

# REGLAMENTO TÉCNICO 2021

## 200 cc con caja MASTER

### 1. MOTORES.

- 1.1. ZANELLA, GUERRERO, IMSA, NSU, MOTOMEL 200 CC. 4 tiempos varillero con caja o de similares características de origen chino.
- 1.2 No se autoriza a montar una pieza original en forma distinta a la prevista por el fabricante, a menos que lo autorice el presente reglamento técnico. Las partes a las cuales no se hace mención en el presente reglamento técnico, deberán ser estrictamente originales, no pudiéndose alterarlas en su aspecto, forma, dimensiones, material, terminación superficial y/o tratamiento térmico. Se permite intercambiar piezas entre los diferentes motores.

**TOD LO QUE NO AUTORICE EXPRESAMENTE EL PRESENTE REGLAMENTO TÉCNICO ESTÁ PROHIBIDO, LA CATEGORIA CUENTA CON UN MOTOR DESARMADO COMO PATRON.**

**ESTE ES UN REGLAMENTO EXPERIMENTAL POR LO CUAL QUEDA ABIERTO HASTA LA SEMANA SIGUIENTE A LA CUARTA FECHA. ESTE REGLAMENTO ENTRA EN VIGENCIA A PARTIR DEL 1/1/2021 Y VENDE EL 31/12/2021.**

### 2. BLOCK.

- 2.1. Original o de reposición comercial.
- 2.2. Se permite reparar en caso de rotura manteniendo forma y medidas originales.
- 2.3. Rodamientos de reposición comercial libre.
- 2.4. Juntas de tapa de cilindro mínimo 0,25mm y la de la base del cilindro mínimo 0,20 mm. el resto libre

### 3. CIGÜEÑAL

- 3.1. Original o reposición comercial origen chino.
- 3.2 Conjunto de cigüeñal biela y muñón armado 3.275 gramos +/- 100 gramos y completo con 1 rulemán y engranaje 3.700 gramos +/- 100 gramos.
- 3.3 Bancadas 28 +/- 0.10 Mm.
- 3.4 el diámetro de las tortas es de 112 mm +/- 0,10.
- 3.5 El ancho de las tortas 20,75 mm +/- 0,10mm.
- 3.6 No se permite el maquinado ni pulido del mismo.
- 3.7 Carrera del cigüeñal 62mm +/- 0,10

### 4. BIELA

- 4.1. Original o de reposición comercial origen chino.
- 4.2 No se permite su preparación ni pulido.
- 4.3 Muñón de 30 mm y perno de pistón de 15 mm.
- 4.4 Medida entre centro 105 mm +/- 0,10.

### 5. PISTON

- 5.1 Original o de reposición comercial origen chino con sus 3 aros.

- 5.2. No se permite utilizar pistones forjados o competición.
- 5.3 Desde la parte superior del perno ala parte superior de pistón 14,7 mm+/-0,2.
- 5.4 Desde la cabeza( borde) a la parte superior de primer aro 4mm+/- 0,3 mm
- 5.5 El piston debe estar colocado en su posición original.

## **6. TAPA DE CILINDRO**

- 6.1 Original no se permite modificar su forma ni anclajes.
- 6.2 Se permite rectificar el apoyo de la junta de la tapa de cilindro.
- 6.3 No se permite modificar la superficie de los conductos ni pulir ni arenar debe de mantener su sagrinado original.
- 6.4 No se permite cortar las puntas de la guías de válvulas no se puede utilizar guías de competición.
- 6.5 Los asientos tienen que ser original o similar con un Angulo de 45°.
  - 6.6 Casquillos: Admision: 25,96 mm + 0,10mm  
Escape: 22,60 mm + 0,10mm

## **7. COMPRESION**

- .7.1. Será medida por rebalse de bujía; en la cámara de compresión deberán ingresar 25 CC como mínimo, con pistón en PMS hasta el borde superior de la tapa de cilindro en el alojamiento de la bujía, la cual deberá mantener su forma original de fábrica.
- 7.2. La medición se realizará con aceite HIDRAULICO diluido en un 30 % en nafta.
- **7.3 se permitira 1cc menos de compresión cada 10 kilos pasados del limite minimo. Los kilos ganados por performance no seran tomados en cuenta.**

## **8. AROS**

- 8.1. Original o tipo original origen libre, 2 de compresión y un rasca aceite. Todos los aros deben de estar en funcionamiento activos
- 8.2 Compresión espesor 1 mm.+/- .05
- 8.3 Rasca aceite espesor 2,5 mm+/- .05

## **9. VALVULAS.**

- 9.1 LIBRES ( se permite de competición), respetando asiento a 45°
- 9.2 Diámetro de válvula de escape 27,05 mm como máximo y largo total 90mm +/- 2mm, vástago 5,43mm. Válvula de admisión 31,5mm como máximo y largo total 91.20mm +/- 2mm, vástago de 5,46 mm máximo.
- 9.3 **Resortes**, Deben tener sus cantidades originales (2 dos) por válvula. **Forma Libre. Se pueden suplementar con arandelas supermedida.**
- 9.4 las varillas de válvulas se pueden construir en una sola pieza manteniendo forma y medida original. Material libre.
- **9.5 Asiento de válvulas originales, se puede encasquillar, casquillo de forma y medida original.**

## **10. PERNO DE PISTON:**

- 10.1. Diámetro exterior 15 mm. Ø

### **11. LEVA**

- Original o de reposición comercial.
- El control se realizara con plantilla.
  - Alzada admisión medida en el platillo sin luz 7,35 mm como máximo.
  - Alzada escape medida en el platillo sin luz 7,10 mm como máximo.

### **12. CILINDRO**

- 12.1 Original del motor, o de reposición comercial.
- 12.2 Medida máxima de rectificado de la camisa 65,50mm +0,05mm de luz
- 12.3 No se permite utilizar camisas cromada.
- 12.4 Desde el apoyo del cilindro al plano superior del mismo 75,9 mm -0,5 mm tolerancia en casos de rectificado esta altura debe de ser respetada con laminas plantillas pegadas en la parte inferior del cilindro

### **13. BALANCINES**

- 13.1 Deben de ser originales o de reposición comercial manteniendo su largo y forma original, No se permite su relleno. BALANCINERA: Sepuede suplementar hasta 0,60 mm.

### **14. TUBO DE ADMISIÓN**

- 14. 1. Tubo de admisión original o del motor 150cc de reposicion comercial, llevado a la medida del 200cc de (30 mm.)
- 14.2 Lado de la tapa de cilindro es de 29.60 mm máximo.
- 14.3 Lado del carburador es de 30.20 mm máximo.
- 14.4 Largo interior en la parte mas larga 53.2 mm máximo y mínimo 50 mm.
- 14.5 Se permite corregir los agujeros para alinearlos a la tapa.

### **15. CARBURADOR.**

- 15.1. Diámetro máximo 29,8 MM del lado de la admisión.
- 15.2 Interior Ancho máximo 22,5mm , alto máximo 29mm
- 15.3 El carburador debe ser de reposicion comercial de origen chino.
- 15.4 Todos sus elementos deben de ser originales
- 15.5 No se puede pulir ni trabajar su interior.
- 15.6 Filtro de aire: elemento filtrante libre,(espuma, carton, alambre, etc.).porta filtro o trompeta plana no se autoriza nada que oriente el aire hacia el carburador , Se autoriza a utilizar filtro MVR o similar
- 15.7 la cortina 24 mm +/- 05 mm.
- 15.8 Solamente se puede modificar los gliceur
- 15.9 SE PUEDE MECANIZAR LA AGUJA, SE PUEDE QUITAR SISTEMA DE CEBADOR COMPLETO DEBIENDO OBLIGATORIAMENTE TAPAR ORIFICIOS QUE QUEDAN COMO RESULTADO DE DICHA TAREA .

### **16. ENCENDIDO.**

- 16.1. Original o de reposición comercial.
- 16.2 EL ALTERNADOR DEBE ESTAR COLOCADO PERO ES OPCIONAL QUE ESTE CARGANDO O NO.
- 16.3 La batería debe de estar sujeta al chasis y lejos del tanque de nafta.
- 16.4 CDI. Original o reposición comercial, la técnica sorteara dichos elementos, debe de estar colocado a la vista. La categoría proveera su correspondiente ficha hembra de conexión.
- 16.5 No se permite alivianar el volante ni mover el punto del encendido.
- 16.6 El peso total de la corona de arranque, masa central y campana es 2,010 kg +/- 100 gs.
- 16.7 .Debe de tener un corta corriente general ala vista o al alcance del piloto.
- 16.8. Prohibido cualquier tipo de trabajo que altere el punto original del motor, tanto en la chaveta, chabetero o captor. Prohibido el uso de encendido con autoavance.

PROHIBIDO UTILIZAR CUALQUIER TIPO DE BOBINA DE COMPETICION  
(EJEMPLO TIPO FERRAZI)

### **17.BUJIA**

- 17.1. Marca libre.
- 17.3. Cantidad una (1).
- 17.4 No se permite tornear el apoyo, se deben respetar estrictamente las medidas de fabricación y deberá conservar la arandela de sello original colocada. Prohibido cualquier tipo de suplemento entre la bujía y la tapa de cilindro.

### **18. CAJA DE VELOCIDAD y EMBRAGUE**

- 18.1 Deben de ser original o tipo original de reposición comercial no se permite elementos de competición.
- 18.2 Las relaciones de caja son
 

1°	13---36	1°	13---36
2°	17---32	2°	17---32
3°	20---29	3°	20---28
4°	23---26	4°	23---26
5°	25---24	5°	25---24
- 18.3 El control de dicha caja se hara con plantillas.
- 18.4 Transmisión primaria 21-----70.
- 18.5 Embrague original o reposición comercial con 5 disco.
- 18.6 Se puede remplazar tornillos por espárragos agujereados para colocar un precinto.

### **18.7 Se puede quitar el pateador completo.**

### **19. CAMBIO DE MOTOR:**

- Se autoriza el cambio previa constatación del comisario técnico. Dicho elemento queda a disposición del técnico.
- 19.1. Rotura de biela
- 19.2. Rotura del cigüeñal
- 19.3. Rotura del cárter

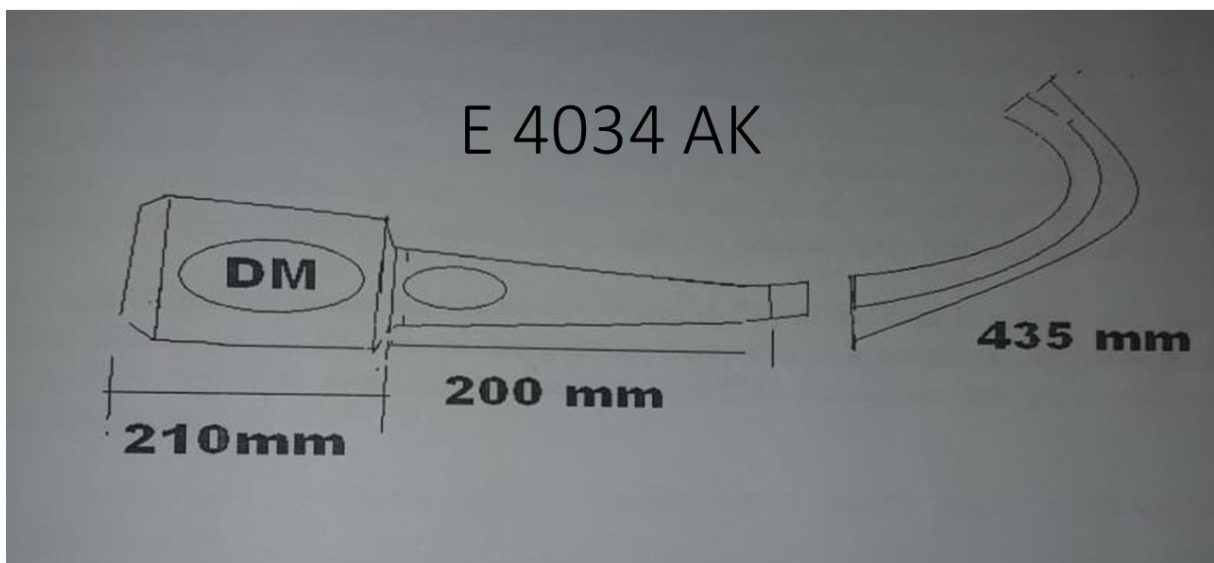
### **20. COMBUSTIBLE.**

- 20.1. Se realizaran cambios de combustibles a los mejores clasificados de cada serie o clasificación
- 20.2 Los pilotos designados tendrán que llegar a la grilla de partida con el tanque de combustible vacío.

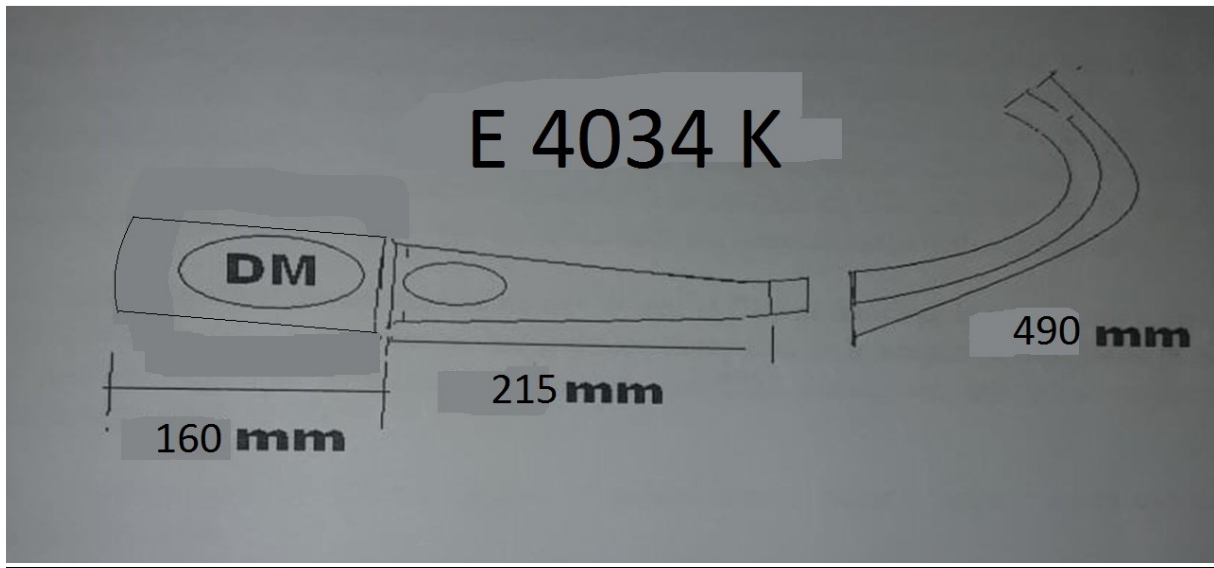
- 20.3 el combustible a utilizar Ser a nafta YPF SUPER ( color azul).
- 20.4 Bomba de nafta libre. ( mecánica, vacío o eléctrica), en caso de ser accionada por vacío, este se tomara desde la tapa de cilindro en la base donde se coloca el tubo de admisión.

### 21. ESCAPE.

- 21.1. Se pueden utilizar los escapes: **DM E 4034 K** y **DM E 4034 AK**.
- 21.2 No se puede modificar el largo ,la curva y el silenciador.



TOLERANCIA EN CADA UNA DE LAS MEDIDAS: +/- 10mm



TOLERANCIA EN CADA UNA DE LAS MEDIDAS: +/- 10mm

## 22. FRENOS.

- 22.1. Traseros únicamente

## 23 CUBIERTAS :

- 23.1 Las cubiertas son provista por la categoría.
- 23.2 Las cubiertas son marca YBF y/o NA sello rojo, una vez sellado el juego para correr antes de la clasificación no se puede cambiar en caso de rotura se puede reemplazar 1 delantera usada y 1 trasera usada, si se reemplaza un juego o 2 traseras, o 2 delanteras largaran en ultima fila. En caso de extravio o hurto durante la carrera o de una carrera a otra, deberán reemplazarla/s por una/s cubierta/s usada.

Durante el año se podrá utilizar UNICAMENTE 5 juegos de neumáticos nuevos, el piloto lo administrara a su manera.

- 23 3 Las llantas deben ser:  
Traseras de 6 ,7 u 8 pulgadas únicamente.  
Delanteras de 4, 4,5 o 5 pulgadas únicamente con rulemanes.  
Solo se permiten de aluminio, de cualquier nacionalidad.
- 23 4 Las cubiertas nuevas tendrán que ser encargadas al proveedor de la categoría 10 días antes de la carrera.
- 23.5 No se puede usar ningún producto que afecte la dureza del caucho
- 23.6 No se puede toronar ni modificar su dibujo.
- 23.7 La cubierta es usada cuando tiene menos de 2,5 Mm de espesor en sus testigos

#### **24. PESO.**

- 24.1. Peso mínimo: 190 Kg. Como llegue de la pista, con piloto y casco, este control se realizará una vez terminadas clasificación, series, prefinales y final con el sobrante de combustible que tenga en el tanque.

Sistema de lastre por performance, cargarán

1er. Puesto 3kg.

2do. Puesto 2kg.

3er. Puesto 1kg.

Carga máxima de kilos 9 ( nueve )

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

**25. LASTRE.** Debe estar debidamente fijado y abulonado. No se permite el lastre suelto de ninguna índole.

#### **26. CHASIS:**

- 26.1. De fabricación nacional o en caso de ser importado deberá de tener 5 años de antigüedad. (CHASIS IMPORTADOS PERMITIDOS CRG Y KART MINI). Distancia entre ejes mínimo 1.010 mm, máximo 1.050mm tolerancia +/-5mm. Ancho de trocha trasera 1.300mm, trocha delantera 1.150mm
- 26.2. Es obligatorio el uso de pontones, baberos y carenado frontal (trompa) homologados. Las trompas no deben de estar fijadas al chasis. dicho elemento debe de ser sujetado por ganchos de ajuste rápido homologado estos no deben de ser trabados con pegamento o precintos plásticos u otro elemento que obstruya su normal funcionamiento
- 26.3. 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.
- 26.4 Las puntas de eje delanteras no deben de sobrepasar los 20 mm sobre el borde de llanta.
- 26.5 El eje trasero
  - Ø 30mm, espesor y material libre
  - Ø 40mm, espesor 35mm +/- 0.5
- 26.6 Las carreras a realizarse en asfalto los chasis deben de tener precintos de carreras en tierras. En casos de debutantes o invitado el técnico autoriza dichos elemento.

#### **27. TANQUE DE NAFTA**

- 27.1. Tiene que estar bien sujeto al chasis.
- 27.2. Obligatorio material plástico transparente.
- 27.3. Debe poseer un respiradero que descargue a un recipiente fijado al chasis.

#### **28. PARAGOLPE TRASERO.**

- 28.1. Obligatorio uso de paragolpe de plástico y debser homologados
- 28.2. Ancho total debe cubrir como mínimo el 50 % de la superficie de las ruedas traseras.
- 28.3. Debe estar atornillado al chasis en su parte inferior

### **29. LUBRICACION Y CUBRECADENA.**

- 29.1. Se prohíbe el uso de aceitero.
- 29.2. Es obligatorio el uso de cubrecadena de material no metálico y flexible.

### **30. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.**

- 30.1. Obligatorio buzo antifiama , Deberá estar identificado con el nombre, apellido y grupo sanguíneo.
- 30.2. Casco integral
- 30.3. Guantes.
- 30.4. Cuello .
- 30.5. botas que cubran el empeine.
- Toda la indumentaria deberá ser acorde a las normativas nacionales.

### **31. IDENTIFICACIÓN**

- 31.1. Una placa delantera y una trasera como mínimo de 20 x 20cm y máximo de 23 x 23cm. El número será de 15cm de altura como mínimo. Un número en cada lateral de 10 cm como mínimo. Tanto en la placa como en los números laterales debe figurar apellido, nombre y grupo sanguíneo.
- 31.2. Las placas deben ser **fondo blanco y números rojos**.

### **32 TRANSMISION**

- 32.1. Cadena, corona y piñón. Libre

**33 COMUNICACIÓN NO se permite la utilización de equipos de comunicación GPS y telemetría en pruebas oficiales y competencia**

**. 34 . CUANDO TERMINEN LAS CLASIFICACIONES , PREFINALES Y FINALES Y LOS KARTINGS LLEGUEN A LA TECNICA , SOLO PODRAN ESTAR EL PILOTO Y UN AYUDANTE DENTRO DE LA MISMA, (SOLO PODRA INGRASAR UN SEGUNDO AYUDANTE SI EL TECNICO LO AUTORIZA). EN EL CASO QUE HAYA ALGUNA PERSONA MAS (LLAMESE PREPARADOR, FAMILIAR, AMIGO , ETC) , EL PILOTO QUEDA AUTOMATICAMENTE EXCLUIDO SIN EXCEPCION.**



**F.R.A.D. MAR Y SIERRAS**

**REGLAMENTO  
TECNICO  
2021**

**200cc MASTER  
VARILLERO**

**KARTING REGIONAL**