

**FEDEMOT – CAMPEONATOS 2025**  
**REGLAMENTO TECNICO OVALO**  
**Categoría 110 cc STD**  
**PROMOCIONAL – GRADUADOS – PESADOS**

Art. N° 1 – Motos: Podrán participar motos de origen chino, como Guerrero, Motomel; Gilera, Zanella, Mondial, Honda Biz, Honda Wave 110, que cumplan con los requisitos de este reglamento.

Art. N° 2 – Motor: de 4 (cuatro) tiempos, solo dos válvulas, 110 CC. Con caja de 4 (cuatro) marchas. En funcionamiento

Art. N° 3 – Chasis: Totalmente original, horquilla trasera original pudiéndose variar el largo y manteniendo anclajes de sujeción al cuadro original, se permite reforzar. Se permite quitar el tanque de combustible de chapa original, angostar asiento respetando los anclajes originales, manubrio, pedalines, caballete y todo saliente que se considere peligroso, respetando los criterios de seguridad.

Suspensión Delantera: **Se deberá usar doble cristo**. Uno inferior y otro superior de fabricación nacional o importado, de deberá tener en cuenta la fabricación en gran escala y encontrándose disponible a la venta. Se podrá alargar los barrales, la unión deberá ser visible entre medio de los cristos, y será autorizado cada caso por la Autoridad Deportiva a su solo criterio.

Suspensión trasera con o sin amortiguadores (opcional) se prohíbe mono shock o a gas

Art. N° 4: Ruedas y neumáticos libres de motocicletas, rodado 17”, 16” o 14” trasera sin taco.

Art. N° 5 - Cigüeñal: Original o su reemplazo nacional igual al original, en sus medidas y formas, según modelo, con material magnético y con recorrido de 49,50 mm. o 55,50 mm. Y con una tolerancia de +0,05 mm. Prohibido el rellanado, el torneado y balanceado del mismo. **Se permite el 3° apoyo lado encendido**. Se permite “soldar” el muñón. PROHIBIDO CIGÜEÑAL DE COMPETICIÓN.

Art. N° 6 – Cilindro STD exterior, Se podrán intercambiar entre las distintas marcas de motos. Material: aluminio o fundición refrigerado por aire, debiéndose respetar la cilindrada al momento de la revisión. No se permiten cromados o imitación.

Art. N° 7: Cilindrada máxima hasta 116, CC. Sin tolerancia.

Art. N° 8 – Pistón: STD Original o su reemplazo nacional, chino o japonés, con las mismas características al original, respetar las medidas indicadas en el croquis adjunto al final de este reglamento, resto libre preparación Libre preparación.

Art. N° 9 – Aros: Prohibido aro L o Cónico. Cantidad 3 (tres) medida mínima permitida 0,90 mm sin expansor (compresión) y 1.80 mm con expansor (rasca aceite)

Art. N° 10 – Biela: original o su reemplazo nacional o importada medida entre centro 94 mm o 100mm

Art. N° 11 – Perno de Pistón: Original de 13 mm x 42mm de largo. De diámetro, interior libre, trabas de perno o tapones de teflón libres.

Art. N° 12 – Tapa de Cilindro: Original de 110 CC. O su reemplazo universal chino. Diseño de cámara libre. Se permite agrandar y pulir conductos de admisión y escape. Prohibido agregar material de cualquier tipo o cambiar anclaje de árbol de leva, balancines o espárragos, en las tapas de Honda Biz es obligatorio tapar orificio de escape.

Art. N° 13 – Guías de Válvulas: Posición original, preparación libre.

Art. N° 14 – Válvulas: Cantidad 2 (dos) con vástagos de 5 mm. o 5,5 mm. Formato libre. Diámetro máximo para válvulas de admisión: 23 mm.+ 0,10 mm. Largo libre. Diámetro máximo para válvulas de escape: 20 mm.+ 0,10 mm. Largo libre.

Art. N° 15 – Resortes de válvulas: libre en dureza y cantidad. Suplementos libre.

Art. N° 16: Platillos de válvulas originales, trabas libres.

Art. N° 17 - Balancines: Originales o su reemplazo japonés. Se permite el rellenado en apoyo con la leva, respetando anclajes originales.

Art. N° 18: Juntas y retenes del motor opcionales. Rulemanes libre.

Art. N° 19: Compresión libre.

Art. N° 20- Árbol de levas: Libre, con un máximo de alzada de válvulas de 6 mm.+ 0,10 mm que puede ser medido desde el platillo de la válvula para admisión y escape. Se medirá alzada de válvula sin luz de regulación.

Art. N° 21-Carburador:

**A- PROMOCIONAL:**

Original del motor o su reemplazo igual al original, chino marcas Keihin Rong-hua replica de origen chino. (NO SE PERMITEN CAMBIAR POR CARBURADORES JAPONESES). Se verificará que el carburador sea efectivamente chino, Diámetro máximo del difusor 19 mm.+0,20 mm. Altura máxima del interior contra la cortina 18.50 mm , ancho máximo del interior 13,02 mm , cortina de 15 mm. De diámetro por 24,5 mm de largo. Formato exterior e interior original. Se permite agrandar paso calibrados de combustible y eliminar sistema de cebador. Aguja original. Prohibido agregar o quitar material de cualquier tipo. Filtro de aire libre.

**B- GRADUADOS:**

Original exterior. Libre interior: Alto 25 mm y Ancho 18,65 como máximo. Con cortina de 20 mm máximo. Con tubo de admisión autorizado (art.22), adaptador libre solamente para el carburador. Se puede utilizar el de la categoría Promocional.

**C- PESADOS:**

Original exterior. Libre interior: Alto 25 mm y Ancho 18,65 como máximo. Con cortina de 20 mm máximo. Con tubo de admisión autorizado (art.22), adaptador libre solamente para el carburador. Se puede utilizar el de la categoría Promocional.

Art. N° 22 – Tubo de Admisión: Orientación delantera izquierda, pueden ser:

A- Original STD exterior del motor.

B- Honda Pop STD exterior.

C- El modelo que se ajusta al Anexo 2 del presente Reglamento.

D- El modelo que se ajusta al Anexo 3 del presente reglamento (SOLO Graduados y Pesados).

Art. N°23: Distancia de anclaje de tubo de admisión y escape original. Se puede cambiar los espárragos de admisión escape x mayor diámetro.

Art. N° 24: ENCENDIDO: Libre a volante. Prohibido uso de rotor interno o batería. Se puede torrear el cono del volante o el cono del cigüeñal y bendix para acercar el volante al rulemán. **Se permite el 3° apoyo de cigüeñal en la tapa de encendido.**

Art. N° 25: Caja de Velocidad de 4 (cuatro) marchas libre, en funcionamiento.

Art. N° 26 EMBRAGUE: Original, preparación libre. Centrifugo opcional. Se permite comando de embrague en el manubrio.

Art. N° 27 – Frenos: A disco o a tambor, en funcionamiento los dos. Prohibido ciclismo

Art. N° 28: Deberá tener interruptor de corte de Encendido obligatorio, tipo pulsador, en el manubrio del lado izquierdo, en perfecto funcionamiento

Art. N° 29:-Bujía: Diseño original de grado térmico libre. Paso 10 mm. x 1 mm. Prohibida la del TC. El afloramiento de la bujía deberá ser el STD

Art. N° 30: Peso mínimo

A- **PROMOCIONAL**: 130 kg. Durante todo el Evento con Piloto y vestimenta incluida.

B- **GRADUADOS**: 130 kg. Durante todo el Evento con Piloto y vestimenta incluida.

C- **PESADOS**: **Peso mínimo del Piloto con la vestimenta completa 85kg (sin lastre alguno)**. Peso mínimo de la moto sola 63kg.

Art. N° 31: Sistema de puesta en marcha de pie o eléctrico, opcional pero tiene que funcionar uno de ellos. Se permite sacar batería, burro de arranque, cadena de mando y rodillo de bendix, se puede eliminar torre del burro

Art. N° 32: Combustible: Prohibida la utilización de aditivos o alcoholes, solamente nafta, libre su octanaje. Terminada Clasificación, Serie y Final será obligatorio tener en el tanque la cantidad suficiente de combustible para permitir realizar el control, dicha cantidad no debe ser inferior a 200cc (ideal 400 cc). En caso de no poder realizarse el control correspondiente, se procederá a su exclusión. El control del combustible se llevara a cabo mediante la utilización del medidor comparador de combustibles fabricado por CICROSA S.A. o SuperDesarrollos ModeloSD18. **La medición de la comparación de combustibles no debe superar los 10 puntos, caso contrario se procederá a su exclusión.**

Art. N° 33 – Escape: Libre, no debiendo pasar el perímetro de la rueda trasera.

Art. N° 34: Lastre de plomo abulonado al chasis de lo contrario no podrá largar. El chasis debe tener un lugar destinado para el abulonado de plomos, los cuales deben estar sujetos con un bulón no menor de 10 mm de diámetro con sus respectivas tuercas auto frenante. De colocarse en el carter del motor, los plomos deberán adaptarse con la forma del cubre carter, teniendo un bulón que los sostengan frenados, dicho bulón no deberá sobresalir de los respectivos plomos. **QUEDA TOTALMENTE PROHIBIDO SUJETAR LOS PLOMOS CON PRECINTOS O CUALQUIER OTRO OBJETO DE AMARRE NO MENCIONADO EN ESTE ARTÍCULO.**

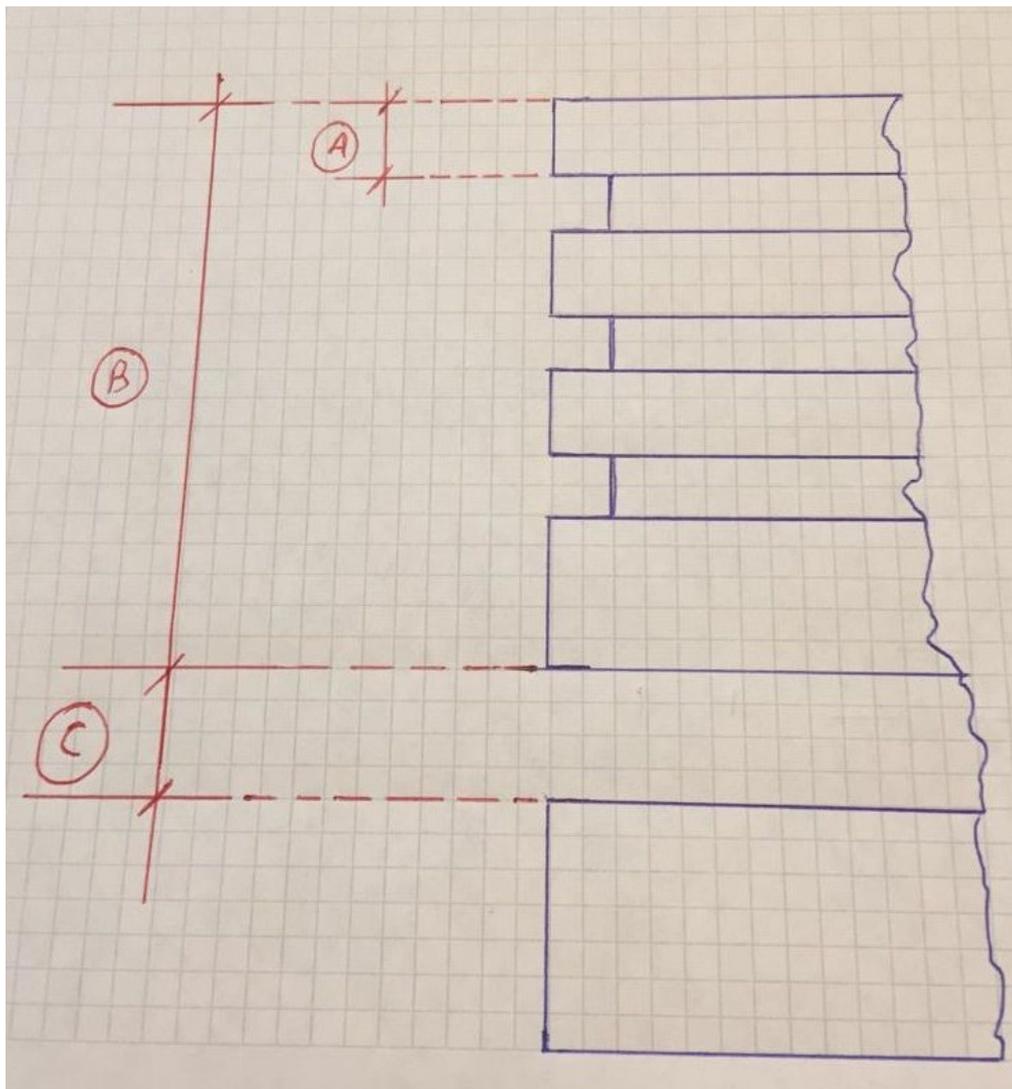
Art. N° 35: Retenes de válvula y junta de tapa de cilindro opcional.

Art. N° 36: Tensor y engranajes de distribución libre.

Art. N° 37. Números identificatorios: Uno al Frente y uno en el lateral derecho, totalmente legibles con el fondo negro numero blanco.

### ANEXO 1

Croquis de cotas de pistón



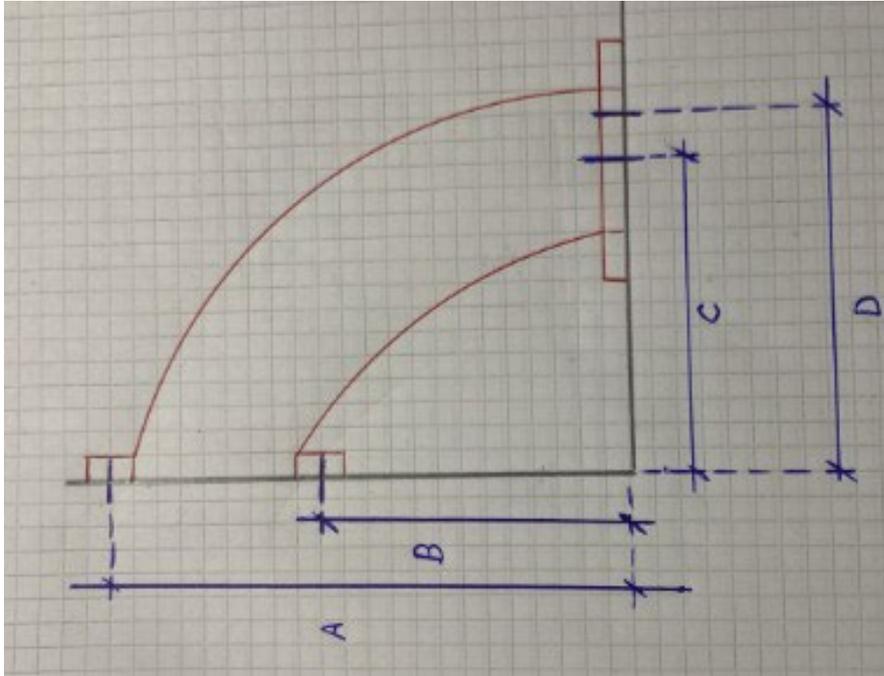
**Cota "A"** distancia **MINIMA** entre el borde superior de la ranura del primer aro hasta el borde del superior del pistón **3,7 milímetros**.

**Cota "B"** distancia **MAXIMA** entre la parte superior del perno de pistón hasta la parte mas alta del plano de la cabeza de pistón **13.2 milímetros**.

**Cota "C"** diámetro del perno de pistón **13 milímetros**.

## ANEXO 2

Croquis Tubo de admisión



COTA A: Distancia mínima 56mm. (tolerancia+3mm)

COTA B: Distancia mínima 37mm. (tolerancia+3mm)

COTA C: Distancia mínima 42mm. (tolerancia+3mm)

COTA D: Distancia mínima 45mm. (tolerancia +3mm)

Medidas tomadas al centro de los agujeros de los tornillos/espárragos de sujeción.

### **ANEXO N° 3**

**SOLO Categoría GRADUADOS y PESADOS**, podrán usar los tubos de admisión indicado en el art. N° 22, o el tubo mostrado en la foto siguiente, fabricado por GP Aluminum.-



**EDICION 2025**