



FEDERACIÓN AUTOMOVILÍSTICA ENTRERRIANA

Personería jurídica N°3606

Rivadavia y Roca Tel.: 03446 – 423606 – Cel.: 03446 -15572426 Belgrano 221 –
Tel. Fax.: 03446 – 425824 – Cel.: 15574786 (2820) Gualeguaychú – ENTRE RIOS

KARTING ASFALTO GUALEGUAYCHÚ

Personería jurídica N° 087

K.A.G.

KARTING ASFALTO
GUALEGUAYCHÚ

150cc.4 T “Clase A-B-C-Promocional”

150cc.4 T “Promocional”

Peso mínimo 150Kg. Edad: de 10 años cumplidos a 13 años calendario (según resolución FAE). NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN: Para frente y atrás FONDO BLANCO NUMEROS NARANJA, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

150cc.4 T JUNIOR. “Clase A”

Peso mínimo 170Kg. Edad: de 12 años cumplidos a 19 años calendario (según resolución FAE). NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN: Para frente y atrás FONDO NARANJA NUMEROS NEGRO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

150cc.4 T MAYORES. “Clase B”

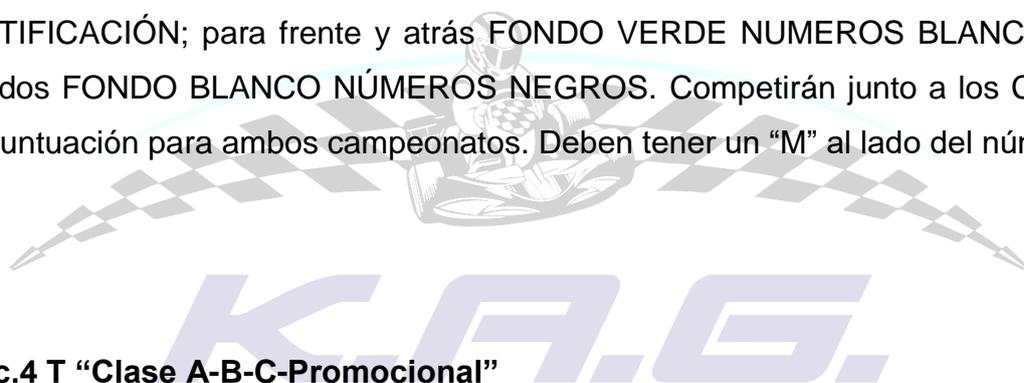
Peso mínimo 180Kg. Edad: desde 19 años cumplidos. NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO AZUL NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

150cc.4 T MAYORES. “Clase C”

Peso mínimo 190Kg. Edad: desde 33 años cumplidos. NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO VERDE NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

150cc.4 T MAYORES. “Clase C Master”

Peso mínimo 190Kg. Edad: desde 50 años cumplidos. NUMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO VERDE NUMEROS BLANCO, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS. Competirán junto a los Clase C, con puntuación para ambos campeonatos. Deben tener un “M” al lado del número.



150cc.4 T “Clase A-B-C-Promocional”

TROCHAS: Medidas en plano de balanza: Delantera: 1050 mm, Trasera: 1190 mm.

NEUMATICOS: Tres (3) juegos al año. Neumático de lluvia de fabricación nacional.

Motores: Multimarca 150cc 4 tiempos. De origen chino, varillero, refrigerado a aire, de cinco (5) marchas, sin balanceador. Estándar, como vienen de fábrica. PROHIBIDO CUALQUIER COMPONENTE DE ORIGEN JAPONES, excepto carburador que tiene su propia especificación.

Escape: Libre; Obligatorio el uso de una sordina en la parte final del mismo, Sin partes móviles en su interior.

La supervisión técnica conserva el derecho de controlar motores y elementos que determine necesario, y tendrá un motor de muestra para su comparación si fuere necesario.

Disposiciones: la interpretación del presente reglamento, debe hacerse en forma restrictiva, es decir que, solo se permiten las modificaciones y especificaciones que

constan en el presente reglamento o autorizadas por escrito por la comisión, previa solicitud escrita esta en tiempo y forma del interesado. Ningún elemento o parte del motor podrá cumplir una función distinta a la especificada prevista por el fabricante. Todos los elementos del motor no especificados en el presente reglamento técnico deben ser originales de fábrica o reemplazo comercial. En casos de reclamos o verificaciones la supervisión utilizará para su cometido un elemento patrón de las piezas, partes originales del motor de muestra. Toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito en tiempo y forma. Esta supervisión se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se aceptará la determinación. El solo hecho de participar en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, participantes y concurrentes, el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.

ACLARACIONES: Se entiende por similar; a toda pieza de diferente fabricante, (fabricada en serie y comercial) con las características de la original. **No de competición.** Se entiende por opcional: a optar por tener o quitar un elemento, pieza, parte y/o el uso de la misma. Se entiende por libre: La libertad del trabajo o cambio, pero el elemento debe estar. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

MOTOR: 150cc. 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades.

Art.1: 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 debe mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características.

Art.2: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62 mm. Se puede rectificar hasta un máximo de + 2,00 mm. (dos), quedando el diámetro a 64,00 mm máximo. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima 68,60mm, máxima 69,10mm, +/- 0,10mm. Largo total de la camisa 98mm (+/- 2%).

Art.3: TAPA DE CILINDRO: Original del motor. O de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. Se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación superficial en Conductos de admisión y escapes original, “debe estar con la rugosidad de fábrica” totalmente originales.

Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Altura mínima original: 80,80mm. - 0,20mm en su parte exterior. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa.

Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Adm. 29,50mm + 0,20mm. Esc. 28,70mm + 0,20mm. Diámetro máximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm. Esc. 20,90 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos.

Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm.+/- 0,20mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

Art. 4: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. O de mercado de reposición para dicho motor, Puesta a punto original. Con una alzada de: 7,10mm. que se medirá con el elemento oficial de la categoría, soporte y comparador, y deberá pasar por la plantilla. La medición de alzada se hará sin luz de válvulas.

Art. 5: GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. Respetando material y medidas originales.

Art. 6: VALVULAS: Originales o del mercado de reposición, “Marca libre” respetando medidas originales. Prohibido mecanizar en general la válvula. **NO DE COMPETICIÓN.** El diámetro máximo de las válvulas es el que equipa a modelos de motor correspondiente. Diámetros: Admisión: 30.00mm. o 29.00mm. Escape:25.00mm. o 24.00mm.+/- 0,10mm. Vástago Diámetro: 5,45mm.+/- 0,10mm, Largo válvula: Admisión: 92.00mm + 0,25mm, Escape: 91.50 + 0,25mm.

Art. 7: VARILLA DE VALVULAS: originales o de mercado de reposición conservando las medidas y características originales. “Largo; 141,30mm +/- 0,20mm.

Art. 8: ASIENTO DE VALVULAS: Libre en su ángulo y espesor, "diámetro original". Interior original sin tocar aluminio.

Art. 9: RESORTES DE VALVULAS: Deben tener sus medidas y cantidades original (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. **NO DE COMPETICIÓN.** Posición original. Cantidad de espiras: ocho (8), Diámetro espira exterior: 3.50 mm +/- 0,10mm, Diámetro espira interior: 2.60 mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida original.

Art. 10: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales.

Art. 11: RELACION DE COMPRESION: Máximo 10 a 1. Será controlada con aceite hidráulico SAE 17 (Rojo). *"en el momento en que se determine hacer la revisión, este el motor frío o caliente"*.

ART. N° 12: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm. Orificios laterales 8,20mm +0,05 mm máx. Prohibido bulones torneados que faciliten el desplazamiento de la misma.

Art. 13: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera y peso original. Prohibido su mecanizado, rebajado y/o en función de balanceado. Recorrido 49,30 mm. + 0.50mm. Peso mínimo 3980 Grs.

Art. 14: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo de 103.50 mm.

Art. 15: PISTON: En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. MARCA LIBRE "para motores asiáticos", Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Diámetro 62,00 mm. (Ver Plano ilustrativo Final N° 2.) Diferentes opciones de acuerdo a las distintas marcas:(Ref.) especificadas al final.

Art. 16: PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

Art. 17: AROS: Tipo original "marca libre" Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos).- 1° ranura 1,20 mm. 2° ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.

Art. 18: FILTRO DE AIRE: Libre, se prohíbe todo tipo de sobre alimentación. Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; su posición forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto y que respete los lineamientos tradicionales.

Art. 19: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Diámetro interior máximo 28.5mm, deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto.

Art. 20: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación, De cinco (5) discos de 4, 5 o 6 expansores. Se permite cargar los resortes de 4 expansores con arandela.

Art. 21: ESCAPE: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

Art. 22: CARBURADOR: Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés con tecnología Japón, manteniendo su forma medidas y cortina original. Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo. Chicler original, calibración del mismo y aguja, libres. Con o sin bomba de pique siempre y cuando se respete lo mismo. En caso de tener la bomba de pique, su uso es opcional. Diámetro máximo 28mm. Cebador a 90°, Venturi de aire medida máxima 1.3mm (medidas con zonda 130), (IMAGEN A). Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte). Prohibido carburador JAPON

Art. 23: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores asiáticos, (exceptuado Japón) respetando su relación original en cantidad de dientes. Prohibido rebaje de engranajes en su diámetro y/o espesor.

Eje piñón: 1er.Eng(36d) 2do (28d-29d) 3er (25d-26d) 4to (24d) 5to (32d)

Eje primario: 1er (13d-14d) 2do (20d) 3er (23d) 4to (25d) 5to (17d)

Art. 24: ENCENDIDO: Volante original. y/o de marcado de reposición, para motores asiáticos, "Excepto japonés" manteniendo sus medidas y peso original. Peso mínimo 2000 Grs (con engranaje), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de mercado de reposición debe estar en su posición original.

CDI PROVISTO POR LA CATEGORIA, PRECINTADOS Y ENTREGADOS AL AZAR.

Captor: de 150 a 160 ohms. Bobina de alimentación: de 270 a 470 ohms. Sera obligatorio tener ficha original de los 5 cables del encendido respetando el siguiente orden de los mismos. 1_ Negro con rojo: Bobina de alimentación 2_Verde: Masa 3_Azul con blanco: Sensor 4_Blanco o Rosa: Cte. Alterna 5_Amarillo: Cte. Alterna

Art. 25: BUJIA: Rosca original. Marca y Grado térmico libre.

Art. 26: SISTEMA DE ARRANQUE: Original. En funcionamiento. Obligatorio únicamente 1 botón de arranque.

Art. 27: ALIMENTACION: Opción 1: Bomba de combustible mecánica accionada por leva, la cual deberá estar sujeta detrás del eje trasero y accionado por este mismo con las medidas mínimas de seguridad. Deberá tener su debido retorno al tanque de combustible. Deberá además tener en forma obligatoria un mecanismo manual, ya sea accionado por cable colocado en el volante o palanca de cambio o bombín tipo perita para ser accionado por el piloto cuando el karting se encuentra detenido. Opción 2: Bomba por vacío, la cual deberá estar colocada detrás del piloto, conectada a la admisión -para lo que se permite agujerear el codo y colocar un pico para la manguera-, permitiéndose anular el retorno.

Art. 28: BATERIA: Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estas estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento.

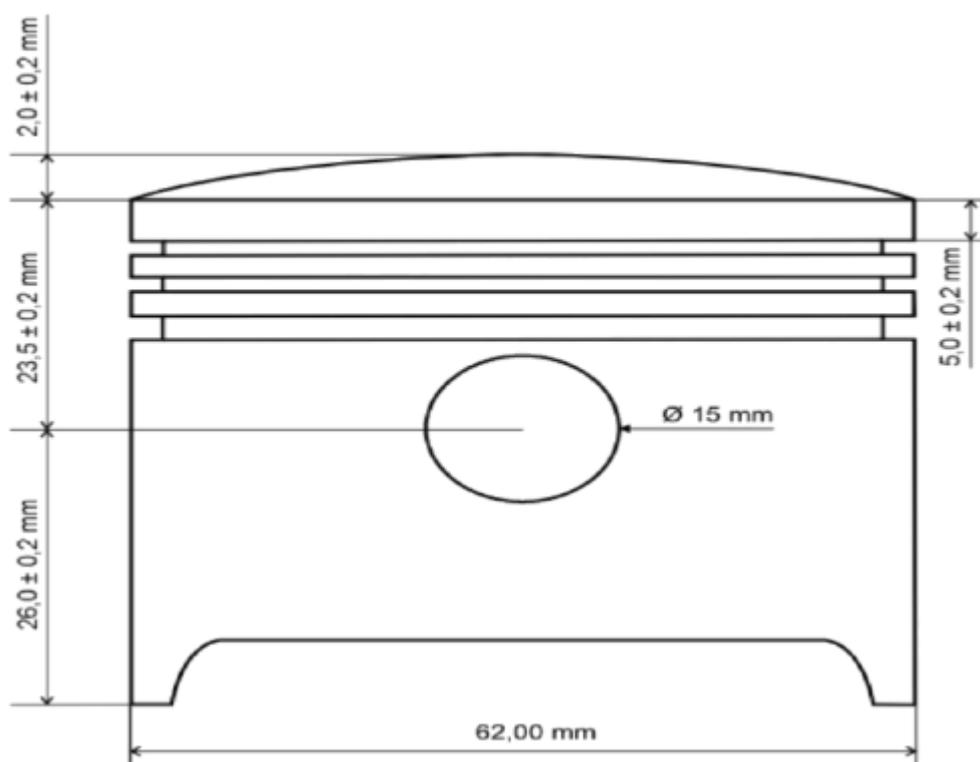
Art. 29: ALTERNADOR: De uso optativo. Se aclara, de manera excluyente, que el motor debe arrancar con un pulsador.

Art. 30: RODAMIENTOS - RETENES: Medidas Originales o de mercado de reposición. "características y marcas libre"

Art. 31: TRANSMISION: Primaria: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73dientes, Piñón 18dientes, diámetro exterior y ancho original.

Art. 32: Corona mínimo 22 dientes. Piñón máximo 18 dientes, paso de cadena permitido 428

PLANO PISTON
Croquis del Pistón – 150CC Guerrero Ø 62,00mm



Distintas opciones de dimensiones de los pistones de mercado de reposición. Especificadas por columna.

Referencia (1): Altura del cóncavo de la cabeza.

Referencia (2): Altura del centro del perno a la cabeza.

Referencia (3): Altura “ “ “ al final de pollera.

Referencia (4): Altura de parte superior de 1° ranura de aro a la cabeza. Referencia (5): Altura de la cabeza al final de pollera.

Ref. (1)	1,80mm.	2,45mm.	2,10mm.	2,20mm.	1,90mm.
Ref. (2)	24,00mm.	23,50mm.	23,70mm.	23,30mm.	23,70mm.
Ref. (3)	26,00mm.	25,80mm.	28,80mm.	26,00mm.	29,00mm.
Ref. (4)	4,90mm.	5,10mm.	4,90mm.	5,50mm.	5,10mm.
Ref. (5)	50,00mm.	49,30mm.	52,50mm.	49,90mm.	52,70mm.

Nota importante: cualquier alteración del combustible comprobada con el detectómetro de la categoría significara exclusión de la competencia y pase a penalidades.

A todas las categorías 150 se les **exige tener perforado** la cabeza de uno de los bulones de la tapa de válvulas, bulón de sujeción, tubo de admisión, esparrago sujeción de carburador para su correcto precintado.

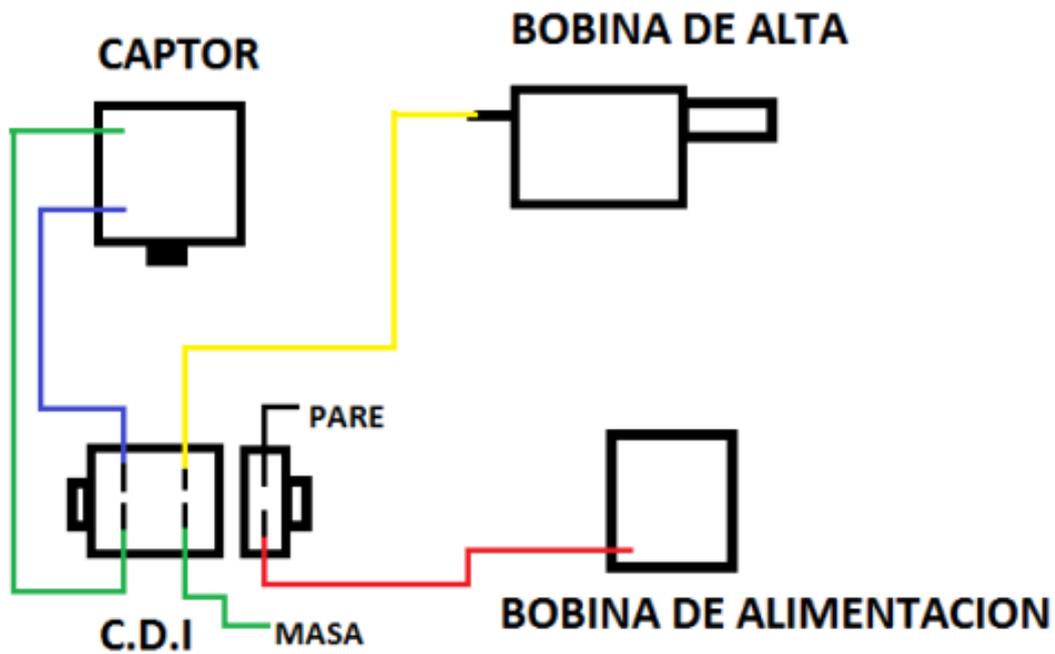
Para todas las categorías está terminantemente prohibido el uso de fundas térmicas para las gomas en competencia antes de salir a cada prueba.

La suma de tres apercibimientos conlleva una fecha de suspensión.

Para el caso de faltas graves en la revisión técnica a criterio de la CD, generará que el piloto en la siguiente competencia deberá partir desde el último puesto en la competencia final, más allá del desempeño durante la jornada. Para el caso de reincidencia, se le aplicará una fecha de suspensión, y para el caso de repetirse, se duplicará la fecha anterior.

La comisión técnica se reserva el derecho de cualquier modificación necesaria que haga a la prestación del vehículo

DIAGRAMA INSTALACION ELECTRICA



K.A.G.
KARTING ASFALTO
GUALEGUAYCHÚ