

Reglamento Técnico Karting 110 c.c.

Escuela 4 Tiempos Directo

Moto Club San Luis 2022

GENERALIDADES

- Todo motor ingresado a la categoría debe estar previamente revisado, precintado y autorizado por el Moto Club San Luis y la FRAD San Luis.
- En caso de no estar precintado al momento de comenzar la competencia, podrá ser precintado por el Técnico de la Federación, antes de comenzar la competencia.
- Si a un motor le faltase un precinto antes de comenzar la competencia, podrá ser precintado por el Técnico antes de la misma y será notificado a los Comisarios Deportivos de la FRADSL quien determinará la sanción a aplicar.
- Si algún piloto debiera cambiar alguno de los elementos del motor que esté precintado, deberá informarlo a los Comisarios Técnicos para la autorización del mismo y posterior precintado.
- El Técnico podrá desarmar o revisar cualquier motor que él considere necesario, una vez revisado se volverá a precintar.
- Cada motor llevará una planilla de control, con número de precinto y cambio de elementos del mismo, que estará a disposición de la categoría.
- Cualquier motor podrá ser denunciado por cualquier piloto o concurrente, participante de la competencia, basándose en el artículo vigente del Reglamento de campeonato específico sobre denuncias.
- Edad: CLASE 2017, 2016, 2015, 2014 y 2013.

1 Motor

1.1 Tipo de Motor: de origen chino, automático 110cc 4T. Totalmente estándar. Se permitirán, además, este tipo de motores con caja, fijos en una marcha y sin palanca. Siempre respetando las medidas detalladas en este punto a continuación (Motor). Se podrán utilizar también motores motobomba 6.5 (estacionarios), respetando medidas originales (estándar).

1.2 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.

1.3 Cilindro

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial.
Permitido su rectificado hasta un diámetro de 53,50 mm como máximo.
Altura entre bases 69,00mm + - 0,50mm.
Prohibido el uso de camisa cromada.
Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, material y espesor libre.

1.4 Tapa de cilindro

Original del motor, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, material y espesor $1 \pm 0.20\text{mm}$

Prohibido el pulido, lijado, granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como de escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición o mecanizado de fábrica.

Altura de tapa entre bases $91,00\text{ mm} \pm 0,50\text{mm}$.

Diámetro de casquillo de admisión $19,00\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$.

Diámetro de casquillo de escape $17,00\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$.

Orificio de lado de admisión tapa de cilindro $23,00\text{mm} \pm 1,00\text{mm}$ Orificio de escape $20,50\text{mm} \pm 1,00\text{mm}$

1.5 Relación de compresión 9,5:1 máximo.

1.6 Árbol de Levas

Original del modelo. Cruce, alzada y punto original. No se permite el uso de dispositivo para cambio de punto en su masa. El acople entre el engranaje y el árbol de leva deberá ser realizado con los 3 tornillos originales.

1.7 Guías de válvulas

Originales en material, forma y dimensiones.

1.8 Válvulas

Originales o similares de venta comercial, manteniendo formas y medidas. Permitidas válvulas de origen japonés o nacional respetando diámetro máximo de cabeza y vástago en la zona de guías.

1.9 Platillo de válvulas

Originales o similares en material, formas y dimensiones.

Las medidas de las válvulas de admisión son: $23,00\text{mm} \pm 0,10\text{mm}$, largo total de las mismas $66,00\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$, diámetro del vástago $5,00\text{mm}$.

Las medidas de las válvulas de escape son: $20,00\text{mm} \pm 0,10\text{mm}$, largo total de vástago $65,00\text{mm} \pm 0,10\text{mm}$, diámetro del vástago $5,00\text{mm}$.

1.10 Resortes de Válvulas

2 resortes por válvulas originales o similares en forma, medida y dureza uno interior y otro exterior con 2 arandelas de respaldo de espesor 0.80mm Holgura de válvulas **Libre**.
Resorte de válvulas grande, espesor $2,55\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$, altura $35,15\text{mm} \pm 0,50\text{mm}$
Resorte de válvula chico, espesor $1,80\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$, altura $32,75\text{mm} \pm 0,20\text{mm}$

1.11 Tapas del orificio de ajuste del alzapaválvulas

Originales o similares.

1.12 Balancines

Originales o similares. Manteniendo ángulo y demás medidas originales.

1.13 Cigüeñal

Original o similar, manteniendo su recorrido manteniendo. Carrera de cigüeñal 49,50mm. Sin tolerancia y sin peso.

1.14 Biela

Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa mínima. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma.

1.15 Pistón

Provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma y medidas del modelo original y la cantidad de aros (3). Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo

Diametro perno piston 13,00mm

Altura de piston 12,75mm + -0,20mm

Espesor primer aro 1,00mm

Espesor segundo aro 1,00mm

Espesor aro rasca aceite 2,00mm

Tensor de distribución: original

1.16 Aros:

Cantidad tres (3). Espesor original, deben funcionar como aros con su debida presión sobre la camisa. Espesor de aros de $1\pm0,02$. Prohibido el biselado de aros.

1.17 Carburador

Marca de origen chino o japonés de marca comercial, respetando diámetro de cortina 15,00mm

Largo de la cortina 24,50mm + - 1,00mm

Prohibido modificar las dimensiones, forma o terminación superficial de cualquiera de sus piezas.

Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.

Se prohíbe eliminar el cebador

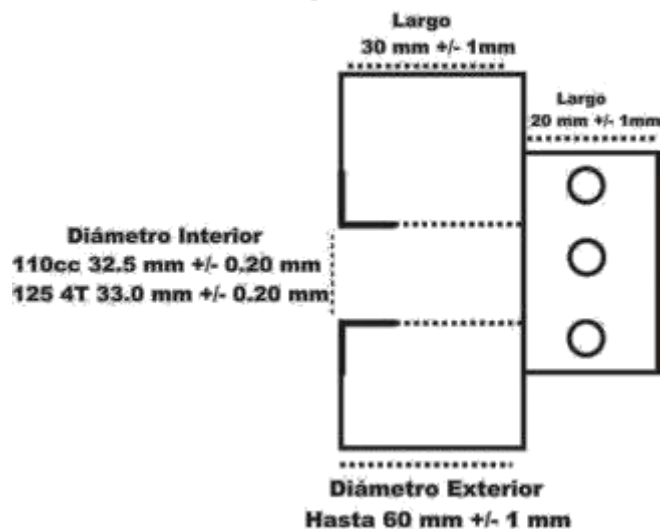
El diámetro de paso de combustible de los surtidores es libre.

1.18 Filtro de aire

Uso obligatorio, diseño libre debiendo el mismo cumplir su propósito y no poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior. Se prohíbe cualquier tipo de topa dinámica o pre cámara delante del filtro o entre el filtro y el carburador. Acople de filtro opcional.

Adaptador para filtro de Aire

110cc y 125 4T Pre



Este adaptador de Filtro de Aire es OPCIONAL, puede ir sujeto directamente al Carburador con abrazadera.

1.19 Tubo de admisión

Original, o del mercado de reposición permitiéndose un acople entre el carburador y la base de cilindro para orientar el mismo. Mantendrá sus formas de atornillado. Se podrá cortar aproximadamente en la mitad de su largo y unir con manguera para evitar roturas y vibraciones. La manguera de unión no deberá superar los cincuenta (50) mm de largo. No se podrá pulir su interior. Tanto el tubo de admisión como el carburador y las bridas de intermedia deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador. Medida interior de tubo de admisión: 22.40 mm. + - 0,50mm.

1.20 Escape

Provisto por LA FRADSL. Prohibido su modificación externa o interna.

1.21 Rodamientos, jaulas, retenes, juntas y cadenas Originales o similares.

1.22 Embrague Primario

Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.

1.23 Embrague Secundario

Campana, patines y resortes originales, prohibido cualquier tipo de modificación.
El sistema de rueda libre de la corona que engrana con la campana debe funcionar correctamente.

1.24 Transmisión Primaria:

Engranaje piñón embrague primario = n° de dientes y diámetro exterior original.
Engranaje corona embrague primario = n° de dientes y diámetro exterior original.
Engranaje piñón embrague secundario = n° de dientes y diámetro exterior original.
Engranaje corona embrague secundario = n° de dientes y diámetro exterior original.
Engranaje eje embrague = n° de dientes y diámetro exterior original.
Engranaje eje piñón = n° de dientes y diámetro exterior original.
Secundaria: piñón de 15 y corona de 25 dientes. Transmición
primaria 69 dientes, diámetro de la misma
121,45mm + - 0,20mm, 61 dientes 109,90mm + - 0,20
Eje primario 17 dientes-15 dientes Eje
secundarios 30 dientes -31 dientes Eje
de patada, opcional.

1.25 Sistema de arranque y llave de corte

Original, de uso obligatorio y en perfectas condiciones de funcionamiento. Permitida la extracción solamente de la palanca para patada, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.

1.26 Alternador

Original, funcionamiento obligatorio y deberá cargar un mínimo de 13

- A. El voltaje debe tener un mínimo de 12.8 V. Se prohíbe cualquier llave de corte que anule su funcionamiento.

1.27 Batería

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

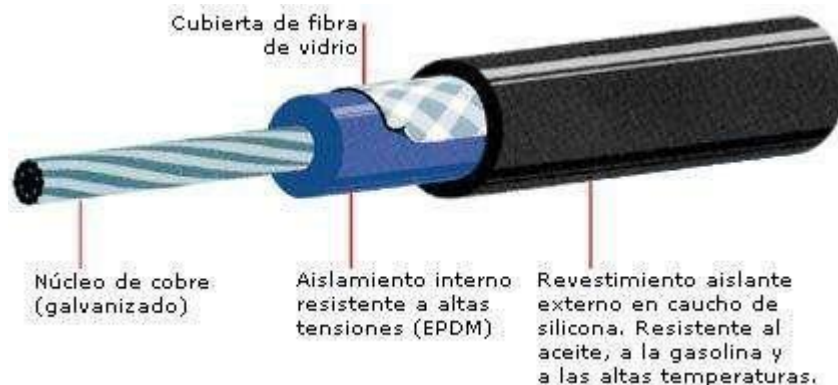
La misma debe estar correctamente fijada a un soporte ubicado en la parte trasera del motor mediante elementos no elásticos y con una caja protectora.

1.28 Encendido

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

CDI: Original de modelo de motor. Prohibido el uso de CDI de tipo artesanal. El comisariato de cada competencia podrá solicitar a cada participante este elemento y proceder a intercambio previo sorteo.

Figura
1.29 Bujía
Original o
reemplazo
original.
C6HSA



7.1

de
similar a la
NGK

1.30 **Combustible**

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos debiendo al momento de la inscripción, declarar la marca a utilizar.

1.31 **Cubiertas**

Serán libres con dibujo, de tierra. Libre marca y libre fabricación.

IMPORTANTE

Todo lo NO expresado en este reglamento, está prohibido y debe ser original.

ANTE CUALQUIER DUDA SOBRE EL PRESENTE REGLAMENTO, EL INTERESADO DEBERÁ DIRIGIRSE POR ESCRITO, A LA COMISIÓN TÉCNICA PERMANENTE DE LA F.R.A.D.P.S.L., LA CUAL EVACUARÁ LA MISMA EN TIEMPO Y FORMA.

La comisión técnica se reserva el derecho de modificar o recatar la restricción aplicadas para más o para menos cuando sea conveniente, con el único propósito de lograr 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.