Espuma) y acople al carburador.
14. Tubo de admisión: Original del motor o de reposición original de fábrica o de fabricación casera (respetando el largo y diámetro exterior del modelo original). Se permite el mecanizado interior.



15. Escape: Libre. No exceder el paragolpes.
16. Embrague: Libre.
17. Encendido: Libre, pero la tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías.
No se Permite Rotor Interno.
 - 17.1. CDI: Libre.
18. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.
19. 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.
20. NUMEROS: 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 Negro con la numeración en color Blanco.
21. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala 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.
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. 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 125cc 4T MASTER 170 KG COMO MÍNIMO. –



150 4T Junior

1. Tipo de Motor: Multimarca monocilíndrico varillero o cadenero que deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual. -
2. Cáster: 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. - Cilindrada máxima en cubicación 161cc.
4. Tapa de cilindro: Original del motor o de mercado de reposición. Preparación libre sin aporte de material exterior. Máximo permitido 1 válvula de escape, 1 válvula de admisión y 1 sola bujía.
5. Árbol de levas: Libre.
6. Guías de válvulas: Libre.
7. Válvulas Libre, prohibido de Titanio:
 - 7.1. Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.2. Escape: 27,00mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.3. Holgura de válvulas: Libre.
8. Cigüeñal: Libre.
 - 8.1. Balanceador: Uso Optativo
9. Biela: Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.
10. Pistón: Libre.
11. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.
12. Carburador: Único, estándar Interior, de fabricación china o japonesa, ej: PZ27-PZ30 con Guillotina Redonda. Cortina ORIGINAL y CILINDRICA. Prohibido su MECANIZADO o cualquier modificación en la misma. Prohibido agregado o extracción de material. Diámetro máx. guillotina 24mm.
 - 12.1. Difusor, chicleros y aguja libre.
 - 12.2. Cebador: de uso opcional, se obliga a tapar orificios del eje en caso de retirar los elementos de cebador.
13. Filtro de aire: Será libre su filtro (ej. Goma Espuma) y acople al carburador.



14. Tubo de admisión: Original del motor o de reposición original de fábrica o de fabricación casera (respetando el largo y diámetro exterior del modelo original). Se permite el mecanizado interior.
15. Escape: Libre. No exceder el paragolpes.
16. Embrague: Libre.
17. Encendido: Libre, pero la tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías. No se Permite Rotor Interno
 - 17.1. CDI: Libre.
18. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.
19. 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.
20. NUMEROS: 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 Amarillo con la numeración en color Negro.
21. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala 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.
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. 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 JUNIOR 170 KG COMO MÍNIMO. –



150 4T Master

1. Tipo de Motor: Multimarca monocilíndrico varillero o cadenero que deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual. -
2. Cáster: 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. - Cilindrada máxima en cubicación 161cc.
4. Tapa de cilindro: Original del motor o de mercado de reposición. Preparación libre sin aporte de material exterior. Máximo permitido 1 válvula de escape, 1 válvula de admisión y 1 sola bujía.
5. Árbol de levas: Libre.
6. Guías de válvulas: Libre.
7. Válvulas Libre, prohibido de Titanio:
 - 7.1. Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.2. Escape: 27,00mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.3. Holgura de válvulas: Libre.
8. Cigüeñal: Libre.
 - 8.1. Balanceador: Uso Optativo
9. Biela: Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.
10. Pistón: Libre.
11. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.
12. Carburador: Único, estándar Interior, de fabricación china o japonesa, ej: PZ27-PZ30 con Guillotina Redonda. Cortina ORIGINAL y CILINDRICA. Prohibido su MECANIZADO o cualquier modificación en la misma. Prohibido agregado o extracción de material. Diámetro máx. guillotina 24mm.
 - 12.1. Difusor, chicleros y aguja libre.
 - 12.2. Cebador: de uso opcional, se obliga a tapar orificios del eje en caso de retirar los elementos de cebador.
13. Filtro de aire: Será libre su filtro (ej. Goma Espuma) y acople al carburador.
14. Tubo de admisión: Original del motor o de reposición original de fábrica o de fabricación casera (respetando el largo y diámetro exterior del modelo original). Se permite el mecanizado interior.



15. Escape: Libre. No exceder el paragolpes.
16. Embrague: Libre.
17. Encendido: Libre, pero la tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías. No se Permite Rotor Interno
 - 17.1. CDI: Libre.
18. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.
19. 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.
20. 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 Azul con la numeración en color Blanco
21. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala 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.
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. 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 MASTER 185 KG COMO MÍNIMO. –



150 4T Senior

1. Tipo de Motor: Multimarca monocilíndrico varillero o cadenero que deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual. -
2. Cáster: 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. - Cilindrada máxima en cubicación 161cc.
4. Tapa de cilindro: Original del motor o de mercado de reposición. Preparación libre sin aporte de material exterior. Máximo permitido 1 válvula de escape, 1 válvula de admisión y 1 sola bujía.
5. Árbol de levas: Libre.
6. Guías de válvulas: Libre.
7. Válvulas Libre, prohibido de Titanio:
 - 7.1. Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.2. Escape: 27,00mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).
 - 7.3. Holgura de válvulas: Libre.
8. Cigüeñal: Libre.
 - 8.1. Balanceador: Uso Optativo
9. Biela: Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.
10. Pistón: Libre.
11. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.
12. Carburador: Único, estándar Interior, de fabricación china o japonesa, ej: PZ27-PZ30 con Guillotina Redonda. Cortina ORIGINAL y CILINDRICA. Prohibido su MECANIZADO o cualquier modificación en la misma. Prohibido agregado o extracción de material. Diámetro máx. guillotina 24mm.
 - 12.1. Difusor, chicleros y aguja libre.
 - 12.2. Cebador: de uso opcional, se obliga a tapar orificios del eje en caso de retirar los elementos de cebador.
13. Filtro de aire: Será libre su filtro (ej. Goma Espuma) y acople al carburador.
14. Tubo de admisión: Original del motor o de reposición original de fábrica o de fabricación casera (respetando el largo y diámetro exterior del modelo original). Se permite el mecanizado interior.



15. Escape: Libre. No exceder el paragolpes.
16. Embrague: Libre.
17. Encendido: Libre, pero la tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías. No se Permite Rotor Interno
- 18 CDI: Libre.
19. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.
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 Negro.
22. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala 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.
23. 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. EDAD / PESO CORPORAL PERMITIDO: Condición 1: Mínimo 40 años cumplidos o Condición 2: 105 Kg del piloto (con indumentaria de seguridad).
Se debe contar con solo 1 condición para estar habilitado y se evaluará en la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.
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 SENIOR 200 KG COMO MÍNIMO. –



150 4T Kayak

1. MOTOR: Marca KAYAK de origen chino, monocilíndrico, deberá ser de 150CC, 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual. Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.

1.1 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, éste 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.

2. CARTER: Cáster 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 idéntico de venta comercial. Diámetro 62mm (Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 63,15 mm.) Carrera 49,3mm± 0,20mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Prohibido rebajar tanto su parte superior como inferior. La altura no deberá ser inferior a 67,7mm ± 0.20 mm y la altura máxima no podrá ser mayor a 68,5. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, medida y material libre.

4. TAPA DE CILINDRO: Original del motor, opcional similar de gran serie de venta comercial, sin ningún tipo de modificación. Tiene que conservar su forma original. Se prohíbe el uso del modelo Honda NX 150cm³ (de distintas Nacionalidades). Altura de tapa de plano de apoyo de tapa de válvula a plano de apoyo de tapa de cilindro 82,00mm ± 0,50mm.

Se permite el arenado exterior por una mejor estética.

La tapa cubicada deberá tener 19cm³ como mínimo.

No se permite tocar el largo de la rosca de la bujía. Se permite inserto en la rosca de la bujía.

Casquillos: Admisión: diámetro 26,20 mm ± 0,20mm; Escape: diámetro 21,80 mm ± 0,20mm. Manteniendo para ambos casquillos, cuarenta y cinco grados (45) en el asiento y una parte recta de 4 mm de longitud como mínimo que deberá salir debajo del falso ángulo (de libre medida) tal cual como se encuentra en el plano. Esta parte recta deberá ser cilíndrica y concéntrica a la guía de válvula. Falso Angulo: Libre, Medida Libre. Debe encontrarse para poder realizar las medidas respectivas tal cual como se encuentra en el plano vigente. El mismo deberá encontrarse debajo de los 45° y antes de los 4mm rectos. LARGO MAXIMO DE CASQUILLOS: 9.5mm máximo, tanto en ADMISION como en Escape. Esta medida será tomada desde el comienzo del ANGULO DE 45° hasta el final de los 4mm rectos. Queda PROHIBIDO el aporte de material en los conductos.



Prohibido el agregado del material.

Es obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro.

Mecanizado: Se permite el frezado de hasta 22mm de profundidad como máximo, desde donde comienzan los 45° del casquillo tanto en admisión como en escape. El mismo tiene que mantener forma recta, debajo de los 4mm aclarados con anterioridad. Este frezado deberá ser en forma RECTA Y COCENTRICA a la guía de válvula. Queda PROHIBIDO efecto cuchara en los mecanizados de ambos conductos. Prohibido Pulido, arenado y granallado en su interior.

5. ARBOL DE LEVAS: Original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, cruce, alzada y punto original. No se permite ejecutar correderas en la masa.

Árbol de leva colocado, medido a comparador y en el platillo superior de válvula, sin luz de válvula. Alzada de escape: 7.20 ± 0.20 mm Alzada de Admisión 7.50 ± 0.20 mm. Anticipo de Admisión 2.20mm. Retardo de Escape 0.95 ± 0.20 mm

ARBOL DE LEVAS MEDIDO AFUERA DEL MOTOR Alzada de Escape: 6.18 ± 0.20 mm Alzada de Admisión 6.40 ± 0.20 mm Dimensiones del CIRCULO BASE NO MENOS 25mm Queda PROHIBIDO el Mecanizado, quite o aporte de material a el elemento mencionado (Árbol de levas). La forma de Medición será a Comparador tanto sea Árbol de leva colocado o fuera del motor. Toda medición será realizada por el Comisario Técnico de la prueba y la manera de efectuarla también quedará a criterio del mismo

6. GUIA DE VALVULAS: Originales, o de venta comercial.

7. VALVULAS: Libres con sus correspondientes trabas. De material magnético. Dimensiones: TODAS LAS MEDIDAS TIENEN UNA TOLERANCIA $\pm 0,30$ mm. ° Admisión: diámetro 31,60mm ° Vástago: 5,50mm, largo total: 91,50mm ° Escape: diámetro 26mm ° Vástago:



5,50mm, largo total: 90,60mm. Prohibido su mecanizado. Se permite utilizar válvulas 3B o MPI con sus respectivas trabas. Se permite el torneado de su cabeza para llevarla a la medida original. No se permite el torneado del asiento. Luz de válvulas: Libre;

8. PLATILLOS DE VALVULAS: Originales, 3B o MPI. De material magnético.
9. RESORTE DE VALVULAS: Originales del motor. Opcional mercado de reposición que cumplan con las especificaciones y formas. Cantidad dos por válvula. Diámetro del resorte grande: 26,5mm +0,30mm y chico 17,5mm + 0,50mm; arandela grande hasta 2mm y chica hasta 1,50mm de espesor. Conjunto espiral Uno: Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,8mm \pm 0,20mm. Espiral chico: 9,5 vueltas y de diámetro 2,5mm \pm 0,20mm. Conjunto espiral Dos: Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,7mm \pm 0,20mm. Espiral chico: 7,5 vueltas y de diámetro 2,7mm \pm 0,20mm. Se permite el intercambio de conjunto espiral.
10. BALANCINES: Originales o de uso comercial, manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales.
11. CIGÜEÑAL: Deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones. Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,420 Kg mínimo con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante. Chavetero: 4 mm., original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

CIGÜEÑAL TORTA PAREJA (MODELO VIEJO) Peso Mínimo 3.400kg como mínimo. Prohibido Adulterar Material Original, Respetando sus formas y condiciones originales. Prohibido su Mecanizado (Rebajado, Torneado y balanceo). El peso mínimo estipulado es tomado completo constando el CIGÜEÑAL armado total (Rulemanes, Engranaje de distribución, Biela y todos sus componentes. SIN CHAVETA DE VOLANTE). Respetando el total de Carrera o Recorrido de 49.3 \pm 0.2mm CHAVETERO 4mm. Original del CIGÜEÑAL y del Volante. La misma debe ir completa, Prohibido limarla, pulirla o alterarla.

CIGÜEÑAL TORTA PAREJA (MODELO NUEVO) Peso Mínimo 3.260kg como mínimo. Prohibido Adulterar Material Original, Respetando sus formas y condiciones originales. Prohibido su Mecanizado (Rebajado, Torneado y balanceo). El peso mínimo estipulado es tomado completo constando el CIGÜEÑAL armado total (Rulemanes, Engranaje de distribución, Biela y todos sus componentes. SIN CHAVETA DE VOLANTE). Respetando el total de Carrera o Recorrido de 49.3 \pm 0.2mm CHAVETERO 4mm. Original del CIGÜEÑAL y del Volante. La misma debe ir completa, Prohibido limarla, pulirla o alterarla. Todos los elementos mencionados con anterioridad quedan a CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO ante alguna situación dudosa.

CIGÜEÑAL TORTA DESPAREJA MODELO ORIGINAL KAYAK (MODELO UNICO) Peso Mínimo 3.7000kg como mínimo. Prohibido Adulterar Material Original, Respetando sus formas y condiciones originales. Prohibido su Mecanizado (Rebajado, Torneado y balanceo). El peso mínimo estipulado es tomado completo constando el CIGÜEÑAL armado total (Rulemanes, Engranaje de distribución, Biela y todos sus componentes. SIN CHAVETA DE VOLANTE). Respetando el total de Carrera o Recorrido de 49.3 \pm 0.2mm CHAVETERO 4mm. Original del CIGÜEÑAL y del Volante. La misma debe ir completa, Prohibido limarla, pulirla o alterarla.

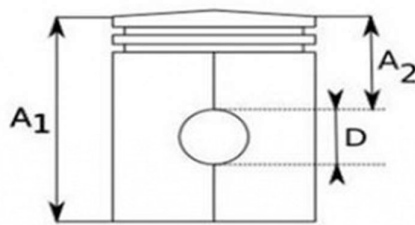
Todos los elementos mencionados con anterioridad quedan a CRITERIO DEL COMISARIO TECNICO ante alguna situación dudosa.



12. BIELA: Deberá ser original o responder al modelo original en todas sus especificaciones y similar en forma y distancia entre centros de 103,5mm diámetro del perno de pistón 15 mm. Permitida biela CG 125 con 103,5mm entre centros.
13. PISTON: Original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros. Perno 15mm de diámetro. Se permite el uso del Pistón modelo Honda NX-150cc, con su Perno correspondiente. No se permite afloración del pistón. La cabeza del pistón (donde se toma la medida según croquis al final del reglamento) no debe sobresalir de la camisa.

Diagrama del pistón

MEDIDAS PISTÓN MOTOR 4 TIEMPOS KAYAK



Pistones de Recambio

A1: No Menos de 51,30mm

A2: 16,00mm \pm 0,25mm

D: 15mm

- PISTON NX 150
- A1: 47,80mm \pm 0,50mm
- A2: 15,50mm \pm 0,50mm
- D: 15,00mm

A1-Altura Total: La misma será NO MENOS de 51.30mm, sin tolerancia alguna. Se medirá del inicio de la pollera hasta la cabeza del mismo.

A2-Altura del Perno Pistón a la Cabeza: La misma será de 16.00mm \pm 0.25mm. Sin Tolerancia Alguna. Queda PROHIBIDO adulterar el compuesto final del PISTON y modificar su FORMA. PROHIBIDO MECANIZADO de cualquier índole.

PROHIBIDO MECANIZADO de ALOJAMIENTO DE VALVULA.

Todos los puntos mencionados con anterioridad, ante alguna situación dudosa queda a criterio del COMISARIO TECNICO la resolución final.

14. AROS: Deberá responder al modelo original del motor en uso, en todas sus especificaciones. Cantidad Original Prohibido su mecanizado y adulteración de su material o componentes. Altura de la cabeza del pistón al Primer Aro La misma NO DEBE ser Menor a 2,20mm en un lugar del pistón. Alto del Aro 0,97mm mínima Ancho del Aro 2,20mm mínimo y 2,70mm máximo Teniendo una tolerancia en el Mínimo de 0,10mm por desgaste. Primera ranura 1 mm, segunda ranura 1 mm y tercera ranura 2 mm de espesor.

Todas estas medidas SON MÍNIMAS. Estos artículos quedan a criterio del Comisario Técnico ante alguna situación dudosa.



15. CARBURADOR: Único, de fabricación CHINA o JAPONESA PZ 27 de hasta 27mm. Estándar interior y exterior, a cortina cilíndrica y ciclones libres únicamente el paso de flujo, sin bomba de pique. Difusor original 26,50mm \pm 0,20mm x 20,8mm Máximo. Se permite quitar el conjunto del cebador. Posición en altura de la aguja en la guillotina, máximo comprendido en las 5 ranuras que posee originalmente, sin suplemento, en su posición original y con la traba de la misma colocada en cualquiera de las 5 ranuras. Labio exterior porta filtro libre. Aguja y Cortina original. Se prohíbe su torneado, quite de material y agregado. Las mismas tienen que mantener su forma original. AGUJA valores: 57mm \pm 0.20mm de ALTURA MAXIMA 55mm \pm 0.20mm de ALTURA MINIMA
16. FILTRO DE AIRE: Libre. PORTA FILTRO: Entiéndase por el elemento ubicado entre el carburador y el elemento filtrante. Libre diseño
17. TUBO DE ADMISION: Original o de venta comercial de similares características. Respetando sus medidas exteriores originales. Interior: Se permite quite de material. Prohibido agregado de material. Prohibido el uso de cualquier tipo de válvula. No se permite TUBO RECTO. Prohibido cualquier tipo de Venturi dentro del mismo.
18. ESCAPE: Silenciador libre marca y modelo. Prohibida su orientación hacia adelante, obligatoriamente deberá estar orientado hacia la parte trasera. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, y su altura no podrá superar la del volante de conducción. Prohibido la salida de gases del escape hacia el suelo.
19. EMBRAGUE: Original del motor en uso, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) original.
20. TRANSMISION: Todos los engranajes deben ser originales al motor en uso, respetando su relación original en cantidad de dientes. Prohibido su mecanizado (rebajado de diámetro o espesor).
21. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE: Original. De uso obligatorio y en perfectas condiciones de funcionamiento. Se permite el bolillero 6204 en reemplazo del buje original que trae la corona de arranque.
22. BATERIA: Su uso y funcionamiento es obligatorio, libre de mantenimiento.
23. ENCENDIDO: Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.

CDI: Libre.

La bobina de alta como el CDI deberán encontrarse a la vista, no se permite ningún elemento que tape de forma parcial o total estos elementos.

BOBINA DE ALTA deberá ser ORIGINAL o SIMILAR DE VENTA COMERCIAL

VOLANTE DE ENCENDIDO no se permite mecanizado ni adulteraciones.

24. BULBO INDICADOR DE CAMBIOS (EXTERIOR): Queda totalmente prohibido su uso, deberá estar en su ubicación original perfectamente visible y sin ningún tipo de conexión (entiéndase ramal cableado al tablero, al encendido y/o a masa). Queda terminantemente prohibido hacer llegar tensión a este elemento por otra vía, entiéndase batería.
25. CAPTOR: Original del motor en uso. tanto en su fabricación, como en su posición.



26. BUJIA: Libre, tiene que tener su arandela. Prohibido su torneado. Prohibido agregar SUPLEMENTOS que adulteren la ORIGINALIDAD del elemento.
27. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS: Libres, manteniendo las medidas originales.
28. CORONA DE DISTRIBUCION: Original del motor en uso. Se permite ejecutar correderas.
29. CAJA DE CAMBIOS:
Primaria: 1° 36 2° 32 3° 28 4° 26 5° 24
Secundaria: 1° 13 2° 17 3° 20 4° 23 5° 25
30. CORONA PRIMARIA: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (setenta).
31. PIÑON PRIMARIO: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (veintiuno).
32. ALTERNADOR: De uso y funcionamiento opcional.
33. COMBUSTIBLE: Sera obligatorio el uso de combustible, preparado con nafta de uso comercial, quedando prohibido el uso de cualquier tipo de mezclas que contengan alcoholes. Su control se realizará con los elementos provistos por la ASK (reactivos y/o tester de combustible). El resultado de estos controles será inapelable.
34. 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 Negro con la numeración en color Amarillo.
35. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala de la tapa de cilindro, un tornillo de la tapa de leva 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.
36. 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.
37. 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 CATEGORIA 150cc 4T KAYAK 180 KG COMO MINIMO. -



150 4T Varilleros Juvenil

1. TIPO DE MOTOR: Multimarca 150 c/c, 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 c/c”. 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 contará con un perno pivote que en el mismo lleve 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. Prohibido 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, 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.

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.

9.5 BRIDA: Se utilizará una baquelita de reposición comercial de motores 110cc que tiene 20mm de diámetro interior y 5mm de espesor, ambas medidas +/- 0,5 mm de tolerancia, con terminaciones de fábrica, prohibiendo su alteración, pulido y/o rectificado de cantos interiores.

Va colocada entre el carburador y el tubo de admisión.

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 Blanco con la numeración en color Verde.
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. EDAD PERMITIDA: Mínimo 9 años cumplidos y Máximo 17 años, tomados a la primera carrera del año del piloto a ranquearse y que habilita correr todo el presente campeonato.
24. 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.



Además, se deberá agujerear ambos espárragos de la tobera de admisión del lado del carburador para precintar con 1 solo precinto. Toda violación al precinto implica exclusión.

25. 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 JUVENIL 140 KG COMO MÍNIMO

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 pivót que en el mismo llevara sobre la base 1 (una) arandela acerada de 1mm, tolerancia +/- 0,5 mm. Medida dealzada 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:



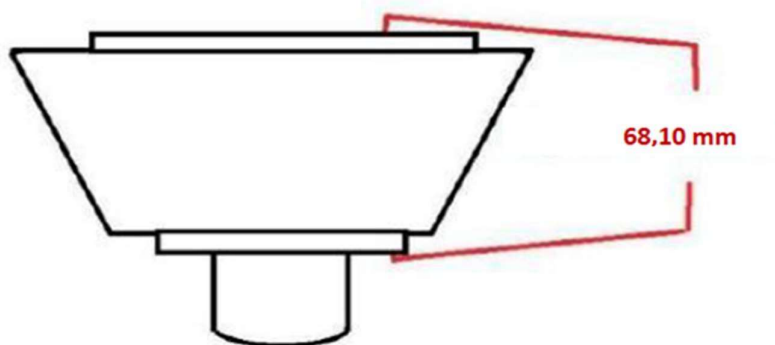


ART N° 3. CILINDRO:

FOTO REAL: Cilindro 150 Varillero



FOTO ILUSTRATIVA: Especificación de medida de cilindro.

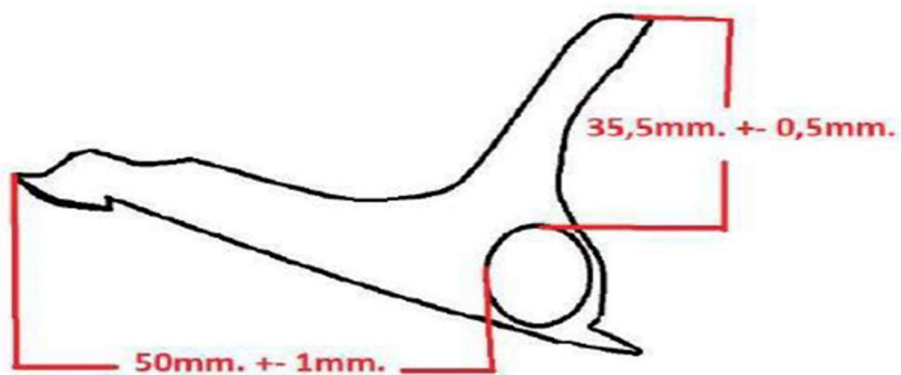


ART N° 3.1 BALANCINES DE LEVA:

FOTO REAL: Balancín ORIGINAL motor 150 Varillero.

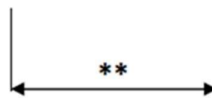
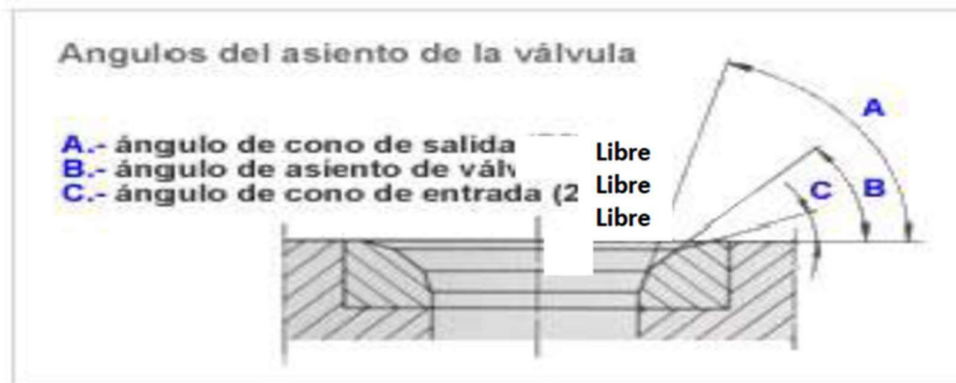


FOTO ILUSTRATIVA: Medidas del Balancín

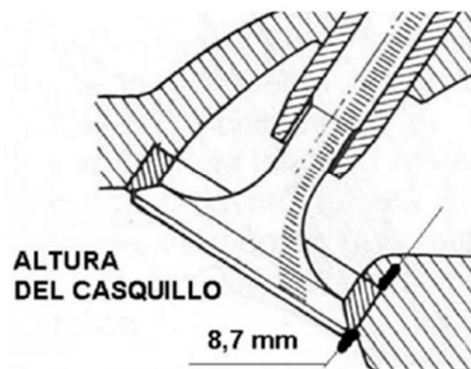




ART N° 4.2. CASQUILLOS:



** 25,50 mm en Admisión
** 21,00 mm en Escape

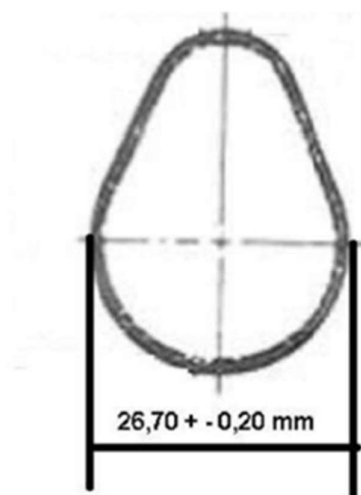




ART N° 4.4 VÁLVULAS:



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.



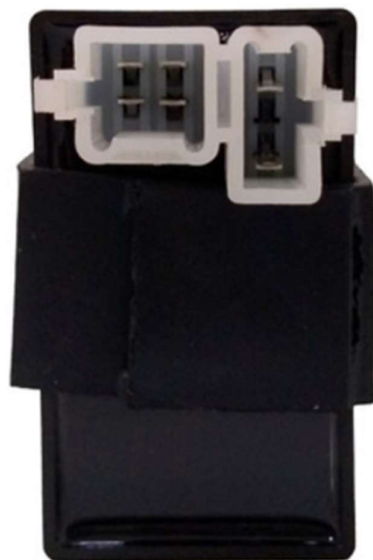
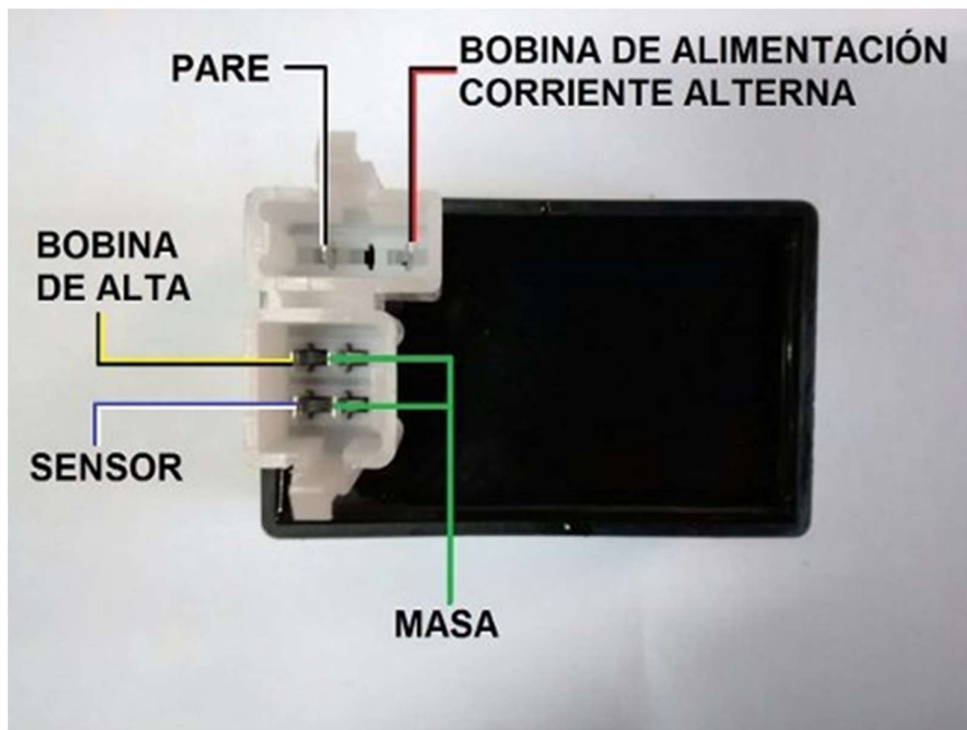


ART N° 11. TUBO DE ADMISIÓN:





ART N° 15. CDI:





125 2t Sapucay

1. MOTOR: ZANELLA de fabricación nacional, se permite el uso de la base del motor “Zanella” de 200 c.c., adaptando los cilindros “Zapucaí”, “Surumpio” y “XX”, o en su reemplazo similar de venta comercial, pudiéndose torneear junto a la tapa de cilindro por fuera hasta un diámetro mínimo de 230 mm. Deberá mantener la posición original de fábrica.
2. CILINDRADA: Máxima 135CC.
3. CILINDRO: de 4 agujeros. Libre en sus dimensiones. No se permite la utilización de flaper.
4. TAPA DE CILINDRO: Originales o similares de fabricación nacional, siendo libre su preparación. Permitido cielo postizo del mismo material de la tapa.
5. CAJA DE VELOCIDADES: de 5 marchas.
6. 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 Rojo con la numeración en color Blanco.
7. EMBRAGUE: Libre.
8. ENCENDIDO: Libre.
9. CIGÜEÑAL: Libre, únicamente de recorrido de 52mm. Se permite carrera de 54mm.
10. BIELAS Y RODILLOS: Libre material.
11. PISTON: Libre.
12. AROS: Libre.
13. ESCAPE: Libres.
14. CARBURADOR: Libre de marca, sin ningún tipo de trabajo en el cuerpo con un máximo de 28.2mm. guillotina redonda.
15. COMBUSTIBLE: De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Prohibido el uso de alcoholes. Se medirá con un depósito provisto por ASK el resultado de la medición es inapelable.
16. CUBRE VOLANTE: Obligatorio de metal y abulonado.
17. FRENOS: Obligatorios, delanteros y traseros.
18. CARTER: No se permite Flapper y válvula rotativa.
19. PESO MÍNIMO: 165Kg para 52mm y 175Kg para 54mm. Sin tolerancia de ninguna clase, como termina la competencia con piloto incluido y con su correspondiente indumentaria e implementos de seguridad.
20. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala 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.

21. 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.
22. 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.



125 2T Internacional

1. MOTOR: Dos tiempos. Que vengan montados de fábrica en motocicletas tipo Cross (Únicamente: Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha y KTM). Se prohíbe el uso de válvulas electrónicas. Embrague original. 2. MOTORES A CORTE DE PISTON:

2.1. Cilindro: Libre preparación.

2.2. Pistón: Libre.

2.3. Aros: Libres. 3.

CILINDRADA:

3.1. Cilindrada máxima hasta 127CC.

4. TAPA DE CILINDRO: Se permite el cielo postizo.

5. EMBRAGUE: Se prohíbe todo sistema de embrague antideslizante, anti rebote o especiales, únicamente debe utilizarse el que viene montado de fábrica con el motor.

6. CARBURADOR: Libre preparación, hasta 38,20mm de diámetro como máximo en la boca de entrada y 38,20mm como máximo en la boca contra el tubo de admisión. Prohibido encamisar. Prohibido power jet.

7. FLAPPERA: Libre.

8. ENCENDIDO:

8.1. Original del motor o sustituto de repuesto.

8.2. Prohibido la caja negra regulable exteriormente.

9. ESCAPE:

9.1. Libre, con amortiguador de ruidos, entiéndase el silenciador o sordina no se reglamenta en medidas, pero debe disminuir notablemente el ruido.

9.2. No debe sobrepasar el paragolpes trasero.

10. COMBUSTIBLE: Permitido el uso de Aero Nafta. Prohibido el uso de alcoholes.

11. 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 Blanco con la numeración en color Rojo.

12. PESO MÍNIMO: sin tolerancia de ninguna clase, serán controlados al final de cada prueba con el vehículo tal y como culminó la misma y con el piloto con indumentaria y elementos de protección. - 170 Kg.

13. ADQUISICIÓN DE DATOS: permitida

14. PRECINTOS: Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala 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.

15. 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.
16. 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.