



## COMISION DEPORTIVA FISCALIZADORA FEDERACION NORTE

### PILOTOS KARTING DEL NORTE

#### Reglamento Técnico Multimarca 250 cc Año 2024

##### Art. N°1 Motor

Mono cilíndrico 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague mecánico, debiendo cada uno de ellos mantener todos sus componentes originales o similares exceptuando lo puntualmente especificado. Estarán comprendidos todos los motores de origen chino o nacionales derivados de fabricación china. No podrán participar motores de origen japonés.

Los motores permitidos son los cadeneros marca Motomel, Guerrero, Kayak segunr reglamento motores cadeneros.

##### Art. N°2 Edad y Peso

Edad mínima 25 (veinticinco) años o dar los 183 kg(ciento ochenta y tres kg) mínimos sin lastre con karting incluido,medidos al terminar la competencia, con piloto e indumentaria.

##### Art. N°3 Número Identificador

Deberán ser de fondo AMARILLO con números AZUL. En caso de no cumplir con este requerimiento se objetará en una primera instancia en el Pasaporte Técnico, luego sí será motivo de exclusión, al menos que el karting esté compitiendo en otra categoría tal como está estipulado en el Reglamento Técnico General.

##### Art. N°4 Neumáticos

Marca IBF CON TACOS DE SELLO AZUL.

En cada competencia deberán declararse los números de los neumáticos a utilizar en el Pasaporte Técnico.

En caso de rotura u otra falencia debidamente justificada que presentara alguno de los neumáticos sellados para la competencia, los Comisarios Técnicos podrán aprobar su reemplazo por un neumático USADO, que haya sido utilizado en competencias previas y que figure en el Pasaporte Técnico.

##### Art. N° 5 Precintado del motor

Se deberá perforar la cabeza de uno de bulones de ajuste de la tapa de válvulas y otro en una de las aletas de la tapa de cilindros. Sendos orificios serán de un diámetro de 2,00mm de diámetro. En caso de registrar válvulas deberá dirigirse al Comisario Técnico en el recinto de parque cerrado.



### **Art. N° 6 Tipo de Motor**

Marca Motomel, Guerrero, Kayak de origen chino monocilindrico de 250 cc 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.

### **Art. N° 7 Cáster**

Carter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.

No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes. Es obligatorio el uso de guías que centren estos mismos.

### **Art. N° 8 Cilindro**

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial.

Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 67 mm (sesenta y tres milímetros) +/- 0.15 por desgaste.

Prohibido el uso de camisa cromada.

Carrera: 66,00mm.

Se permite encamisar respetando las medidas originales.

Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, de espesor y material libre.

### **Art. N° 9 Tapa de cilindro**

Original del motor o de mercado de reposición, junta obligatoria de espesor y material libre. La tapa cubicada deberá tener 23cm<sup>3</sup> como máximo, medida con bureta por barrido; con bujía como termina la competencia (Aceite hidráulico YPF 20). Se permite agrandar o pulir el interior de los conductos de admisión y escape, sin agregado de material. Asiento de válvula libre, se permite encasquillar manteniendo medidas originales, se prohíbe casquillo de bronce. (se podrá utilizar tapa de guerrero con las medidas originales).

1. Diámetro de casquillo de admisión 27mm + 0.20mm

2. Diámetro del casquillo de escape: 24mm + 0.20mm.

### **Art. N° 10 Árbol de Levas**

Arbol de levas original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, cruce, alzada original.

Alzada de escape 7,20mm +/- 0,10mm, alzada de admisión 7,50mm (medición sin luz de válvulas, con comparador centesimal en el platillo de válvulas).

**Dimensiones:** Circulo base 25,18mm +/- 0,20mm.

El entrecentro de la leva no deberá superar 3,30 mm.

Prohibido su mecanizado.

El mismo será medido con plantilla en poder de la técnica actuante.

Se permite corredera en la corona de distribución.



### **Art. N° 11 Guías de válvulas**

Originales en material (fundición), formas y medidas libres. Se permite reemplazar guías de válvula por 5,5mm.

### **Art. N° 12 Válvulas**

- a. Originales, de material magnético con sus correspondientes trabas.
- b. Medidas:  
Admisión  $\varnothing$  : 31,50 mm .Vástago 5,0mm +/- 0,10mm.  
Escape  $\varnothing$ : 27,00 mm .Vástago 5,0mm +/- 0,10mm.
- c. Opcionalmente se permite el uso de válvulas "3B - M.P.I." originales del modelo, manteniendo formas y medidas idénticas a las expresadas.

### **Art. N° 13 Platillos de Válvulas**

Originales o similares en material, forma, masa y dimensiones.

### **Art. N° 14 Resortes de Válvulas**

Cantidad original, dureza libre.

### **Art. N° 15 Holgura de válvulas**

Libre.

### **Art. N° 16 Balancines**

Originales o similares. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales. Tapa de balancines originales. Medidos con plantilla para tal fin.

### **Art. N° 17 Cigüeñal**

Deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones. Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,950 Kg +/- 50gs 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.

### **Art. N° 18 Biela**

Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Permitido bielas japonesas en forma opcional.

### **Art. N° 19 Pistón**

Deberá mantener forma, desplazamiento y orientación original. Original del motor o su reemplazo de venta comercial respetando las medidas originales.

Se comparará con un pistón patrón provisto por la categoría al responsable técnico.

No se permite floración de pistón.

La circunferencia del pistón no debe sobresalir sobre la parte superior de la camisa.

Diámetro perno pistón 15,00 mm.



Desplazamiento del perno de pistón será de 1,00 mm. +/- 0,20mm.

No se permite ningún trabajo sobre el perno de pistón.

Se permite rectificar plano de pistón .

No se permite pistón grafitado ni forjado

Se permite el pistón RR, DLLD, YAMASIDA, MAHLE.

Se permite rectificar plano hasta 0.8 decimas.

Se permite retocar las cachas del pistón no excediendo más de 1mm del diámetro de la válvula.

El desplazamiento de la cacha hacia el centro del pistón no deberá superar 16 mm para admisión y 13 mm para el escape.

Medida de la cabeza del alojamiento del perno será de 13 mm como mínimo y la medida de la parte superior del perno a la parte superior del primer aro (compresión) 11 mm como máximo.

### **Art. N° 20 Aros:**

Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento. Espesor primer aro: 0,75mm. a 1,20mm. Segundo aro, 0,75mm. a 1,20mm. Rasca aceite: 1,40mm. a 2,70mm

### **Art. N° 21 Relación de compresión:**

El cubicaje de la cámara de compresión se tomará en PMS (Punto Muerto Superior) hasta el borde superior de la rosca de la bujía y será de 29.00 cm<sup>3</sup> sin tolerancia. Se medirá con bruenta calibrada y con aceite ATF-DEXRON II cuya viscosidad es de SAE 10W.

### **Art. N° 22 Carburador**

- a. Único, PZ 30 o de mercado de reposición. Debe estar homologado por la Comisión Técnica.
- b. Opcional el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes.
- c. Diámetro de cortina 24,00mm. Aguja LIBRE.
- d. Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.
- e. Diámetro de la boca del tubo de admisión 30,00mm +/- 0,20mm, diámetro del lado filtro de aire 38,80 mm. +/- 0,20mm.
- f. No se permite bomba de pique.
- g. Emulsionador original
- h. Emulsionador (caña difusor): totalmente original en forma y cantidad de orificios emulsionadores, se permite agrandar los orificios hasta un máximo de 0,80mm sin orientar.
- i. Chiclers libres. El diámetro del paso del combustible en el chiclers de baja será 0,70mm máximo sin tolerancia. Entrada de aire del carburador (pasaje) máximo 1,5mm.



### **Art. N° 23 Filtro de aire**

De material libre.

### **Art. N° 24 Tubo de admisión**

Original o reemplazo de venta comercial, interior en su diámetro libre, siempre en forma cilíndrica. No se permite tubo de admisión recto. Prohibido de aluminio.

### **Art. N° 25 Escape**

Según categoría.

### **Art. N° 26 Rodamientos, jaulas, retenes, juntas y cadenas**

Libres, manteniendo formas y medidas originales

### **Art. N° 27 Embrague**

Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original. Canasto: 70 dientes. Piñón 21 dientes

### **Art. N° 28 Transmisión**

Primaria: 1°32, 2°28, 3°25, 4°23, 5°21

Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes, como así también su diámetro exterior y ancho original.

Secundaria: 1°12, 2°15, 3°17, 4°20, 5°22

Corona primaria: Libre en cantidad de dientes

Piñón Primario: Libreen cantidad de dientes, Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

### **Art. N° 29 Sistema de arranque y llave de corte**

Permitida la extracción de la palanca para patada, el sistema de arranque eléctrico debe funcionar correctamente.

### **Art. N° 30 Batería**

De uso y funcionamiento obligatorio de 12V – 5 Ah libre mantenimiento.

La misma debe estar correctamente fijada a un soporte metálico ubicado sobre bastidor lado izquierdo de la butaca preferentemente abulonada con planchuela metálica (único lugar de colocación) Prohibido soporte plástico. Terminantemente prohibido debajo del tanque de combustible.

### **Art. N° 31 Encendido**

Sistema original del modelo del motor, punto original con chaveta.

CDI: Libre



### **Art. N° 32 Bujía**

Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.

### **Art. N° 33 Combustible**

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por **FEDENOR** el resultado de la medición es inapelable.

**PRECINTOS:** se debe hacer un agujero de 2mm de diámetro en bulón de la tapa de la corona de distribución y otro en una de las tuercas de la tapa de cilindro, para alojar precinto por la FAPCDMS.

### **Cambio de motor**

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

La Comisión Técnica de **FEDENOR** se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia.