



**FEDERACION REGIONAL AUTOMOVILISMO DEPORTIVO SAN LUIS**  
*Autódromo Rosendo Hernández - San Luis*  
*Autódromo La Pedrera – Villa Mercedes*  
[fradsanluis01@gmail.com](mailto:fradsanluis01@gmail.com) [www.fradsanluis.com.ar](http://www.fradsanluis.com.ar)

***REGLAMENTO***  
***TÉCNICO 110cc***  
***DIRECTO***  
***CAMPEONATO***  
***KARTING ASFALTO***  
***PROVINCIA SAN LUIS***  
***-2024-***

# Reglamento Técnico Karting 110 c.c. Directo 4 Tiempos

## GENERALIDADES

- Todo motor ingresado a la categoría debe estar previamente revisado, precintado y autorizado por 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: De 5 años a 9 años, cumplidos durante el campeonato.

LA MODALIDAD DEL CAMPEONATO SERA LA SIGUIENTE

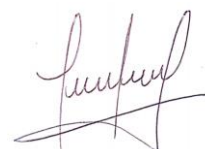
- LA EDAD DE LOS PILOTOS ES DE CINCO (5) AÑOS A NUEVE (9), AÑOS CUMPLIDOS EN EL CAMPEONATO 2024

**PARTICIPAN POR CAMPEONATO ANUAL.  
SOLO RECIBEN TROFEO LOS TRES PRIMEROS.  
RELACION DE PIÑON Y CORONA LIBRE.**

## 1 Motor

1.1 Tipo de Motor: guerrero automático 110cc 4T totalmente estándar.

## 1.2 Cárter



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.  
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 +/- 0.20mm  
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.

### **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.

### **1.10 Resortes de Válvulas**

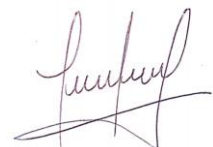
2 resortes por válvulas originales o similares en forma, medida y dureza uno interior y otro exterior con 2 arandelas de respaldo de espesor 0.80mm  
Holgura de válvulas  
**Libre.**

### **1.11 Tapas del orificio de ajuste del alzaválvulas** 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 peso y masa original..

#### **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

#### **1.16 Aros:**

Cantidad tres (3). Espesor original, deben funcionar como aros con su debida presión sobre la camisa. Espesor de aros de 1 +/- 0,02. Prohibido el biselado de aros.

#### **1.17 Carburador**

Original del motor, marca Keihin o su recambio igual al original, de nacionalidad CHINA Difusor original y aguja original.

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

Posición en altura de la aguja en la guillotina libre.

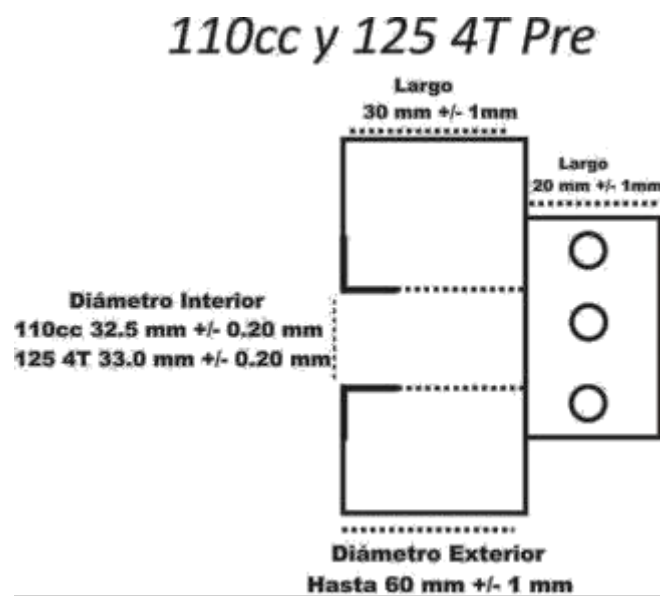
Se prohíbe eliminar el cebador

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**



**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: 22.30 mm.

### **1.20 Escape**

Homologados por FRADSL, escapes VP y SPEED. 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.

### **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.

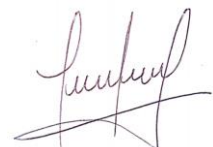
### **1.26 Alternador**

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.

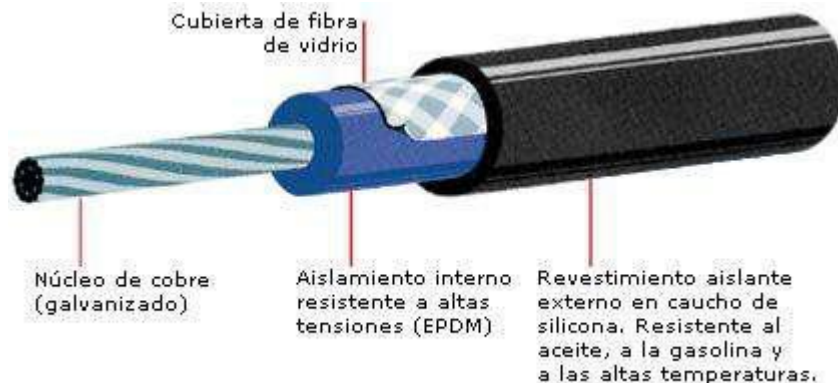


Figura 7.1

### **1.29 Bujía**

Original o de reemplazo similar a la original. NGK grado 6 y grado 7.

### **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 Días de lluvia:** se dará una tolerancia respecto del pesaje de 1 (un) kg.

**1.32 Bomba de Nafta:** se permite el uso de bomba de nafta que funciona por vacío

## **ACLARACIONES:**

**CARRERA DE CIGÜEÑAL:** 49,50mm

**DIAMETRO DE COLINDRO:** MAXIMO PERMITIDO 53,50mm

**ALTURA ENTRE BASES DEL CILINDRO:** 69mm +/- 0,50mm

**ALTURA DE TAPA (ENTRE BASES):** 91mm +/- 0,50mm

**CODO DE ADMISION: DIAMETRO INTERIOR:** 22,40 +/- 0,50mm

**VALVULA DE ADMISION: DIAMETRO DE PLATILLO:** 23mm +/- 0,10mm

**LARGO TOTAL DE LA MISMA:** 66mm +/- 0,20mm

**DIAMETRO DE VASTAGO:** 5 mm

**VALVULA DE ESCAPE: DIAMETRO DE PLATILLO:** 20mm +/- 0,10

**LARGO DEL VASTAGO:** 65mm +/- 0,20mm

**VASTAGO:** 5mm

**RESOLTE DE VLVULAS: GRANDE**

**ESPESOR DE RESORTE:** 2,55mm +/- 0,20mm

**ALTURA:** 35,15mm +/- 0,50

**RESORTE DE VALVULA CHICO**

**ESPEJOR DE RESORTE:** 1,80mm +/- 0,20mm

**ALTURA:** 32,75mm +/- 0,20mm

**DIAMETRO DE CASQUILLO DE ADMISION:**19mm +/- 0,20mm

**DIAMETRO DE CASQUILLO DE ESCAPE:** 17 mm +/- 0,20

**DIAMETRO DE PERNO DE PISTON:** 13mm

**ALTURA DE PISTON:** 12,75mm +/- 0,20mm

**ESPEJOR DEL PRIMER ARO:** 1mm

**ESPEJOR DEL SEGUNDO ARO:** 1mm

**ESPEJOR DEL TERCER ARO (RASCAACEITE):** 2mm

**TENSOR DE DISTRIBUCION:** ORIGINAL

**TRANSMISION PRIMARIA:** 69 DIENTES, DIAMETRO DE LA MISMA: 121,45mm +/- 0,20mm  
61 DIENTES, 109,90mm +/- 0,20mm

**EJE PRIMARIO:** 17 DIENTES

15 DIENTES

**EJE SECUNDARIO:** 30 DIENTES

31 DIENTES

**EJE DE PATADA:** OPCIONAL

**CEBADOR DE ENCENDIDO:** OPCIONAL

**ORIFICIO DE LADO ADMISION TAPA DE CILINDRO:** 23mm +/- 1mm

**ORIFICIO DE LADO ESCAPE TAPA DE CILINDRO:** 20,50mm +/- 1mm

**CARBURADOR:** MARCA CHINA O JAPONESA DE VENTA COMERCIAL, RESPETANDO DIAMETRO DE CORTINA: 15mm, EL LARGO DE LA CORTINA: 24,50mm +/- 1mm

**CIGÜEÑAL:** ORIGINAL, SIN TOCAR Y SIN PESO

## IMPORTANTE

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

ANTE CUALQUIER DUDA SOBRE EL PRESENTE REGLAMENTO, EL INTERESADO DEBERÁ COMUNICARSE CON JEFE DE TECNICOS FRAD SAN LUIS SR. JORGE FERNANDEZ, CEL 2657626954.

San Luis, Febrero 2024  
COMISIÓN TECNICA FRAD SAN LUIS

