

REGLAMENTO TECNICO

K.D.I. KART AMATEUR 2019

CATEGORIAS 150 c.c.

- GRADUADOS - CADETES – MENORES - SENIORS –

1. MOTOR – TIPO DE MOTOR:

- a. Marcas KAYAK, DOWEL, GUERRERO y OKINOI, todos de origen chino, monocilíndrico, 150 c.c., 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.
- b. Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.

2. CARTER:

- a. Carter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.
- b. 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.
- c. Se permite quitar el censor de marcha neutra y de velocidad

3. CILINDRO:

- a. Original del motor o su reemplazo idéntico de venta comercial.
- b. Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 62,5 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Se permite encamisar con fundición gris.
- c. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, medida y material libre.
- d. Carrera 49,3 mm +/- 0,20 mm
- c. Cilindro: altura máxima 68 mm. +/- 0.50 mm.

4. TAPA DE CILINDROS:

- a. Original del motor o su reemplazo de venta comercial. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros de espesor 1 mm. \pm 0,2 mm.
- b. La tapa cubicada deberá tener 19 cm. Como mínimo. (se medirá con aceite hidráulico, bureta con sistema de decantación).
- c. Orificios de admisión de la tapa de cilindros; \square 30 mm. (máximo)

- d. Orificios de escape de la tapa de cilindros; □ 29 mm. (máximo).
- E. La medida interior de los conductos, tanto de admisión como de escape, es libre.
- f. Se permite encasquillar, material de fundición gris, inmantable.
- g. Casquillos: **admisión:** □ 25,90 mm. (mínimo), □ 26,20 mm. (máximo); **escape:** □ 21,50 mm. (mínimo), □ 21,80 mm. (máximo), manteniendo cuarenta y cinco grados (45°) y una parte recta de 4 mm. Como mínimo.
- h. Prohibido el agregado de material.
- i. Se permite pintar, enarenar o granallar por fuera la Tapa de Cilindros y la Tapa de Válvulas.
- j. El "squish" de la Tapa de Cilindros no puede superar los 62,5 mm. De la junta.
- k. Prohibido el uso de Tapas de Cilindro marca "GMX".

5. ÁRBOL DE LEVAS:

- a. Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original.

Admisión	Escape
6,52 mm. (máximo)	6,36 mm. (máximo)

- No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en
- B. su masa.
- No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o
- C. la maza.
- Se permite el uso de una corredera en el engranaje del árbol de
- D. levas.
- Este elemento será medido con una plantilla provista por la
- E. Comisión Técnica.

6. GUIAS DE VALVULAS:

- A. Originales en material y forma.
- B. Del lado del conducto; libre en los conductos de admisión y escape.

7. VALVULAS:

- a. Originales, de material magnético con sus correspondientes trabas. Se permite el torneado de su cabeza para llevarla a la medida original. No se permite el torneado del asiento. Medidas:

Admisión	Escape
Ø : 31,60 mm +/- 0,20 mm	Ø : 26,00 mm +/- 0,20 mm
Vástago: 5,50 mm	Vástago: 5,50 mm
Largo: 91,50 mm. (máximo)	Largo: 90,60 mm. (máximo)

- b. Prohibido su mecanizado.
- c. Opcionalmente se permite el uso de válvulas "3B - M.P.I." originales del modelo, las que ante cualquier eventualidad, serán controladas mediante comparación de piezas con la muestra patrón.

8. PLATILLOS DE VALVULAS:

- a. Originales o "3B - M.P.I.", de material magnético.

9. RESORTES DE VALVULAS:

- a. Originales o similares de venta comercial. Se permite resortes marca "M.P.I."
- b. Cantidad por válvula igual a la original del motor.
- c. Diámetros del resorte grande 26,5 mm. Y chico 17.5 mm., arandela grande hasta 2 mm. Y chico hasta 1,50 mm.
- d. Conjunto Espiral 1:
 - I.** Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,8 mm.
 - II.** Espiral chico: 9,5 vueltas y de diámetro 2,5 mm.
- e. Conjunto Espiral 2:
 - I.** Espiral grande: 7,5 vueltas y de diámetro 3,7 mm.
 - II.** Espiral chico: 7,5 vueltas y de diámetro 2,7 mm.
- f. Se permite el intercambio de conjunto espiral y colocar arandela de hasta un (1) mm. De espesor.

10. BALANCINES:

- a. Originales. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales.

11. CIGÜEÑAL:

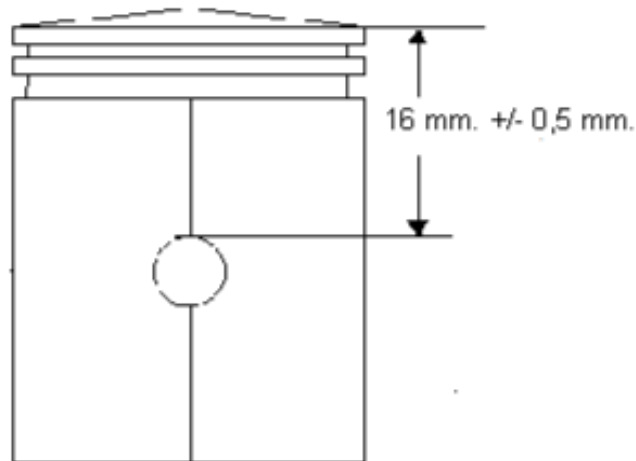
- a. Se permite utilizar cigüeñal con dos (2) tortas iguales se permite torneado del lado del embrague 103 mm. +/- 0,5 mm. Con un peso 3,420 Kg. (mínimo) con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.
- b. Chavetero: 4 mm., original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.

12. BIELA:

- a. Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros de 103,5 mm .
- b. Perno de pistón 15 mm . , muñón 30 mm .
- c. No se permite ningún tipo de modificación

13. PISTON:

- a. Original del modelo de motor utilizado, o similar provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros.
- b. Prohibido el uso de pistón de competición.
- c. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Únicamente se permite retocar la cavidad del pistón para el alojamiento de las válvulas.
- d. Está totalmente prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado).
- e. La afloración del pistón no debe superar los 4,5 mm. En su parte más alta.
- f. La cabeza del pistón (donde se toma la medida según croquis), no debe sobresalir de la camisa.
- g. Perno: se permite cambiar el seguro seeger del pistón por teflón.
- h. Perno: 15 mm., del perno a la cabeza del pistón: 16 mm. ± 0,5 mm. (ver croquis).



14. AROS:

- Originales del motor o similares.
- Cantidad original.
- Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión
Original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.
- Primer aro: 1 mm ó 1,20 mm; , segundo aro: 1 mm ó 1,20 mm; y tercer aro: 2 mm ó 2,5 mm.-

15. CARBURADOR:

- Modelo PZ27 opcional marca "Standard", de fabricación CHINA o JAPONESA. Debe estar homologado por la Comisión Técnica.
- Opcional el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes.
- Difusor: original 26.65 mm. (máximo) x Ø 20,03 mm. (máximo),
aguja original. Cañita: Ø 0.57 mm. (+ 0.02 mm.)
- Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.
- El diámetro de paso de combustible de los gliceurs:
 - Alta: Ø 115 mm. (máximo).
 - Baja: Ø 75 mm. (máximo).
- Estándar interior y exterior
- No se permite bomba de pique.
- Venas de aire.
 - Alta: Ø 0.97 mm. (+ 0.02 mm.)
 - Baja: Ø 1.27 mm. (+ 0.02 mm.)

16. FILTRO DE AIRE:

- De material espuma y goma, debiendo el mismo cumplir con su propósito y no poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior.
- Se prohíbe cualquier tipo de toma dinámica o pre-cámara delante del filtro o entre el filtro y el carburador.

17. TUBO DE ADMISION:

- a. Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones.
- b. Tanto el tubo de admisión como el carburador deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.
- c. Se podrá trabajar en su interior, para poder llevarlo a la medida. Queda prohibido el agregado de algún tipo de pieza con el fin de canalizar u orientar el fluido en su interior.
- d. Diámetro: lado de la tapa: 30 mm. (máximo), 28,5 mm. (mínimo); lado del carburador: 28,5 mm. (máximo)
- e. Se permite espiga para el centrado del tubo de admisión.

18. ESCAPE:

- a. SPEED TANGO (fradcba) manteniendo sus formas y sus dimensiones originales. Se permite quitar borde de soldadura en la boquilla del mismo.
- b. La junta de escape en su interior, no podrá ser inferior a \square 29 mm.
- c. El espesor de la junta de escape: 4,5 mm. (máximo).

19. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS:

- a. Libres, manteniendo las medidas originales.

20. EMBRAGUE:

- a. Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) original.

21. TRANSMISIÓN:

- a. **Primaria:** 1º: 36; 2º: 32; 3º: 28; 4º: 26; 5º: 24.
- b. Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes 21, como así también su diámetro exterior 41,70 mm y ancho original: 25,60 mm
- c. **Secundaria:** 1º: 13, 2º: 17, 3º: 20, 4º: 23, 5º: 25.
- d. Número de dientes de piñón y de corona: libres.
- e. Cadena de dimensiones similares a utilizada por el motor original. Cadena paso: $\frac{1}{2}$.
- f. Tapa cubre transmisión: opcional su uso.
- g. Para los motores GUERRERO, DOWEL y OKINOI, se permite la relación primaria original del motor, o en su reemplazo (opcional), la del motor KAYAK.

22. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE:

- a. Original debe funcionar
- b. Llave de corte de uso opcional.

23. BATERIA:

- a. Obligatoria en funcionamiento

24. ENCENDIDO:

- a. Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta.
- b. CDI de 5 pin

25. BUJÍA:

- a. Original o de reemplazo similar a la original.
- b. Se prohíbe el uso de punta de platino.
- c. Prohibido su torneado y deberá tener la arandela original. Este será medido en pruebas de clasificación, series y final

26. Peso Mínimo:

MENORES:

Ciento cincuenta (150) Kilogramos con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.

CADETES:

Ciento setenta y cinco (175) Kilogramos con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.

GRADUADOS:

Ciento ochenta y cinco (185) Kilogramos con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia

SENIORS:

Ciento noventa (190) Kilogramos con el piloto y con el combustible con que terminó la competencia.

27. ENCENDIDO:

Se prohíbe el uso de regulador de voltaje.

NOTA 1 El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplado en el presente reglamento o para interpretar cualquier artículo que motive duda.

NOTA 2 Todo lo que no está escrito está totalmente prohibido.