

## 150cc. Estándar Mejorada

PESO MÍNIMO 175 Kg.

Edad 15 años cumplidos.

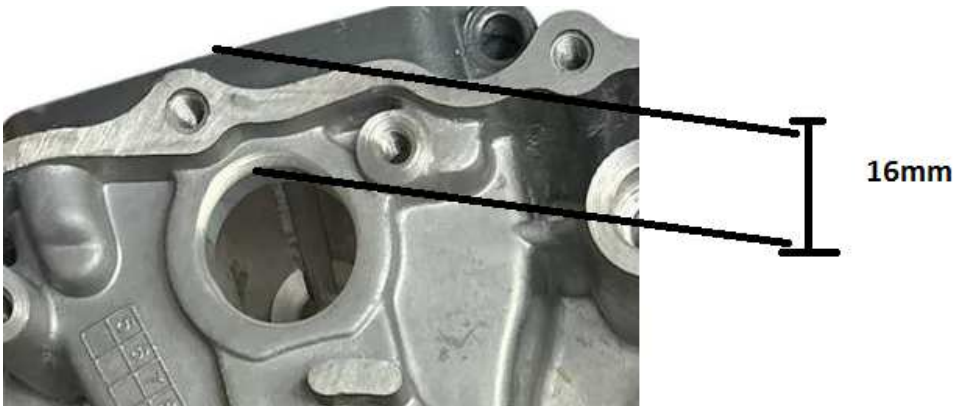
LA POTENCIA MÁXIMA DE ESTA CATEGORÍA ES HASTA 20CV  
PROMEDIO

NÚMEROS DE IDENTIFICACIÓN; para frente y atrás FONDO AMARILLO  
NÚMEROS NEGROS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS

### Reglamento motor:

**MOTOR:** 150cc varillero (sin balanceador). 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 deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características.-



Medida desde la base a la parte superior del eje de leva 16mm +/- 0,10mm

**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 + 0,10mm. 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. Conductos de admisión y escapes libres. Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Cielo de tapa libre trabajo, SIN APORTE de material. 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 máximo de casquillos: libre.

Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, se permite suplemento debajo de ella con el fin de llegar a la alzada máxima. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm.+/- 0,50mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

**ART. N° 4: ARBOL DE LEVAS:** cruce libre, alzada máxima sin tolerancia 7,20mm. Se permite engranaje con corrector leva.

**ART. N° 5: GUIAS DE VALVULAS:** Libre en forma y material

**ART. N° 6: VÁLVULAS:** Originales o del mercado de reposición, “Marcas libre” respetando medidas originales, Se permiten válvulas de competición tipo 3b racing. O otras. Diámetros: Admisión: 30.00mm. Escape: 25.00mm.+/- 0,10mm. Vástago Diámetro: 5,45mm.+/- 0,10mm.

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

**ART. N° 8: ASIENTO DE VÁLVULAS:** Libre en su ángulo y espesor.

**ART. N° 9: RESORTES DE VALVULAS:** y arandelas de apoyo libre.

**ART. N° 10: PLATILLO DE VÁLVULAS:** Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales.-

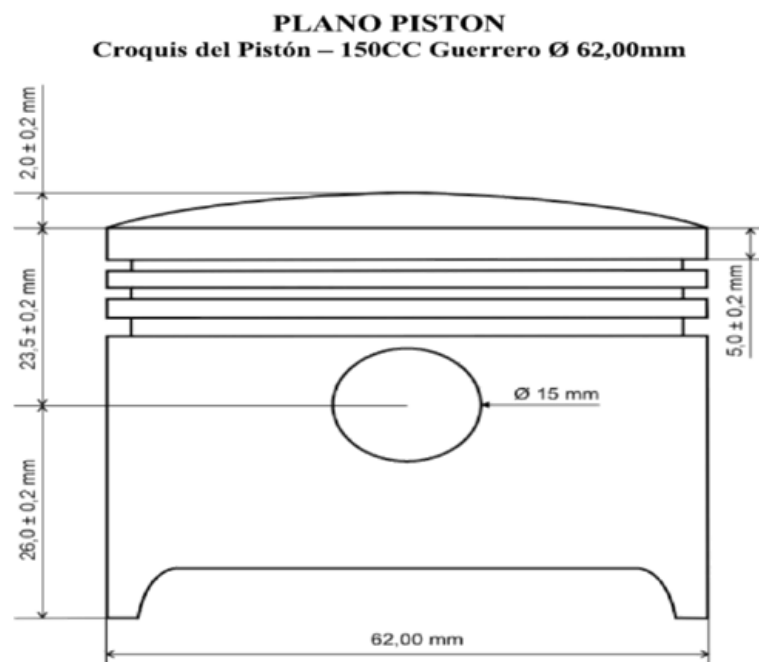
**ART. N° 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN:** libre.

**ART. N° 12: BALANCINES:** Originales o de mercado de reposición. Se permiten balancines inferiores a rodillo y los conocidos como triangulitos (tipo Honda) Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm, laterales 8.25mm máx.

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

**ART. N° 15: PISTÓN:** 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.**



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.

**ART. N° 16: PERNO DE PISTON:** Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento, diámetro 15mm.

**ART. N° 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. N° 18: FILTRO DE AIRE:** de uso obligatorio, que cumpla la única función de filtrar.

**ART. N° 19: TUBO DE ADMISION:** Original o de mercado de reposición interior libre. Se permite tubo de admisión de aluminio. Deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto. Se permite la colocación de pico para el funcionamiento de la bomba de vacío.

**ART. N° 20: EMBRAGUE:** Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación, De hasta (6) discos 6 resortes, se permite cargar los resortes de 4 expansores con una arandela.

**ART. N° 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 esté orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

**ART. N° 22: CARBURADOR:** Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés. Manteniendo su forma, medidas y cortina original. (Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo). Chicler, difusor y aguja libres, conservando tu posición original. Diámetro máximo 28mm. Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte).  
Cebador: prohibido el uso del mismo, no debe tener ninguno de su elemento y debe ser tapado el agujero del eje.

**ART. N° 23: CAJA DE CAMBIOS:** Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores Asiáticos, (exceptuando 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) 2do (20d) 3er (23d) 4to (25d) 5to (17d)

**ART. N° 24: ENCENDIDO:** Volante original. y/o de mercado 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 libre.

Captor: de 150 a 160

Bobina de alimentación: de 270 a 470

**ART. N° 25: BUJIA:** Rosca original. Marca y Grado térmico libre.-

**ART. N° 26: SISTEMA DE ARRANQUE:** Original. Se permite sacar eje patada con todo su funcionamiento, dejando obligatoriamente engranaje que va en el eje de la caja. El sistema eléctrico de arranque debe funcionar sobre el banco (Obligatorio únicamente 1 botón de arranque). De lo contrario la Técnica tiene la facultad de asistir al piloto para ponerlo en marcha.

**ART. N° 27: BOMBA DE NAFTA:** Del tipo Mecánica o de vacío. En caso de utilizar bomba mecánica es obligatorio tener un sistema de bombeo al alcance de las manos, con el fin de no tener que moverse del karting para bombear mientras estén parados.

**ART. N° 28: BATERIA:** Deberán ser estas las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis.

**ART. N° 29: ALTERNADOR:** De uso optativo.

**ART. N° 30: RODAMIENTOS - RETENES:** Medidas Originales o de mercado de reposición. “características y marcas libre”

**ART. N° 31: TRANSMISIÓN:** Primaria: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73 dientes, Piñón 18 dientes, diámetro exterior y ancho original.

**ART. N° 32:** Corona mínimo 22 dientes. Piñón máximo 18 dientes, paso de cadena permitido 428

**ART. N° 33: COMBUSTIBLE:** De surtidor, con ningún tipo de aditivos que altere la misma.

Aclaración: elementos de origen Japón prohibidos, solo se podrán usar si en alguno de los artículos anteriormente nombrados lo permiten.

Nota importante-. Cualquier alteración del combustible comprobado con la máquina comparadora de octanaje de la categoría significara exclusión de la competencia.

**ES OBLIGACIÓN DEL PILOTO, PREPARADOR O CONCURRENTE, LA LECTURA DE LOS PRESENTES REGLAMENTOS, SU DESCONOCIMIENTO NO ES JUSTIFICATIVO ANTE LAS AUTORIDADES EN CASO DE EXISTIR UNA SANCIÓN TÉCNICA.-  
SI LA INTERPRETACIÓN DE ALGÚN PÁRRAFO DEL PRESENTE REGLAMENTO FUESE CONFUSA Y/O DIESE LUGAR A DUDAS, EL PILOTO O PREPARADOR SE ABSTENDRÁN DE INTERPRETARLO SEGÚN EL CRITERIO PERSONAL, DIRIGIÉNDOSE EN CONSECUENCIA POR NOTA A LA COMISIÓN TÉCNICA.-  
POR TAL CASO NO SERÁN VÁLIDAS LAS ACLARACIONES VERBALES. AL EFECTUARSE LA REVISIÓN LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE REVISAR LO QUE CONSIDERE NECESARIO EL DÍA DE LA COMPETENCIA.- TODO AQUEL QUE TRANSGREDE EL PRESENTE REGLAMENTO SERÁ SEVERAMENTE SANCIONADO.- LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA PRESTACIÓN DEL VEHICULO.-**