



REGLAMENTO TÉCNICO

CLASE B

AÑO 2025



ÍNDICE

ARTICULO	TITULO	PAGINA
1	VIGENCIA	3
2	CLASES - CLASE B	3
3	DISPOSICIONES GENERALES	3
4	MEDIDAS DE SEGURIDAD	3
5	CARROCERÍA	4
6	BASTIDOR	4
7	DISPOSITIVOS AERODINÁMICOS	5
8	PONTONES	6
9	SUSPENSIÓN	6
10	FRENOS	6
11	DIRECCIÓN	6
12	LLANTAS	6
13	NEUMÁTICOS	6
14	TANQUE DE COMBUSTIBLE	6
15	COMBUSTIBLE	6
16	PESO	7
17	MOTORES - CLASE B - BAJAJ ROUSER NS200 / AS200 (4T)	11
17	MOTORES - CLASE B - HONDA XR250 (Tornado) / HONDA CBX 250 (Twister) (4T)	14
18	MEDICIÓN DE COMPRESIÓN	14
19	REGLAMENTO ABIERTO	15
ANEXO	ANEXO "RT 2025 -CLASE B- ILUSTRACIONES"	15

FORMULA 5 METROPOLITANA

REGLAMENTO TECNICO

(CLASE B)

Año 2025

Art. 01 – Vigencia.

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025.

Art. 02 – Clases**CLASE B:**

La integran todos los vehículos de Fórmula 5 Metropolitana habilitados, exclusivamente impulsados con Motores:

- a) HONDA XR250 “Tornado” / HONDA CBX250 “Twister” (4T)**
- b) BAJAJ ROUSER “NS200” / BAJAJ ROUSER “AS200” (4T)**

Art. 03 - Disposiciones generales.

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación Metropolitana, única autoridad de interpretación y aplicación del presente Reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente Reglamento, en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

Se entiende por:

Original: toda pieza o elemento que se remonta por fabricación al origen, que le pertenece, o que no es copia ni imitación de otro.

Similar: a toda pieza de diferentes fabricantes con las características del original.

Opcional: a optar por tener o quitar una pieza.

Libre: la libertad de su trabajo o cambio, pero debe estar.

Reemplazo de bulonería: toda tuerca, bulón, tornillo o espárrago, etc. Puede sustituirse por otro/s, conservando las medidas originales.

Inserto: se permite el inserto (proceso Helicoil) en las roscas.

Adición de material: toda adición (agregado) de material o pieza está prohibido, salvo que este Reglamento lo autorice específicamente en alguno de sus artículos.

Cambio de motor: quien cambie el motor o desmonte la tapa del cilindro con posterioridad a la clasificación, **deberá dar aviso al Comisario Técnico**, perderá los tiempos obtenidos, y largará en la última posición en la prueba que corresponda si el cupo de los autos habilitados por el circuito se lo permitiera.

Art.04 – Medidas de Seguridad.

Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

a) Extintor.

Es obligatorio el uso de uno, y de 1 Kg. como mínimo de polvo químico y con manómetro indicador de carga. Este deberá tener su correspondiente estampilla y tarjeta DPS **vigente**. También deberá contar con su marbete de cuello de color correspondiente al año en curso. **Debe estar perfectamente sujeto con flejes metálicos con accionamiento desde el interior y desde el exterior del cockpit. Los accionamientos deberán estar correctamente señalizado con una “E” e indicador rojo en el exterior y solo con un indicador color rojo en el cockpit.**

b) Cinturón de Seguridad.

Es de uso obligatorio y únicamente del tipo arnés de competición de 3 pulgadas de ancho **y/o de medida especial para hans**. Exclusivamente de marcas reconocidas, sujetos a la estructura con bulones de acero de 8mm de diámetro como mínimo. **Deberán contener al menos cinco anclajes de fijación.**

c) Indumentaria del Piloto.

Es OBLIGATORIO el uso de buzo anti flama, **enterizo (de una sola pieza)**, y casco homologado FIA, protector cervical tipo “Hans” (Head And Neck Support), botas, guantes, y capucha, todos ellos del tipo anti flama.

d) Casco de protección.

De uso obligatorio y debe ser del tipo integral homologado.

e) Almohadilla apoya cabeza.

Es de uso no obligatorio y puede estar fija a la butaca formando una sola pieza, o fijo a la estructura del chasis.

f) Butaca.

Su uso no es obligatorio. Se permite el uso de Poliuretano expandido en su fabricación.

g) Identificación del vehículo.

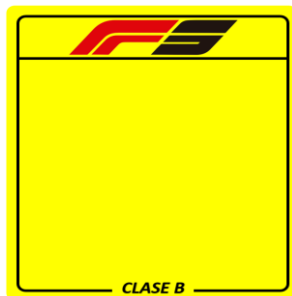
El número que debe exhibir el auto será el que le asigne la Asociación y debe ser de **trazos negros sobre fondo amarillo**. El trazado debe tener 3 cm de trazo y 20 cm de alto como mínimo.

Es requisito tener la identificación de su clase **(CLASE B)**.

Deben estar colocados sobre ambos laterales del vehículo y en su parte delantera en forma visible y que no permita confusiones.

Es obligatorio colocar el nombre del Piloto en ubicación visible y junto a él deberá tener el grupo y factor sanguíneo.

Se deberá respetar el siguiente diseño:



h) Corte de corriente.

Debe contar como mínimo con un (1) cortacorriente con dos (2) accionamientos, uno ubicado en el interior al alcance del Piloto y el otro en el exterior señalado con un triángulo azul con un rayo rojo en su interior. El corte de corriente, debe detener al motor del vehículo, junto a demás accesorios que hacen al funcionamiento del mismo. (Ejemplo: bomba de combustible).

i) Luz de lluvia.

Es de uso obligatorio y deberá dar luz de color rojo, ubicado en la parte trasera del chasis, en condiciones de máxima visibilidad, y activada por un interruptor al alcance del Piloto.

Art.05 – Carrocería.

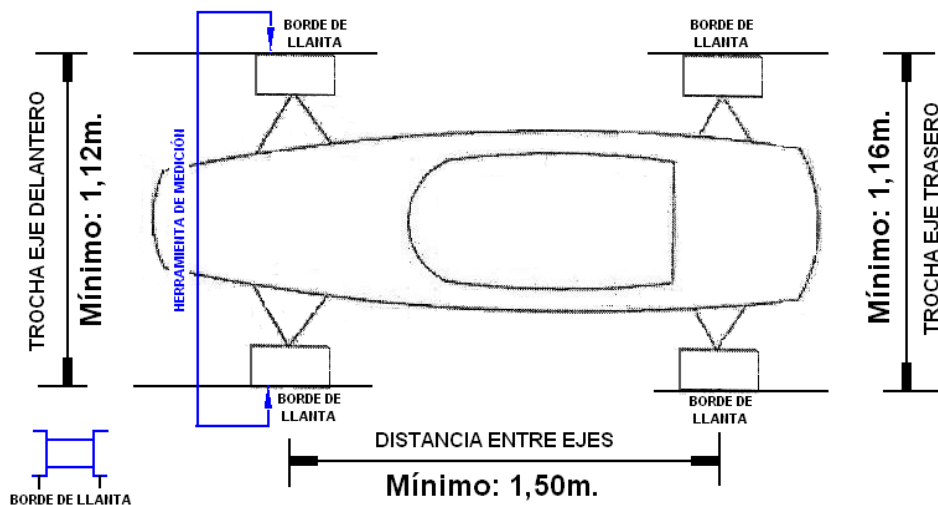
Debe ser similar a la de un auto de competición monoposto con ruedas descubiertas. No debe tener elementos provisorios. Debe tener dos (2) espejos retrovisores.

La trompa debe ser de fibra de vidrio, pudiendo tener una estructura interior de caño para su sujeción. No podrá estar recubierta en chapa o aluminio.

Art.06 – Bastidor.

Su construcción será libre de fabricación nacional, pudiendo ser monocasco. La estructura deberá estar compuesta por caños **tubulares, y/o** estructurales, soldados y no abulonados. Deberá tener una trocha MÍNIMA, para el eje delantero, de un metro con 12 centímetros (1.120mm. o 1,12m.), y para el eje trasero de un metro con 16 centímetros (1.160mm. o 1,16m), en ambos casos medido desde el borde externo de una llanta, hasta el borde externo de la otra llanta.

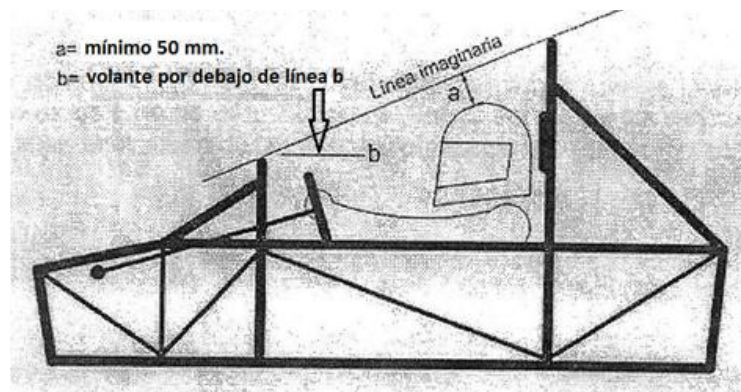
Por otra parte, deberá tener una distancia MÍNIMA entre ejes de un metro con 50 centímetros (1.500mm o 1,50m.)



Deberá tener dos arcos de seguridad. Uno, posterior al piloto, y otro, anterior se deberá tirar una línea imaginaria entra el arco posterior al piloto y el punto del chasis que primero tocaría en caso de vuelco, debiendo cumplirse con las cotas "a" de 50mm., Trazando una línea que una los puntos más altos de ambos arcos; el casco del piloto normalmente sentado debe estar debajo a una distancia mínima de 50mm.

Los dos arcos deben estar triangulados, y ser parte de la estructura del chasis.

Se prohíbe el uso de titanio o fibra de carbono



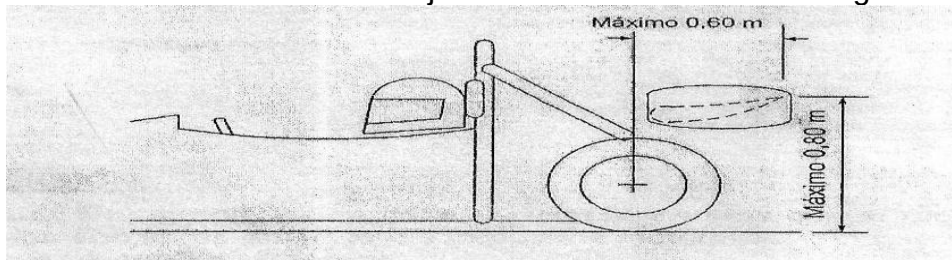
Cada vehículo deberá tener dos ganchos para fijación de la linga de remolque, uno en la parte delantera, y otro en la parte trasera, deberán estar pintados de color rojo y señalizados. Esta mejora de seguridad deberá ser incorporada durante el transcurso del presente campeonato.

Art. 07 – Dispositivos Aerodinámicos.

Los elementos aerodinámicos no son de uso obligatorio; pero en el caso de utilizarlos, no pueden ser movibles durante la marcha del vehículo y se deben respetar las siguientes medidas:

Alerón trasero:

No podrá sobrepasar los 80cm. desde el suelo hasta el borde de fuga, y la envergadura no deberá pasar la tangente a la cara interna de las ruedas trasera. Hacia atrás, la distancia máxima es de **70 cm** desde el centro del eje trasero hasta el borde de fuga del alerón.

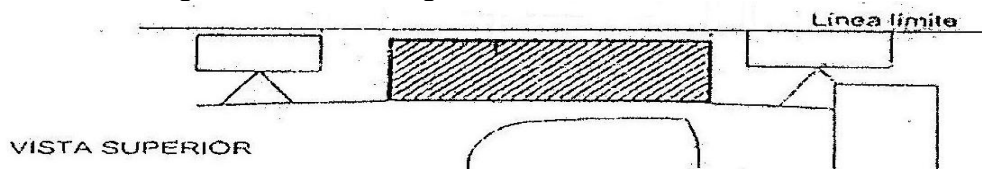


Alerón delantero:

La envergadura no deberá sobrepasar la tangente interna de las ruedas delanteras. La altura del borde de fuga no debe superar el centro de las ruedas delanteras, y el borde de ataque no deberá estar a más de **70cm.** hacia adelante desde el eje delantero.

Art. 08 – Pontones.

El uso de pontones laterales no es obligatorio, pero en caso de utilizarlos no podrán sobrepasar la línea imaginaria de las tangentes de las trochas externas delanteras/traseras.



Art. 09 – Suspensión.

La suspensión debe ser efectiva en las cuatro ruedas y los elementos que la componen son de construcción libre. Los amortiguadores no deben tener regulación externa que pueda variar su reglaje hidráulico.

Se prohíben los amortiguadores presurizados.

Art. 10 – Frenos.

El sistema debe ser hidráulico, de doble circuito y actuar sobre las cuatro ruedas simultáneamente. Las cañerías y flexibles deben tener mallado de acero en su parte externa. Se permite sistema de ventilación por aire, a lugares expuestos a excesiva temperatura del conjunto.

Art. 11 – Dirección.

El volante de dirección puede ser de diseño libre, pero debe ser de una sola pieza y poseer un dispositivo de extracción. Se prohíbe el uso de volantes de madera.

Debe tener una caja de dirección con un recorrido libre de tope a tope. Se prohíbe el uso de elementos flexibles tales como correas, cables o cadenas.

Art. 12 – Llantas.

El formato y diseño de las llantas es libre. Diámetro 10 pulgadas.

Art. 13 – Neumáticos.

Deben ser marca Black o Mediterránea y su dureza mínima de 47 shore. El diámetro es de 10 pulgadas. La banda de rodamiento de los neumáticos delanteros es de 4 pulgadas (+ - 3/8) y los traseros de 6 pulgadas (+ - 3/8).

Se permiten hasta **tres (3) juegos “slick”** nuevos por **“Número de Auto”**, y por **“Campeonato”**, contándose como juego nuevo el usado a partir de la primera tanda de clasificación de la primera fecha del Campeonato, aunque estos ya se hubieran utilizado con anterioridad. Dichos neumáticos deberán ser sellados, o resellados (de corresponder), previamente.

Está permitido el uso de cubiertas ancorizadas las cuales no serán consideradas dentro de los tres juegos habilitados.

En caso de determinarse carrera con pista húmeda, el piloto podrá optar por cubiertas slick o dibujadas a su criterio. Salvo que, por un estricto tema de seguridad, el Comisariato Deportivo haga obligatorio la utilización de cubierta para lluvia.

Personal designado por la categoría será el encargado de realizar una lista de los neumáticos “slick” asentados en cada pasaporte, denominado “Control de Neumáticos”. Esta será la herramienta habilitada para llevar el control de los mismos.

Cada uno de los neumáticos debe contener su respectiva numeración del fabricante, la cual será relevada por la categoría para control interno, y deberá ser asentada en el respectivo Pasaporte del vehículo. Será el piloto/concurrente el encargado de solicitar al personal del ente fiscalizador el asiento correspondiente.

Art. 14 – Tanque de combustible.

Su construcción es libre.

El material a usar es fibra de vidrio, chapa no ferrosa, o plástico utilizable en competición. Debe estar sujetado, en condiciones de máxima seguridad y tener respiradero antivuelco. No debe superar los límites de la carrocería, ni el arco de seguridad.

Art. 15 – Combustible.

La nafta será de uso comercial. Está prohibido el uso de aditivos alcohólicos, oxígenos portantes o nitrados, o cualquier elemento que aumente el octanaje de la nafta.

Art. 16 – Peso.

El pesaje se hará en condiciones de marcha, incluido el Piloto con todos los elementos de seguridad que deba usar.

Peso mínimo:

Con motor: 4T "Bajaj Rouser (NS200) / (AS200)"	275 Kg.
Con motor: 4T "Honda XR250" (Tornado) / CBX 250" (Twister)	275 Kg.

En caso de ser necesario se puede agregar lastre, que debe ser sólido de bloque de plomo y estar fijado al chasis en condiciones de máxima seguridad, con dos (2) bulones de acero de 8mm. y arandelas. Su posición es libre.

Art. 17 – Motores - CLASE B

MOTOR: BAJAJ ROUSER NS200 / AS200

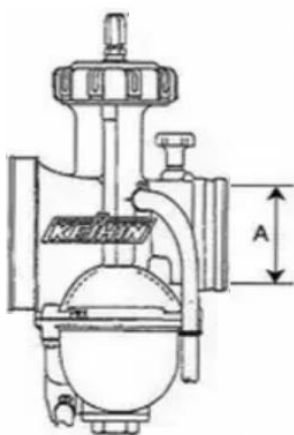
Monocilíndrico, de 4 tiempos y 4 válvulas, refrigerado por agua, árbol de levas a la cabeza y 199,5 cc de cilindrada. Se permite **hasta 205,1cc** de cilindrada como máximo, por trabajos de reparación en el cilindro.

No se permite ningún tipo de trabajo o preparación, que no sea la expresada en los artículos de este reglamento técnico.

a) Carburador:

De 1 (una) boca, de hasta 36mm de diámetro (+0.3mm), de cortina plana o circular. Deben ser para motores de motocicleta. La medida debe estar punzonada, grabada o en relieve sobre el cuerpo. Puede ser el original de la motocicleta NS200, o de reemplazo marca Keihin, Osaka o Motegi. Se pueden utilizar de medidas menores a 36mm, siempre y cuando la medida del carburador coincida con la que indique el cuerpo del mismo.

En caso de que la marca del carburador no se encuentre identificable sobre el cuerpo del mismo, se deberá presentar a la sede de la categoría para su correcta identificación, a fines de certificar la marca del carburador. Dicha marcación certificará que es correcta LA MARCA del carburador, mas no así su medida, la cual debe verificarse en la revisión técnica.



La medida a controlar es la indicada como A (diámetro interior). Se admite una tolerancia de 0,3 mm por diferencias en el diámetro original del carburador respecto de lo indicado por el fabricante. NO se permite trabajar el carburador en ninguno de sus conductos internos, modificar sus medidas o terminaciones.

Se prohíben los sistemas de sobrealimentación y/o inyección de combustible.

Se autoriza el uso del sistema powerjet, exclusivamente si es original del carburador.

Filtro de aire y adaptador libre de utilización no obligatoria. No se permiten sistemas de forzado de aire, así como el uso de tomas de aire de admisión que dirijan aire desde el frente del vehículo al ingreso del carburador.

b) Tubo de Admisión:

Original de goma, o su reemplazo de venta comercial o de fabricación artesanal. Debe mantener forma cilíndrica en su interior. Material, longitud y diámetro libre.

c) Encendido: CDI:

Original del motor. No se permite ningún tipo de modificación. La caja electrónica podrá ser sorteada entre los participantes o bien provista por la categoría.

Código: **JL35 1200 / JL35 1245.**

Para verificar que se esté utilizando el CDI provisto por la categoría o sorteado, el técnico podrá desconectar el mismo cuando el vehículo ingrese de una tanda oficial, para verificar que el vehículo se detenga, indicando que es la caja que se está utilizando.

No se permite el uso del sistema powershift, ni ningún tipo de sistema que intervenga de manera externa en el encendido facilitando el cambio de marchas.

Bobinas: Original o Alternativa. Cantidad 2 (dos).

d) Bujías:

Marca y rango térmico libre. Medidas originales, ubicación original. Cantidad de bujías: 3. Se prohíbe su torneado.

e) Válvulas:

Originales del motor, o alternativas marca 3B. Las medidas deben coincidir con las originales:

MOTOR "ROUSER"		VÁLVULAS	
ELEMENTO	ADMISIÓN	ESCAPE	Tolerancia
Diámetro de plato (cabeza)	28,86mm.	23,85mm.	+ / - 0,1 mm.
Diámetro del Vástago	4,3mm.	4,3mm.	+ / - 0,03 mm.
Largo del Vástago	93,85mm.	92,69mm.	+ / - 0,1 mm.
Balancín	Relación 1,2727	Relación 1,2727	

No se permite el uso de corrector de leva.

Guías de válvulas: Originales, con largo y diámetro original. No se permite su corte, ni su modificación dentro del conducto de admisión o escape. Se permite su reemplazo por alternativa, de fundición o de bronce, respetando las medidas originales.

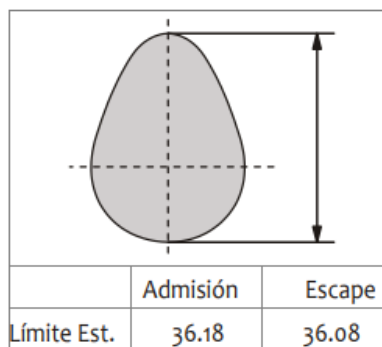
Asientos de válvulas: Deben ser los originales, respetando la posición, el diámetro exterior e interior, y el ángulo original en la parte de apoyo de la válvula con el mismo. No se permite el uso de asientos multi ángulos.

f) Levas:

Originales, con cruce y permanencia original. Medidas:

MOTOR "ROUSER"		LEVAS	
ELEMENTO	ADMISIÓN	ESCAPE	Tolerancia
Alzada (hasta)	5,83mm.	5,75mm.	+ 0,05 mm.

Altura de leva



g) Resortes de válvula:

Originales o reemplazo por MPI. Se permite suplementar los resortes de válvula originales.

h) Caño de escape:

Libre. Ubicación y fijación de la salida en la tapa de cilindros original.

i) Tapa de cilindro:

Original del motor. No se permite trabajar la superficie de la cámara de combustión. No se permite trabajar los conductos de admisión ni de escape, en ninguna de sus superficies. Se permite trabajar el plano de la misma en la parte de apoyo y sellado contra el cilindro, siempre y cuando se cumpla con la relación de compresión. Debe mantener sus terminaciones y medidas originales, incluyendo la medida del diámetro de la boca de admisión, que debe ser el original (34,7 mm). Se permite quitar el termostato.

Tensor de cadena: Puede ser el original del motor (Automático) o su reemplazo por uno regulable, de reposición o de fabricación artesanal.

j) Cilindro:

Diámetro de cilindro: 72 mm. Se permite **hasta 73mm MAXIMO (+0,1 mm)** por trabajos de reparación. **Carrera de pistón 49 mm (+/- 0,1 mm)**. Esto da una cilindrada máxima de 205,1cc.

k) Relación de compresión:

La relación de compresión máxima permitida es de **11,4 a 1**.

Se permite cambiar la bujía por una de iguales medidas, para la medición con plastilina.

El volumen de la cámara de combustión debe ser de **19,7cc** como MINIMO. Es decir, que **una masa de ese volumen debe caber en la parte superior del pistón y permitir que el motor gire**.

l) Pistón y aros:

Pistón original o alternativo de reposición, se prohíbe la utilización de pistón forjado. Debe ser de hasta 73mm de diámetro, con dos aros de compresión de 1mm de espesor, y 1 rasca aceite. No se permite ningún tipo de perforaciones, ranuras u otros trabajos en el pistón.

m) Biela:

Original de NS200, o de reposición marca W Standard.

n) Cigüeñal:

Original del motor. Carrera= 49 mm +/- 0,1 mm.

o) Sistema de lubricación:

Original del motor. Podrán acoplarse sensores de temperatura y presión de aceite al sistema, siempre y cuando no alteren el funcionamiento del mismo.

p) Embrague:

Original del motor, multidisco en baño de aceite. Se permite el reemplazo de discos por alternativos. Se permite el reemplazo de los resortes de embrague por otro modelo de distinta dureza o longitud, así como suplementar los resortes. Es obligatorio el uso del total de resortes (cuatro).

q) Caja de velocidades:

Original del motor, de 6 marchas.

	Rouser (NS/AS 200)
Rel. Primaria	3.273 (72 / 22)
1º	2,833 (34 / 12)
2º	2,067 (31 / 15)
3º	1,556 (28 / 18)
4º	1,238 (26 / 21)
5º	1,045 (23 / 22)
6º	0,917 (22 / 24)

r) Transmisión:

Cadena / Corona / Piñón libres. Paso 428 o 520.

Se prohíbe cualquier sistema de lubricación automática a la cadena transmisora, mientras el automóvil esté circulando sobre la pista de carreras, ya sea en forma oficial o no.

s) Adaptación del motor:

Ubicación del motor lateral o trasero. Anclajes y soportes de libre diseño.

t) Sistema de refrigeración:

El sistema deberá ser original del motor. Podrá colocarse acoples para utilizar medidor de temperatura.

Bomba de agua original.

Radiadores (Cantidad, forma, tamaño, material y posición) libres. Las fijaciones o colocaciones deberán estar en condiciones de máxima seguridad.

Electroventilador opcional; accionamiento libre.

Conexiones y mangueras, libres.

u) Juntas:

Juntas libres.

Retenes libres, manteniendo medidas y formas originales.

v) Encendido, estator:

Original del motor. Se prohíbe modificar o retirarlo.

w) Volante rotor:

Se prohíbe su alivianado y/o torneado. Se prohíbe cualquier tipo de modificación. Debe ser original del motor.

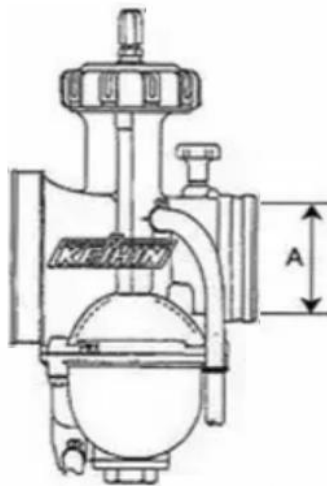
Motor: HONDA XR250 (Tornado) / HONDA CBX 250 (Twister)

Monocilíndrico, de 4 tiempos y 4 válvulas, refrigerado por aire, doble árbol de levas y 249cc de cilindrada. Se permite **hasta 255,9cc de cilindrada como máximo**, por trabajos de reparación en el cilindro.

a) Carburador:

De 1 boca, de hasta 36mm de diámetro, de cortina plana o circular. Deben ser para motores de motocicleta. La medida debe estar punzonada, grabada o en relieve sobre el cuerpo. Puede ser el original de la motocicleta XR250/CBX250, o de reemplazo marca Keihin, Osaka o Motegi. Se pueden utilizar de medidas menores a 36mm, siempre y cuando la medida del carburador coincida con la que indique el cuerpo del mismo.

En caso de que la marca del carburador no se encuentre identificable sobre el cuerpo del mismo, se deberá presentar a la sede de la categoría para su correcta identificación, a fines de certificar la marca del carburador. Dicha marcación certificará que es correcta LA MARCA del carburador, mas no así su medida, la cual debe verificarse en la revisión técnica.



La medida a controlar es la indicada como A (diámetro interior). Se admite una tolerancia de 0,2 mm por diferencias en el diámetro original del carburador respecto de lo indicado por el fabricante. NO se permite trabajar el carburador en ninguno de sus conductos internos, modificar sus medidas o terminaciones.

Se prohíben los sistemas de sobrealimentación y/o inyección de combustible.

Se autoriza el uso del sistema powerjet, exclusivamente si es original del carburador.

Filtro de aire y adaptador libre de utilización no obligatoria. No se permiten sistemas de forzado de aire, así como el uso de tomas de aire de admisión que dirijan aire desde el frente del vehículo al ingreso del carburador.

b) Tobera de Admisión:

Original del motor. Se permite el reemplazo de la tobera de admisión por otra alternativa, de aluminio, de hasta 36,5mm de diámetro interior. En el caso de utilizar una tobera alternativa, el interior de la misma debe ser cilíndrico en toda su longitud.

c) Encendido: CDI:

Original de motor CBX250. No se permite ningún tipo de modificación. La caja electrónica podrá ser sorteada entre los participantes o bien provista por la categoría.

Código: DENSO AZ071000-3070

Para verificar que se esté utilizando el CDI provisto por la categoría o sorteado, el técnico podrá desconectar el mismo cuando el vehículo ingrese de una tanda oficial, para verificar que el vehículo se detenga, indicando que es la caja que se está utilizando.

No se permite el uso del sistema powershift, ni ningún tipo de sistema que intervenga de manera externa en el encendido facilitando el cambio de marchas.

Bobinas: Original o Alternativa. Cantidad 1 (una).

d) Bujías:

Marca y rango térmico libre. Medidas originales, ubicación original. Cantidad de bujías: 1. Se prohíbe su torneado. Hasta 14mm de diámetro y 19mm de largo de rosca, con una sola arandela.

e) Válvulas:

Originales del motor, o alternativas marca 3B. Las medidas deben coincidir con las originales:

MOTOR "HONDA"		VÁLVULAS	
ELEMENTO	ADMISIÓN	ESCAPE	Tolerancia
Diámetro de plato (cabeza)	28mm.	23,5mm.	+ / - 0,1 mm.
Diámetro del Vástago	5mm.	5mm.	+ / - 0,03 mm.
Largo del Vástago	83,4mm.	83,15mm.	+ / - 0,1 mm.
	Exterior	Alto	Interior
Botadores	25,77mm.	20,07mm.	24,54mm.
Tolerancia	+ / - 0,03 mm.	+ / - 0,2 mm.	+ / - 0,2 mm.

No se permite el uso de corrector de leva.

Guías de válvulas: Originales, con largo y diámetro original. No se permite su corte, ni su modificación dentro del conducto de admisión o escape. Se permite su reemplazo por alternativa, de fundición o de bronce, respetando las medidas originales.

Asientos de válvulas: Deben ser los originales, respetando la posición, el diámetro exterior e interior, y el ángulo original en la parte de apoyo de la válvula con el mismo. No se permite el uso de asientos multi ángulos distintos al original.

f) Levas:

Originales, con cruce y permanencia original. Medidas:

MOTOR "HONDA"		LEVAS	
ELEMENTO	ADMISIÓN	ESCAPE	Tolerancia
Alzada ORIGINAL	8mm.	8mm.	+ / - 0,03 mm.

Válvula de ADMISIÓN	Se abre	10º APMS
	Se cierra	30º DPMS
Válvula de ESCAPE	Se abre	40º APMS
	Se cierra	0º DPMS

g) Resortes de válvula:

Originales o reemplazo por MPI. Se permite suplementar los resortes de válvula originales.

h) Caño de escape:

Libre. Ubicación y fijación de la salida en la tapa de cilindros original.

i) Tapa de cilindro:

Original del motor. No se permite trabajar la superficie de la cámara de combustión. No se permite trabajar los conductos de admisión ni de escape, en ninguna de sus superficies. Se permite trabajar el plano de la misma en la parte de apoyo y sellado contra el cilindro, siempre y cuando se cumpla con la relación de compresión. Debe mantener sus terminaciones y medidas originales.

Tensor de cadena: Puede ser el original del motor (Automático) o su reemplazo por uno regulable, de reposición o de fabricación artesanal.

j) Cilindro:

Diámetro de cilindro: 73 mm. Se permite **hasta 74mm MAXIMO**, por trabajos de reparación. (0,1mm tolerancia).

Carrera de pistón: 59,5 mm máximo (0,1mm). Esto da una cilindrada máxima de 255,9cc.

k) Relación de compresión:

La relación de compresión máxima permitida es de **9,5 a 1**.

Se permite cambiar la bujía por una de iguales medidas, para la medición con plastilina.

El volumen de la cámara de combustión debe ser de **30cc** como MINIMO. Es decir, que **una masa de ese volumen debe caber en la parte superior del pistón y permitir que el motor gire**.

l) Pistón y aros:

Pistón original o alternativo respetando las medidas originales, se prohíbe la utilización de pistón forjado. Debe ser de hasta 74mm de diámetro, con dos aros de compresión de 0,8 mm de espesor, y 1 rasca aceite de 2,4 mm de espesor.

m) Biela:

Original del motor (no de competición) para motores de 4 tiempos.

Se permite su reemplazo por otra marca Mahle, para el modelo Honda Twister CBX250 / Honda Tornado 250, con perno pistón de 17mm.

n) Cigüeñal:

Original del motor. Carrera = 59,5 mm +/- 0,1 mm.

o) Sistema de lubricación:

Original del motor. Podrán acoplarse sensores de temperatura y presión de aceite al sistema, siempre y cuando no alteren el funcionamiento del mismo.

p) Embrague:

Original del motor, multidisco en baño de aceite. Se permite el reemplazo de discos por alternativos. Se permite el reemplazo de los resortes de embrague por otro modelo de distinta dureza o longitud, así como suplementar los resortes. Es obligatorio el uso del total de resortes (cuatro).

q) Caja de velocidades:

Original del motor, de 6 marchas.

	CBX 250 (Twister)	XR250 (Tornado)
Rel. Primaria	3,100 (62 / 20)	3,100 (62 / 20)
1º	2,769 (36 / 13)	2,769 (36 / 13)
2º	1,882 (32 / 17)	1,777 (32 / 18)
3º	1,333 (28 / 21)	1,333 (28 / 21)
4º	1,083 (26 / 24)	1,083 (26 / 24)
5º	0,923 (24 / 26)	0,923 (24 / 26)
6º	0,814 (22 / 27)	0,814 (22 / 27)

r) Transmisión:

Cadena / Corona / Piñón libres. Paso 428 o 520.

Se prohíbe cualquier sistema de lubricación automática a la cadena transmisora, mientras el automóvil esté circulando sobre la pista de carreras, ya sea en forma oficial o no.

s) Adaptación del motor:

Ubicación del motor lateral o trasero. Anclajes y soportes de libre diseño.

t) Sistema de refrigeración:

El sistema deberá ser original del motor. Podrá colocarse acoples para utilizar medidor de temperatura. Bomba de agua original. Radiadores (Cantidad, forma, tamaño, material y posición) libres. Las fijaciones o colocaciones deberán estar en condiciones de máxima seguridad.

Electroventilador opcional; accionamiento libre. Conexiones y mangueras, libres.

u) Juntas:

Las juntas son de espesor libre, uniformes en toda su superficie.

Retenes libres, manteniendo medidas y formas originales.

v) Encendido, estator:

Original del motor. Se prohíbe modificar o retirarlo.

w) Volante rotor:

Se prohíbe su alivianado y/o torneado. Se prohíbe cualquier tipo de modificación. Debe ser original del motor.

Art. 18 – Medición de la compresión.

La verificación de la relación de compresión se realizará con el equipo de medición marca Lisso, modelo Compress. El concurrente del vehículo deberá declarar el diámetro del cilindro y la carrera del pistón.

Se debe colocar el inserto correspondiente (plano o cónico) en el alojamiento de la bujía, el cual deberá estar al ras de la superficie de la cámara de combustión, este punto es fundamental para que el equipo realice una correcta medición. (Ver fotos).

En caso de que, a criterio de los Comisarios Técnicos actuantes y los respectivos Concurrentes, surgieran dudas en la verificación de la Relación de Compresión con el instrumento Lisso, la comprobación definitiva de la FRAD, se realizará de acuerdo al método que se describe a continuación:

Para la medición de la compresión se usará la fórmula:

$$RC = \frac{V + V_{cct}}{V_{cct}}$$

Donde:

RC= Relación de compresión.

V = Volumen real del cilindro. Valor $\pi=3,1416$

Vcct = Volumen de la Cámara de Combustión Total (Tapa + junta + **Corona de Pistón**)

Vt = Volumen de la Tapa.

El cilindro se sellará con grasa neutra y el líquido para medir será el combustible utilizado en la competencia.

Se tomará hasta el primer hilo inferior de la rosca del alojamiento de la bujía.

Se utilizará:

Una bureta de 50ml.

Una placa de acrílico con volumen predeterminado, a los efectos de cubicar el volumen de pistón que se encuentre por encima o por debajo del plano del block (en este caso, el cilindro), en el PMS.

El líquido a utilizar será el combustible utilizado en la competencia.

Queda establecido que la verificación de la compresión se realizará en la condición que llegue el motor, es decir, no se permite limpiar o sacar el carbón de la cámara ni de la cabeza del pistón, si se permite, limpiar la superficie del cilindro, y de la tapa del cilindro, a fin de colocar el acrílico, con una delgada capa de grasa neutra que selle las superficies.

La bujía deberá contar con su arandela original.

En primer lugar, se verificará la cámara de combustión de la tapa de cilindros.

En segundo lugar, se verificará el espacio entre la superficie del block (en este caso, el cilindro) y la cara superior del pistón, tomada en el PMS.

En tercer lugar, se calculará el volumen de la junta de la tapa, matemáticamente, midiendo el diámetro y espesor de la misma.

Por último, estos volúmenes se sumarán, y se aplicará la fórmula mencionada previamente en el presente artículo.

Artículo 19 - REGLAMENTO ABIERTO

El Presente Reglamento permanecerá abierto hasta la tercera (3º) fecha inclusive, del actual campeonato, permitiendo de esta forma realizar las modificaciones necesarias a fin de equiparar la Clase.

ANEXO “RT 2025 -CLASE B- ILUSTRACIONES”