

GENERALIDADES:

- 1.1 - El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2016 hasta el 31 de diciembre de 2016.
- 1.2 – La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc..., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.
- 1.3 – El mismo es absolutamente restrictivo.
- 1.4 – Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.
- 1.5 – Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante, con las características de lo original.
- 1.6 – Se entiende por opcional a optar por tener o quitar una pieza.
- 1.7 – Se entiende por libre, la libertad de su trabajo o cambio pero el elemento debe estar.
- 1.8 – Todo lo que no está escrito en dicho reglamento, está prohibido.
- 1.9 – El presente reglamento puede ser modificado en beneficio de la categoría.

ESTE ES UN REGLAMENTO EXPERIMENTAL POR LO CUAL QUEDA ABIERTO HASTA LA CUARTA FECHA.

MOTOR:

2.1 – Motor 150cc, 4 tiempos únicamente refrigerado por aire, caja de 5 velocidades con embrague manual. Únicamente marca GUERRERO 150cc. Varillero.

2.2 – Carter: original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Marca libre.

2.3- Cilindro: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Diámetro máximo 63mm. + 0,05mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, de espesor y material libre. Altura mínima 68,10mm.

2.4- Tapa de cilindro: Original del motor en sus formas y dimensiones, se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado q modifique la terminación original de sus conductos, debe estar con la rugosidad de fábrica. Conducto de admisión y escape totalmente originales.

Junta de tapa de cilindro, material y espesor libre, obligatorio su uso. Altura tapa de cilindro 81,5mm mínimo. Cubicación 18 cm³ mínimo, medida con pistón en PMS con bureta por gravedad a rebalse de bujía.

Casquillos: Adm. 24,90mm + 0,10mm. Escape 20,20mm + 0,10mm. Asiento 45°

Conductos: Adm. 29,50mm + 0,20mm Escape 27,00mm + 0,20mm. Asiento 45°

2.5- Árbol de leva: Original del modelo, puesto a punto original con chaveta. La alzada deberá ser medida sobre el platillo.

Alzada admisión medida en el platillo sin luz_7.10_mm...Como máximo.

Alzada escape medida en el platillo sin luz_6.9_mm...Como máximo.

Esta prohibido cepillar la base de la balancinera respetando las medidas originales. El mismo será controlado con plantilla de FRAD Mar y Sierras.

2.6- Guías de válvulas: Originales o del mercado de reposición. Respetando sus medidas originales, no se permite guías de bronce.

2.7- Válvulas: De uso comercial manteniendo su forma y medida original, prohibido el pulido y/o mecanizado. Marca libre. No se permite de competición.

Admisión: diámetro 30,00mm +/- 0,10mm, vástago 5,5mm, largo 91,80mm +/- 0,20mm
Escape: diámetro 25,00mm +/- 0,10mm, vástago 5,5mm, largo 91,40mm +/- 0,20mm.

2.8- Resortes de válvulas: Deben tener sus medidas y cantidades originales (2 dos) por válvula. Originales o del mercado de reposición, no se permite de competición. Interior: espiras de 2,65mm de espesor máx. Exterior: esperas de 3,60mm de espesor máximo. Cantidad de vueltas interior y exterior.

2.9- Asientos de válvulas originales.

2.10- Platinos de válvulas originales o del mercado de reposición respetando sus medidas originales.

2.11- Varillas de válvulas: originales o de mercado de reposición respetando sus medidas originales. **Las varillas de válvulas se pueden construir en una sola pieza manteniendo forma y medida original. Material libre.**

2.12- Relación de compresión condicionada por cubicaje de tapa de cilindro.

2.13- Balancines: originales o del mercado de reposición manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Balancinera: prohibido agregar y/o quitar materiales.

2.14- Cigüeñal: Tipo y formas originales o del mercado de reposición. Carrera 50mm. +/- 0.10. Peso mínimo 4,000 kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado.

2.15- Biela: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo.

2.16- Pistón: Tipo y forma originales del motor o de mercado de reposición, posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Original en todos sus conceptos. Prohibido la marca de pistón MX.

2.16 bis- Perno de pistón: Original o de mercado de reposición, no se permite alivianado o mecanizado. Diámetro 15,00mm.

2.17- Aros: Tipo original, cantidad 3 (tres) aros, espesor: 1º ranura 1,20mm 2º ranura 1,20mm 3º ranura 2,50mm. Todos los aros deben estar activos.

2.18- Filtro de aire: Libre. No se permite el uso de ningún tipo de elemento orientador de aire, ni venturi. Porta filtro plano.

2.19- Tubo de admisión: Original o del mercado de reposición respetando las medidas originales, prohibido su mecanizado. Interior máx. 28,50mm, largo máx. 40,00mm.

2.20- Carburador: Origen CHINO o TAIWANES, sin bomba de pique. Sus medidas máximas serán 26,60mm x 20,50mm. Su cortina será de 22mm. No se permite eliminar el sistema del cebador.

Difusor original.

Posición de aguja en guillotina libre. El diámetro de paso de combustible de los chicleres es libre.

2.21- Embrague: Original y/o de mercado de reposición. Prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco). Engranaje primario73—18....dientes

2.22- Volante de motor: Original o de mercado de reposición, peso mínimo completo 2,000 kg.

2.23- Encendido: Volante original manteniendo sus medidas y peso original, prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chavetas originales. Estator original con 8 (ocho) bobinas originales. Captor original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación y posición original. CDI original o de mercado de reposición de origen chino. La categoría proveerá las fichas del mismo. Estando a criterio del comisario deportivo el intercambio entre participantes de dicho elemento (CDI).

2.24- Rodamientos, retenes, jaula, juntas y cadena libre. Respetando sus medidas originales.

2.25- Relación de reducción primaria: original del motor, sin modificaciones en su forma y número de dientes. Z73/Z18 = 4,055:1.

2.25 bis- Transmisión secundaria: a cadena con eje rígido. Todo Karting deberá poseer un cubrecadena protector entre piñón y corona de material no metálico flexible.

2.26- Caja de cambios: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición respetando su relación original en cantidad de dientes del modelo. Prohibido su rebaje tanto de diámetro como de espesor.

RELACIONES DE CAJA

1°	36/13
2°	32/17
3°	29/20
4°	26/23
5°	24/25

2.27- Bujía: Medida de rosca original, grado térmico libre. **No se permite tornear el apoyo, se deben respetar estrictamente las medidas de fabricación y deberá conservar la arandela de sello original colocada.** Prohibida bujía de competición.

2.28- Sistema de arranque: Tipo original del motor en funcionamiento, permitiéndose solamente extracción de la patada.

2.29- Alternador: Original del motor en sus formas y dimensiones o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas.

2.30- Batería: De uso y funcionamiento obligatorio de 12v. Marca libre. Deberá estar correctamente fijada al chasis siendo revisada por comisario deportivo.

2.31 Se utilizara solamente escapes S.P.E.E.D TANGO.

No se puede modificar el largo, la curva y el silenciador.

2.32- Bomba de nafta: Sistema de inyección de nafta libre (mecánica, eléctrica o vacío).

2.33- Cambio de motor: Se autoriza el cambio previa constatación del comisario técnico. Dicho elemento queda a disposición del comisario técnico.

CHASIS:

3.1- Freno: Accionamiento libre. Únicamente trasero.

3.2- Defensas: Se debe utilizar pontones laterales de plásticos, trompas homologadas y el paragolpe trasero puede ser de plástico o hierro, y cubriendo el 50% de cada rueda trasera.

3.3- Peso mínimo y adicional o lastre: En el orden de llegada y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de 170kg, sin tolerancia. El lastre deberá ser debidamente fijado al karting el cual será comprobado por el comisario técnico. Debe estar abulonado.

Sistema de lastre por performance, cargaran

1er. Puesto 3kg.

2do. Puesto 2kg.

3er. Puesto 1kg.

Carga máxima de kilos 9 (nueve)

Los kilos cargados por performance no se descargaran hasta finalizar el campeonato.

3.4- Números: Serán otorgados por la FRAD Mar y Sierras por el año duración del campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, babero delantero y pontones laterales de tamaño de 20cm x 20cm. Los colores serán: Color de placa ROJO y número BLANCO. SIN EXCEPCIÓN.

3.5 - En caso de carrera nocturna, luz roja trasera obligatoria.

3.6- Eje trasero:

Ø 30mm, espesor y material libre

Ø 40mm, espesor 3.5mm +/- 0.5

- **3.7-** Chasis: Nacionales libre año y modelo. Importado con una antigüedad mínima de 10 años. **Se permite el cambio de sus partes menos el bastidor. Solo se**

permite el reemplazo de un solo chasis al año, por rotura irreparable, bajo autorización del comisario técnico.

Distancia entre ejes mínimo 1010mm máximo 1050mm, +/- 5mm.

Máximo trocha delantera 1150mm.

Máximo trocha trasera 1300mm.

Llantas delanteras 4", 4,5" o 5", únicamente llanta con rulemanes.

Llantas traseras 7" únicamente.

3.8- Tanque de combustible: deberá estar bien sujeto al chasis, obligatorio de material plástico transparente, debe poseer un respiradero q descargue a un recipiente fijado al chasis.

3.9- Lubricación de cadena: Prohibido el uso del aceitero.

3.10- Neumáticos: Únicamente marca NA sello amarillo o rojo, serán provistos y chequeados por la categoría. Se deberá usar al menos 2 (dos) veces cada juego, no pudiendo exceder la cantidad de 5 (cinco) juegos por piloto por año calendario. Cada juego de gomas será anotado en un pasaporte. En caso de rotura se podrá reemplazar el neumático por otro.

3.11- Combustible: Se realizaran cambio de combustible a los mejores clasificados de cada serie o clasificación.

Los pilotos designados tendrán q llegar a la grilla de partida con el tanque de combustible vacío. El combustible a utilizar se debe ser nafta YPF SUPER (color azul).

PILOTO

4.1- Indumentaria deportiva: El piloto deberá usar buzo obligatorio, casco con prendeduras en perfecto funcionamiento, cuellera, guantes en carácter obligatorios para pruebas libres y competencia, calzado q cubra la totalidad del empeine.

4.2- Identificación del piloto: Es obligatorio la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.

4.3- No se permite equipo de comunicación.

VERIFICACIONES FINALES

El comisario técnico es quien en forma exclusiva realizara las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de karting, QUE A SU JUICIO EL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las series clasificatorias, series y/o finales.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

**REGLAMENTO
TECNICO
2016**

**GUERRERO 150cc
VARILLERO
STANDARD**

KARTING REGIONAL