



## **REGLAMENTO TÉCNICO**

### **CATEGORÍA KAYAK 150 CM3 – PROMOCIONAL- KDC**

**ART. N° 1 - CATEGORIA:** Los Karting serán agrupados en una categoría denominadas “**KAYAK 150 CM3 –PROMOCIONAL**”. Importante: todo lo que no está expresado en este reglamento técnico, está terminantemente prohibido.

**ART. N° 2 - VIGENCIA:** El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del **1° de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025**, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Asociación de Corredores Turismo Carretera de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación. -

**ART. N° 3 - MOTOR:** Marca KAYAK 150CC monocilíndrico, 4 tiempos, refrigerado por aire y caja de 5 marchas con embrague manual. Los motores deberán mantener sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.

Se permiten motores cadeneros, mono cilíndricos de origen chino respetando formas y medidas en general.

**ART. N° 4 - CARTER:** Original del motor, formas y dimensiones internas y externas.

- A. No se puede alterar su posición y las medidas originales de los espárragos y/o tornillos.
- B. Se permite quitar el sensor de marchas. (Cuenta cambios). 4) Es obligatorio el uso de juntas en el armado de las partes. 5) Es obligatorio el uso de guías que centren estos mismos.

**ART. N° 5 - CILINDRO:**

Original del motor o su reemplazo idéntico comercial.

- A. Diámetro Ø 61,00 mm, pudiendo rectificar hasta +/- 2,00 mm. más.
- B. Diámetro máximo Ø 63,25 mm.
- C. Prohibido el uso de camisa cromada o de algún tipo de baño.
- D. Obligatorio el uso de junta de base de cilindro, de medida y material libre.
- E. Carrera 49,3 mm +/- 0.20mm.
- F. Es obligatorio el uso de las guías que centran el cilindro con el cárter.
- G. Prohibido el desplazamiento.
- H. Altura del cilindro libre,
- I. Se permite encamisar.



**ART. N° 6 - TAPA DE CILINDRO:** Original del motor, o de mercado de reposición.

- A. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, medida y material libre.
- B. Se permite agrandar o pulir el interior de los conductos de admisión y escape, sin agregado de material.
- C. Casquillo de admisión parte inferior 26.20 mm.
- D. Casquillo de escape parte inferior 21.90 mm.
- E. Asiento de las válvulas LIBRES

**ART. N° 7 - ARBOL DE LEVAS:** Árbol de levas original del modelo.

- A. Cruce y alzada original.
- B. Se permite corrector de leva.
- C. La alzada de las válvulas de escape será de 7,20 mm +0,10 mm.
- D. La alzada de las válvulas de admisión será de 7,50 mm.
- E. El diámetro del círculo de base será de 25,10 mm +/- 0,10 mm.
- F. El árbol de levas será medido por un dispositivo provisto por el técnico.(Tipo pasa no pasa).
- G. El entre centro de la leva no deberá superar los 3.30 mm

**ART. N° 8 - TENSOR DE DISTRIBUCION:** Deberá estar en correcto funcionamiento. Se podrá trabar este mecanismo.

**ART. N° 9 - GUIAS DE VALVULAS:** Originales en material (fundición), libre trabajo.

**ART. N° 10 - VALVULAS:**

- A. Admisión Ø 31,50. Vástago 5,0 mm o 5.50 mm.
- B. Escape Ø 26,00. Vástago 5mm o 5.5 mm .
- C. Se permite su mecanizado.
- D. Se permite usar en su reemplazo válvulas MPI, BBB y/u originales, manteniendo forma y medidas idénticas a las expresadas.
- E. Hongo libre.

**ART. N° 11 - PLATILLOS DE VALVULAS:** original e idénticos en material, masa, forma y medidas. Dureza libre.

**ART. N° 12 - RESORTES DE VALVULAS:**



- A. Cantidad: Dos por válvulas
- B. Marca libre.

**ART. N° 13 - BALANCINES:** Originales, manteniendo, ángulos, radios y demás medidas originales.

**ART. N° 14 - CIGÜEÑAL:** Cigüeñal original en forma material y dimensión.

- A. Prohibido el maquinado y balanceado del cigüeñal y del volante.
- B. Chaveta 4,00 mm de ancho, original del cigüeñal y del volante.
- C. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla.
- D. PESO DEL CIGÜEÑAL Cara Chica: 3,470kgs. +/- 100grs. Cara Grande: 3,660kgs. +/- 100grs.

**ART. N° 15 - BIELA:** Original del motor y/o en su reemplazo de uso comercial, debiendo mantener su forma, medidas originales.

**ART. N° 16 - PISTON:** Deberá mantener forma, desplazamiento y orientación original.

- A. Original del motor o su reemplazo de venta comercial de cualquier marca u origen. Se permite el pistón con cabeza plana respetando las demás medidas originales, según reglamento. Prohibido forjado, grafitado o made in Japón.
- B. Se comparará con un pistón patrón provisto por la categoría al responsable técnico.
- C. No se permite floración de pistón.
- D. La circunferencia del pistón no debe sobresalir sobre la parte superior de la camisa.
- E. Diámetro perno pistón 15,00 mm.
- F. No se permite ningún trabajo sobre el perno de pistón.
- G. Altura de la ranura del aro a la cabeza del pistón como mínimo 4,20mm.
- H. Altura desde el alojamiento del perno al bombé de la cabeza del pistón mínimo 18 mm y máximo 21mm
- I. Altura mínima desde el alojamiento del perno a la cabeza 15 mm.
- J. 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.
- K. El desplazamiento del perno pistón será de 0.40mm y de máximo 0.75 mm
- L. Se permitirá ranurar la pollera del pistón para su lubricación.



**ART. N° 17 - AROS:**

- A. Deben responder al modelo ORIGINAL en todas sus especificaciones.
- B. Cantidad ORIGINAL.
- C. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro.
- D. Espesor del Primer aro: 0,95mm. a 1,20 mm.
- E. Segundo aro: 0,95mm a 1,20 mm.
- F. Tercer aro: 1.90 mm a 2.30 mm.
- G. Se permite su reemplazo, manteniendo, forma, material y dimensiones ya especificadas anteriormente

**ART. N° 18 - RELACION DE COMPRESION:** 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 18,00 cm<sup>3</sup> sin tolerancia.

Todo aquel que este pasando en 10 kg en el peso reglamentario podrá cubicar 16.50 cm<sup>3</sup> sin tolerancia. En el caso de utilizar esta cubicación se permitirá desde la Altura de la ranura del aro a la cabeza del pistón como mínimo 3.60mm

**ART. N° 19 - CARBURADOR:** PZ 27, RAK 021, RAK 022

- A. ORIGINAL del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen chino o taiwanés. Manteniendo su forma original en su interior y exterior.
- B. Se permite eliminar el sistema de cebador como así también la bomba de pique, en este caso debe estar tapado el inyector de la misma.
- C. Gliceurs y aguja de cortina libre.
- D. Cortina hasta 22mm de diámetro sin modificaciones.
- E. Garganta 26,90 +0,2 de diámetro, con un agujero para su precintado.
- F. EMULSIONADOR (CAÑA O DIFUSOR) : Totalmente original en forma y cantidad de orificios emulsionadores, se permite agrandar los orificios hasta un máximo de 0,80mm sin orientar, ósea en su posición perpendicular de fabrica.
- G. Las entradas de aire del aire de la boca del carburador no deberá superar los 1.50 mm
- H. La forma de medición del cuerpo: 5 mm antes de la cortina, deberá medir 26.60mm de alto y 21 mm de ancho. (Medidas como máxima)
- I. La medida del conducto de intermedia será de 1.20mm como máximo.
- J. La medida del chicler de alta será de 1.05 mm como máximo.



**ART. N° 20 - PORTA FILTRO:** Será fijado sobre la boca del carburador siendo recta. Este mismo no deberá sobresalir de la boca del carburador (deberá estar al ras del mismo) y no puede poseer ningún tipo de orientación que forme "SISTEMA VENTURI".

**ART. N° 21 - FILTRO DE AIRE:** De material libre, debiendo el mismo cumplir con su propósito y no debe poseer ningún elemento difusor o canalizador de aire fijo o móvil en su interior.

- A. Se prohíbe cualquier tipo de toma dinámica o pre-cámara delante del filtro de aire o entre el filtro y el carburador.
- B. El filtro que se debe usar y exhibir será de venta comercial, sin protectores ni agregados.

Importante: el filtro de aire deberá estar fijado sobre la boca del carburador, en forma recta, al ras, sin sobresalir. No está permitido que quede un espacio libre entre los dos elementos..

**ART. N° 22 - TUBO DE ADMISION:** Original o reemplazo de venta comercial, interior en su diámetro libre, siempre en forma cilíndrica. No se permite tubo de admisión recto. Se prohíbe el de aluminio.

**ART. N° 23 - ESCAPE:** Libre.

**ART. N° 24 - RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS y CADENAS:** libres, manteniendo formas y medidas originales.

**ART. N° 25 - EMBRAGUE:**

- A. Original, manteniendo canasto y cantidad de discos (5 y 6)
- B. Se prohíbe cualquier tipo de modificación.
- C. Canasto: 70 dientes.
- D. Piñón: 21 dientes.
- E. Se permite suplementar resortes.
- F. Se permite rotor de competición.

**ART. N° 26 - TRANSMISION:** Todos los engranajes deben ser originales o similar de uso comercial, manteniendo su número de dientes como así también su diámetro interior, el diámetro exterior y el ancho original.

- A. Árbol Primario: 1° 36, 2° 32, 3° 28, 4° 26, 5° 24.
- B. Árbol Secundario: 1° 13, 2° 17, 3° 20, 4° 23, 5° 25.
- C. Piñón libre en cantidad de dientes.



D. Corona libre en cantidad de dientes.

**ART. N° 27 - ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE:** original debe tener todas sus partes y su funcionamiento será opcional.

**ART. N° 28 - BATERIA:** Obligatoria y en funcionamiento, colocada en su correspondiente soporte. La ubicación de la misma será opcional. El sistema de carga de la batería será opcional. Prohibido de Acido.

**ART. N° 29 - ENCENDIDO:** Original del modelo de motor o de venta comercial, con las mismas características que el original.

- A. Se prohíbe su bobinado.
- B. Se prohíbe modificar los agujeros de anclaje del mismo.
- C. El captor debe estar en su posición original, no se permite que el mismo tenga algún tipo de desplazamiento.
- D. Se permiten eliminar las bobinas de cargas.
- E. La bobina de alimentación no podrá sobrepasar los 430 OHMIOS de resistencia. La medición se realizara en su estado de temperatura (frio).

**ART. N° 30 - VOLANTE:**

- A. Se prohíbe su alivianado y/o torneado.
- B. La maza debe estar debidamente remachada al volante.
- C. Prohibido modificar el chavetero.
- D. El peso del volante es de 1,500 kgs +/- 80 gramos

**ART. N° 31 - CDI:** Libre. Alimentado a magneto.

**ART. N° 32 - BUJIA:** Libre, rosca 12 mm largo de rosca con arandela original 18 mm.-

**ART. N° 33 - BOMBA DE NAFTA:** Mecánica, no está permitido el uso de bomba eléctrica. Se permite bomba de vacío.

**ART. N° 34 - COMBUSTIBLE:** Se utilizará nafta de uso comercial de surtidor, apta para vehículos terrestres, habitualmente comercializadas por las denominadas estaciones de servicio, sin ningún tipo de aditivo, quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, colocar combustible de la técnica o su control para la clasificación, serie y/o final.

**ART. N° 35 - PESO MINIMO:** Se pesará el karting en orden de llegada, piloto, combustible, etc. El peso mínimo será de 175 kg.



**ART. N° 36 - IDENTIFICACION:** Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el número identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos la agrupación Karting del Centro.

Todo Karting deberá estar identificado obligatoriamente con los números asignados por el Karting del Centro, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes trasero y ambos pontones y que sea perfectamente legible sin agregado, sombreado y sin relieve.

**“CLASE KAYAK 150 PROMOCIONAL”** fondo negro número amarillo.

**ART. N° 38 - CHASIS:** Libre de fabricación Nacional con eje rígido y sin suspensiones de ningún tipo, se permite frenos, a campana o a disco, mecánico o hidráulico, opcional delanteros

**Cubre cadena obligatorio de material rígido.**

Distancia entre ejes: mínimo: 101 cm., máximo: 127 cm.

Es obligatorio usar cable de ACERO mayor a 4 milímetros para sujetar paragolpe trasero.

Se permite el cambio de chasis, previo justificativo ante el comisario deportivo y técnico, quienes podrán autorizar el mismo, también se permite el cambio de sus partes. Está terminantemente prohibido utilizar en el cambio, el chasis de otro piloto inscripto en la misma carrera y en cualquiera de las categorías participantes.

Este cambio de chasis durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos hasta ese momento

**ART. N° 39 - NEUMÁTICOS:** Se deberán utilizar los autorizados por la categoría y comercializados por la misma. Serán controlados por carrera. Marca NA Carrera con dibujo, compuesto Azul. Se podrán utilizar 20 cubiertas en el año.

**ART. N° 40 - LLANTAS:** Pueden ser de 6 y 7 pulgadas.

**ART. N° 41 - PATADA DE ARRANQUE:** Será opcional dejar o retirar el mecanismo. Será obligatorio retirar la palanca.

**ART N° 42 PRESINTOS:** Orificio tornillo tapa de leva, tapa de válvula, tornillo de admisión y esparrago del carburador.( NO TUERCA).

**ART N° 43: SENSOR:** deberá estar colocado obligatoriamente en el soporte trasero del lado contrario al motor donde se atornilla la butaca.

**ART N° 44 CAMBIO DE MOTOR:** Se permitirá el cambio de motor por cualquier rotura comprobada y verificada por el Comisario Técnico. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y la pérdida de los puntos obtenidos



hasta ese momento. El motor roto debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio. -

En caso de reparación, el corte de precinto, se debe realizar con la autorización del Comisario Técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Todo elemento reemplazado del motor será penalizado, además el elemento descartado debe cumplir con el reglamento técnico. -

**Se permitirá el cambio en el recinto técnico de los siguientes elementos sin perder la posición original de la grilla: encendido, carburador y embrague. Cada elemento cambiado debe cumplir con el reglamento vigente, sino será motivo de exclusión.**