

REGLAMENTO TECNICO 2026



K.P.S

KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO

110cc 4 TIEMPOS ESCUELA

150cc 4 TIEMPOS MEJORADA

150cc 4 TIEMPOS MASTER MEJORADA

150cc 4 TIEMPOS STANDARD JUVENILES "A"

150cc 4 TIEMPOS STANDARD MAYORES "B"

150cc 4 TIEMPOS STANDARD MAYORES "C"

150cc 4 TIEMPOS LIBRE MULTI

125cc INTERNACIONAL



1. CHASIS

Chasis libre, de fabricación nacional. Está compuesto de:

1.1. BASTIDOR DEL CHASIS.

De construcción tubular con caño de acero magnetizable de sección cilíndrica sólidamente vinculado, sin opción a desmontaje de alguna parte.

Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre el incidan cuando este se encuentre en movimiento. Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting.

La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular. Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.

Piezas auxiliares: a fin de hacer más resistente al karting, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del karting, de su conductor o de los otros pilotos.

1.2. DIMENSIONES

Para todas categorías, distancia entre ejes: mínimo 1010mm - máximo 1040mm, +/- 0.10

Longitud exterior: 182cm máximo.

Trocha delantera: 108 cm máximo de exterior a exterior.

Trocha trasera: 125 cm máximo de exterior a exterior.

Se medirá con el karting y el piloto arriba de la balanza (o superficie plana).

En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis (respecto de la trompa o el paragolpes trasero)

EL INSTRUMENTO DE MEDICION DE TROCHAS DENTRO DE LA TÉCNICA, NO PODRÁ RECIBIR NINGUNA RESISTENCIA DE PARTE DEL KARTING NI FUERZA EXTERIOR (PRESIÓN HACIA EL PISO) PARA PODER REALIZAR EL CONTROL CORRECTAMENTE.

1.3. PIEZAS PRINCIPALES DEL CHASIS.

Hace mención a elementos tales como: llantas y sistema de fijación, eje trasero y sus respectivos soportes, punta de eje, y sistema de comando de dirección. Todos estos elementos deben estar rígidamente vinculados conformando la estructura del chasis. Únicamente se permiten vinculaciones articuladas en el montaje de las mazas sobre las puntas de eje, el eje trasero sobre el bastidor, las puntas de eje sobre el bastidor y los movimientos necesarios para la dirección. Está totalmente prohibido cualquier sistema de suspensión ya sea hidráulico, neumático o mecánico.

1.4. EJE TRASERO.

Eje rígido, macizo o hueco, construido con un diámetro exterior constante en toda su longitud.

Para eje de $30 \pm 0,2$ mm la trocha debe ser de un máximo de 125cm.

1.5. PARAGOLPES

Son de uso obligatorio y están compuestos de las protecciones delanteras, traseras y laterales.

1.6. PARAGOLPES DELANTERO

Realizados en acero magnético y compuestos de al menos dos elementos, independientes de la sujeción de los pedales.

Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 400mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 200mm y 250mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior deben estar separadas 550mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal.

El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de como mínimo 300mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis.

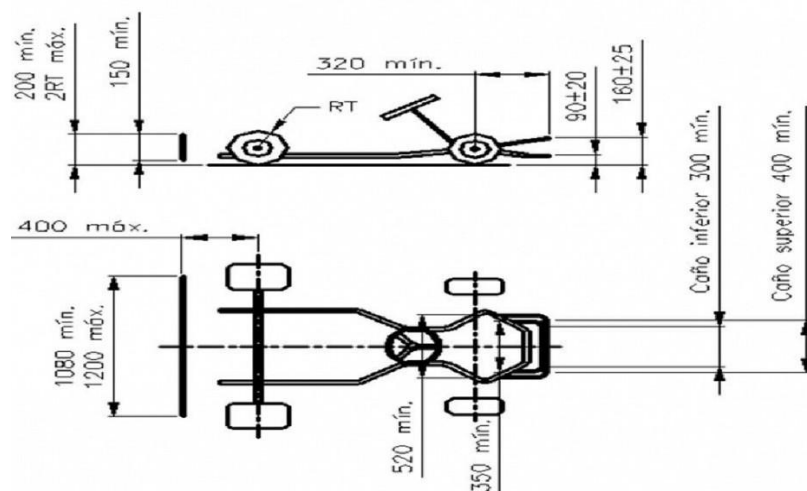
1.7. PARAGOLPES TRASERO

De Plástico o conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra anti enclavado y una barra superior.

Ambos Tipos deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedará unido en su parte inferior a los largueros del chasis.

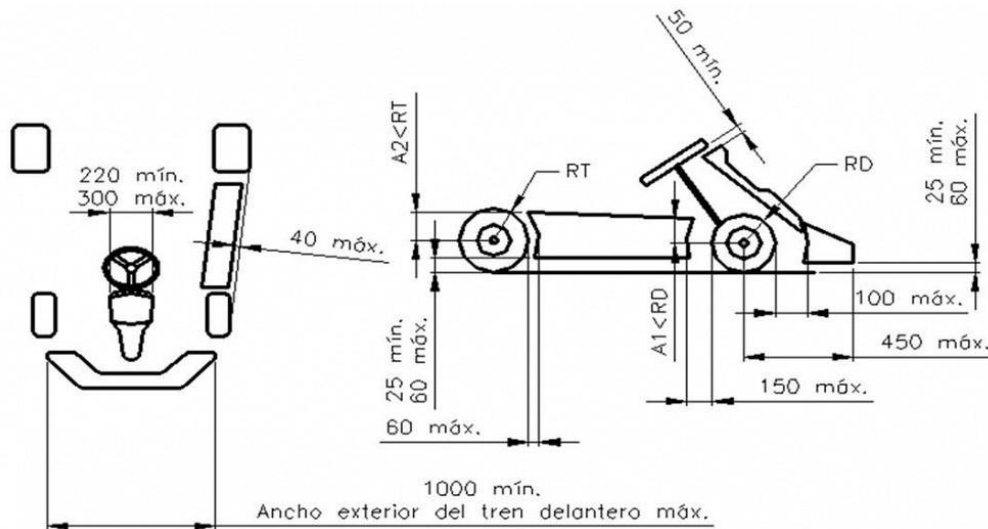
La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200mm.

La barra anti-enclavado para el paragolpes de hierro tendrá una altura de $80\text{mm} \pm 20\text{mm}$ del suelo Proyección trasera (saliente): máximo 400mm.- Despeje del suelo: mínimo 25mm, máximo 60mm si se usan paragolpes integrales de protección de las ruedas traseras.



Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150mm del suelo.

Ancho mínimo: 1080mm. Ancho máximo: 1200mm.



1.8. PUNTAS DE EJE

No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

1.9. PISO

Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbalen de la plataforma del piso. En caso de que estuviera calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10mm.

1.10. DIRECCIÓN

Debe ser comandada por un volante en forma circular, pudiendo su tercio superior ser recto. Se prohíbe toda dirección por cable o por cadena. Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad (tuercas enchavetadas, remachadas o autoblocantes). Cualquier dispositivo montado en el volante no debe sobresalir por más de 20mm, del plano delantero del volante y no debe tener los bordes afilados.

1.11. VOLANTE DE CONDUCCIÓN

Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto.

1.12. PIEZAS AUXILIARES DEL CHASIS

No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente Reglamento y demás disposiciones facultativas. Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales. Dentro de ellas se encuentran:

1.12.1. CARROCERÍA

La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números; todas de uso obligatorio. La carrocería debe tener una terminación impecable, sin



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5mm. Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.

La carrocería deberá ser homologada conjuntamente con los chasis por r parte del fabricante de los mismos, no debiendo ser obligatoriamente fabricada por el constructor del chasis. Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis. El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar. Deberá utilizarse polietileno, polietileno o material plástico de características similares, no astillable.

1.12.2. PONTONES LATERALES

Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos traseros, deberán estar contruidos en plástico únicamente. Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60mm (sesenta).

Se permite únicamente realizar cortes con la finalidad de poder realizar el montaje del escape. Ningún sector de los pontones podrá cubrir alguna parte del piloto sentado en su posición normal. No podrán presentar más orificios que los necesarios para su fijación. En su superficie vertical trasera cerca de las ruedas debe haber un espacio para los números de identificación del karting.

1.12.3. PANEL FRONTAL

No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm con el volante y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero. No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando éste en la posición normal de conducción. Su ancho mínimo es de 250mm y 300mm máximo.

1.12.4. CARENADO FRONTAL

Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No debe tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1.000mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650mm (ver figura anterior). El Carenado Frontal o Trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero. De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. Se permite la utilización de un precinto plástico para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no deberá estar sujetando la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

1.13. PLACA PORTA NÚMEROS

De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.

1.14. NÚMEROS DE COMPETICIÓN

Serán únicos y utilizados por el año de duración del campeonato. Está totalmente prohibido



cambiar de número en lo que dure el campeonato. Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince).

1.15. IDENTIFICACIÓN DEL PILOTO

Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.

1.16. TANQUE DE COMBUSTIBLE

Deberá ser colocado debajo de la torre de dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible y de color transparente, únicamente, a fin de que exteriormente se observe el contenido.

1.17. BOMBA DE COMBUSTIBLE

Libre.

1.18. FRENOS

1-18-1 Frenos traseros: libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.

1-18-2 Frenos delanteros: de uso opcional.

1.19. PEDALES

Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero.

Acelerador: El acelerador debe estar accionado por un pedal, este deberá estar dotado de un resorte de retorno.

1.20. TRANSMISIÓN

A cadena, con eje rígido.

1.21. COLECTOR DE COMBUSTIBLE

Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero. Este deberá tener como mínimo 400cc de capacidad.

1.22. PROTECTOR DE CADENA

Todo Karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 40 (cuarenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.

1.23. LASTRES

Deben ser bloques sólidos de plomo, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos tornillos de un diámetro mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas auto frenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior.



1.24. BATERÍA

Perfectamente sujeta de ubicación libre.

1.25. PESO MÍNIMO

Es el peso que debe acusar en la balanza el conjunto compuesto por Piloto, indumentaria, implementos de seguridad personal y vehículo tal y como dicho conjunto terminó la prueba. En el pesaje no se tendrá tolerancia de ninguna clase, siendo el resultado que arroje la balanza INAPELABLE.

1.26. ADQUISICIÓN DE DATOS

Se permite la Adquisición de Datos. Estando Prohibido cualquier Sistema de Telemetría. Entiéndase por telemetría al envío de datos en tiempo real desde el kart hacia los boxes y viceversa.

1.27. SENSOR DE TIEMPOS

El sistema de cronometraje será el denominado “electrónico” con sistema del tipo AMB o similar. El Kart antes de salir a pista deberá estar dotado del sensor correspondiente, ubicado en la parte lateral izquierda de la butaca del piloto y deberá estar sujeto de una forma segura, evitando así su desprendimiento, también se deberá controlar que este no tome contacto directo con el piso. Será responsabilidad única del piloto, la vigilancia del sensor. La falta del mismo al momento de salir a pista, será pasible de una sanción en multa que aplicarán los Comisarios o director de la Prueba. El piloto que posea sensor propio deberá declarar el número del mismo, en el momento de la inscripción y deberá figurar en la ficha de inscripción que se entrega en el campo asignado para el número del sensor. Es obligatorio una vez finalizada la competencia, entregar el sensor contratado a las autoridades correspondientes en buen estado y limpio. Para aquel piloto que se retire del circuito por cualquier causa y que no haya entregado el sensor contratado se le aplicara una sanción. La rotura del dispositivo corre por cuenta del piloto, el cual deberá abonar el costo del mismo al precio del mercado actual.

1.28. NÚMEROS

Serán designados por la Comisión Directiva por el tiempo de duración del Campeonato. El karting deberá tener 4 (cuatro) números, distribuidos de la siguiente manera: en la defensa trasera, y babero delantero de tamaño 20cm x 20 cm (veinte centímetros por veinte) y en ambos pontones laterales de 15 cm x 15 cm (quince centímetros por quince). Deberá respetar el color correspondiente a la categoría en la que participa.

1.29. PROTOCOLO DE CONTROL DE COMBUSTIBLE

Solo se permitirá combustible de uso comercial, de venta pública de las denominadas “Estaciones de Servicio”.

2. NEUMÁTICOS

10.1. TODAS las Categorías 150cc: 2 (dos) juegos de gomas al año como MAXIMO marca MG SELLO NARANJA compuesto RL1.

10.2. Categoría ESCUELA 110cc: 1(uno) juego de gomas al año como MAXIMO marca MG SELLO NARANJA compuesto RL1.



10.3. Categoría INTERNACIONAL 125cc: 2(dos) juegos de gomas al año como MAXIMO marca **MG SELLO NARANJA compuesto RL1.**

10.4. ACLARACIÓN

Los juegos de gomas serán registradas con los datos del piloto, número de karting y categoría, con su código de barra para luego ser controlada por los comisarios técnicos. LOS NEUMATICOS DE CLASIFICACION DEBEN SER LOS MISMOS PARA LA SERIE Y LA FINAL, a excepción de lluvia en cualquiera de estas situaciones.

De lo contrario será descalificado de la serie/final.

Definición de JUEGO DE GOMAS O JUEGO DE GOMAS NUEVO: Neumáticos utilizados para clasificación, serie y final.

10.5. Neumáticos de lluvia LIBRES.

10.6. El piloto contará con un neumático delantero y uno trasero de repuesto en caso de rotura total que no se pueda utilizar para el evento. Los mismos deberán ser notificados al los comisarios técnicos para su registro.



4. REGLAMENTOS TECNICOS POR CATEGORÍA:
CATEGORÍA 110cc ESCUELA

1

EDAD PERMITIDA

Desde los 5 años cumplidos hasta los 10 años inclusive

PESO REGLAMENTARIO

120kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo blanco y número negro

Numeración: 1al 999



CATEGORIA 110 4T ESCUELA

11.1.1. MOTOR MULTIMARCA CHINO

AUTOMATICO 110 cc

11.1.2. CARTER

Cárter 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.

11.1.3. CILINDRO

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificado hasta un diámetro de 54,55mm como máximo, altura 69 mm $\pm 0,3$ mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de la base de cilindro, material y espesor libre.

11.1.4. TAPA DE CILINDRO

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, material y espesor libre. 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 Total exterior: 91mm $\pm 0,2$ mm.

Se permite por estética el arenado exterior.

Casquillos: Admisión: 19,65mm Máximo. Escape 17,70mm Máximo.

Prohibido el agregado de material y pulido de ambos conductos.

Conductos: Entrada de Admisión: 24,50mm Máximo. Salida Escape: 24,50mm máximo.

La Tapa de cilindro deberá cubicar 10 cm cúbicos, como mínimo en el cielo, con válvulas y bujía como terminó la competencia. Este elemento se medirá con bureta por barrido con aceite hidráulico. Permitido Retirar el Descompresor

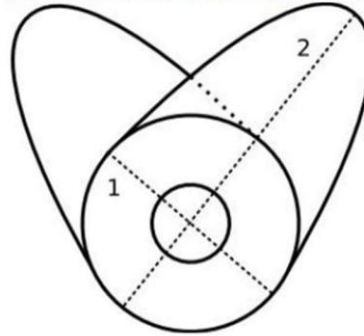
11.1.5. RELACION DE COMPRESION: Libre.

11.1.6. ARBOL DE LEVAS

Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original (tolerancia 1 diente para cada lado). No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza. El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los 3 tornillos originales. Corona original. Al menos uno de los agujeros de anclaje deberá tener un diámetro máximo de 6mm. Comparado con plantilla para tal fin.

Alzada: deberá ser de 5.90 mm máximo sin tolerancia, medida al platillo de válvula sin luz de válvula con comparador centesimal. Árbol de levas respetando plano adjunto y comparado con plantilla para tal fin.

**ARBOL DE LEVAS GUERRERO 110CC CENTRIFUGO
(VISTA LADO OPUESTO AL ENGRANAGE)**



1. **Circulo Base:** 21mm \pm 0,1mm.
2. **Altura Camones:** ADMISION 26,6mm \pm 0,1mm. ESCAPE: 26,4mm \pm 0,1mm.

11.1.7. GUIA DE VALVULAS

Originales en material, forma y dimensiones, o similares de venta comercial, respetando material, forma y dimensiones de la pieza original.

11.1.8. VALVULAS

Originales o similares de venta comercial, respetado solamente las dimensiones de vástago, plato y altura total, tanto para la admisión como para el escape. Se permite la rectificación del asiento de válvulas a 45° (cuarenta y cinco grados).

11.1.9. HOLGURA DE VÁLVULAS

Libre.

11.1.10. PROHIBIDO EL USO DE VÁLVULAS DE TITANIO.

11.1.11. PLATILLO DE VALVULAS

Originales o similares en forma y dimensiones.

11.1.12. RESORTE DE VALVULAS

Dos (2) resortes por válvula, originales o similares, uno exterior y otro interior.
(Precarga Libre)

11.1.13. RESORTE INTERIOR

Diámetro de alambre 1.80mm \pm 0.1mm. Cantidad de espiras: 8,5.

11.1.14. RESORTE EXTERIOR

diámetro de alambre 2.60mm \pm 0.1mm. Cantidad de espiras 6,5.

11.1.15. BALANCINES

Originales o similares. Manteniendo ángulo y demás medidas originales.

11.1.16. CIGÜEÑAL

Original o similar, manteniendo su recorrido, masa y balanceo. Recorrido 49,5mm.
Peso Cigüeñal punta larga: 2,017kgs \pm 50gr.

11.1.17. BIELA

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



11.1.18. PISTON

Original del motor o provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma, dimensiones y la cantidad de aros (tres). Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Prohibido cualquier tipo de mecanizado, salvo el frentado de su cabeza para llevarlo a la medida establecida. Desplazamiento $1\text{mm} \pm 0,2\text{mm}$

11.1.19. AROS

Cantidad tres (3), dos planos y uno de tipo aceitero con dos láminas. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.

11.1.20. BRIDAS INTERMEDIAS

De uso opcional. Éstas se ubican, una entre el carburador y de admisión (brida intermedia superior) y la otra entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros (brida intermedia inferior), ambas deben ser instaladas con los anillos de goma originales o con una junta por lado de espesor máximo 1mm, material libre.

11.1.21. CARBURADOR

Se acepta el original que trae el motor (chino) technology from japan. Original del motor o su recambio igual al original. Guillotina $\text{Ø}15,0\text{mm}$. Garganta de 13,1 mm máximo por 18,2mm máximo. **Esta permitido eliminar el cebador.** Difusor original y aguja original. Prohibido modificar las dimensiones, forma o terminación superficial de cualquiera de sus piezas. El diámetro de paso de combustible del surtidor principal y el surtidor lento son libres. Aguja: forma y posición ORIGINAL SIN SUPLEMENTOS, con la traba colocada en cualquiera de las 4 o 5 ranuras que posee.

No se contemplan desgastes de ningún tipo.

11.1.22. ELEMENTO FILTRANTE

Libre.

11.1.23. TUBO DE ADMISION

Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones. Tanto el tubo de admisión como el carburador y la brida intermedia deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador.

11.1.24. RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS

Originales o similares.



11.1.25. EMBRAGUE PRIMARIO

Original. Cantidad de 5 o 6 discos.

Bolitas de 15 mm +/- 0.5mm

Diámetro del alambre de los resortes: 1mm ± 0,1mm.

Diámetro Exterior del resorte: 5,80mm ± 0,2mm.

Cantidad de Espiras 15(quince). Alto: 27mm ± 1,5mm.

11.1.26. 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.

Resorte del Centrifugo: Diámetro del alambre 1,8mm ± 0,1mm.

11.1.27. SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE

Diseño Libre, de uso y funcionamiento obligatorio.

Permitido la extracción de la palanca para patada, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.

11.1.28. ALTERNADOR

De uso y funcionamiento opcional.

11.1.29. ENCENDIDO

Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta. Componentes del sistema de encendido original, o similares de venta comercial. Cables y conectores libres. Se permite quitar el tapón central y superior de la tapa del encendido con el fin de refrigerarlo.

11.1.30. BUJIA

Tipo original o de reemplazo similar a la original. Grado térmico libre. No se permiten bujías de Competición.

11.1.31. COMBUSTIBLE

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KPS, siendo inapelable el resultado de la medición.

11.1.32. RELACION DE TRANSMISION

Libre

11.1.33. CAÑO DE ESCAPE

Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

11.1.34. LLANTAS

Nacionales, prohibido anti-deriva. Juego delantero: ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Juego trasero: ancho máximo 8" (8 pulgadas).



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

11.1.35. PRECINTOS

Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). **Toda violación al precinto implica exclusión.**

11.1.36. CAMBIO DE MOTOR

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. **Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.**

11.1.37. GENERALIDADES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

11.1.38. BUTACA

La butaca debe ser de fibra de vidrio, no de carbono.



CATEGORÍA 150cc MEJORADA y 150 cc MASTER

MEJORADA

150 CC Mejorada



EDAD PERMITIDA

A partir de los 15 años

PESO REGLAMENTARIO

170kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo anaranjado y número negro

150 CC Master mejorada



EDAD PERMITIDA

A partir de los 15 años

PESO REGLAMENTARIO

200kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo rojo y número negro

Numeración: 1al 999 (para ambas categorías)

11.2.150 4T MEJORADAS

11.2.1. TIPO DE MOTOR

Multimarca 150 cc, Cuatro Tiempos, “VARILLEROS”. Importante: MOTORES DE ORIGEN CHINOS (NO JAPON, HONDA, SUZUKI, YAMAHA, KAWASAKI). Únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague mecánico y manual a cable. Sin balanceador. Prohibido los motores que traen originalmente balanceador.

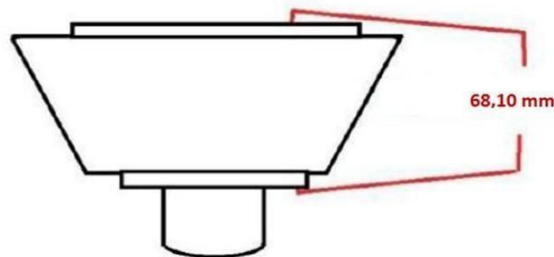
11.2.2. BLOCK / CÁRTER

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. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.



11.2.3. CILINDRO

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Similar al original únicamente. Se permite el cepillado de sus caras, altura mínima 68,10 mm, sin tolerancia. Prohibido el uso de camisas cromadas. La junta de la base del cilindro es OBLIGATORIA y es libre en espesor y material, pero debe estar colocada. Cilindrada máxima 161cc.



11.2.4. BALANCINES DE LEVA

Únicamente se permitirán balancines de leva iguales en forma y medidas a los de la imagen adjunta. Manteniendo su ángulo, radio, material magnético y demás medidas originales. Prohibido balancín a rodillo. Ver ANEXO.

FOTO REAL: Balancín ORIGINAL motor 150 Varillero.



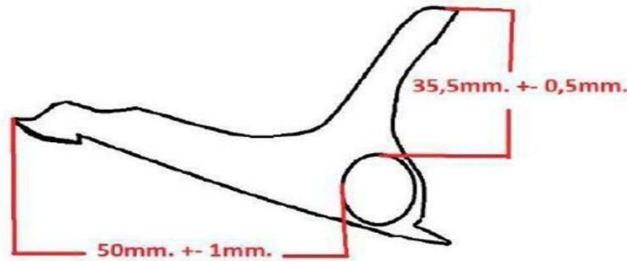


FOTO ILUSTRATIVA: Medidas del Balancín

11.2.5. TAPA DE CILINDRO

Se permite el intercambio de marcas, siempre y cuando sea SIMILAR a la original únicamente. Conductos de admisión y escape libre, se permite mecanizar las guías de válvulas. Altura tapa de cilindro 81,50 mm mínimo sin tolerancia. (Se permite el cepillado de la misma). La misma debe tener 8 aletas (NO 7 aletas).

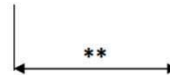
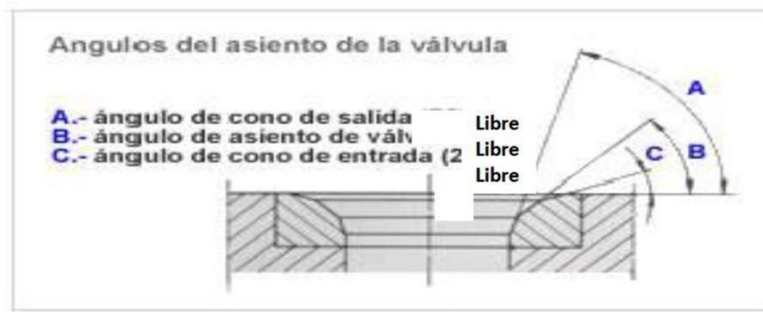


11.2.6. JUNTA DE TAPA DE CILINDRO

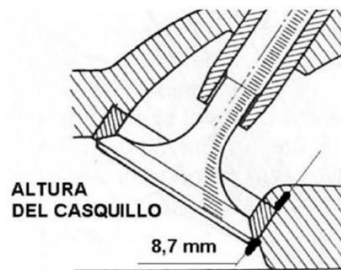
Obligatorio, material y espesor libre.

11.2.7. CASQUILLOS

Se permite la reparación y encaquillado. Material: Fundición o Acero, prohibido el uso de bronce y cobre. Medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de escape 21,00 mm, medida máxima en la parte inferior interior del casquillo de admisión 25,50 mm. Altura máxima del casquillo 8,70 mm. Ángulos libres. Respetar las medidas sin tolerancia.



** 25,50 mm en Admisión
 ** 21,00 mm en Escape



11.2.8. GUÍAS DE VÁLVULAS

Libre en marca, material acero, no de bronce.

11.2.9. VÁLVULAS

Libre, se permite el uso de competición respetando las medidas y formas de las originales. “Especificaciones: Marca 3B, MPI o Biancospino”. indicaciones: Vástago recto: 5,5 mm de diámetro. Cabeza admisión: 30,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Cabeza escape: 25,00 mm +/- 0,1 mm de tolerancia, Angulo del asiento libre.



11.2.10. PLATILLOS DE VÁLVULAS

Original o de mercado de reposición, Similares a los originales únicamente, respetando sus medidas originales.

11.2.11. RESORTES DE VÁLVULAS

Originales del mercado de reposición, no MPI. Debe tener 2 por válvulas. Exterior 7,5 espiras, interior 8 espiras, con sus respectivas arandelas, cantidad libre.

11.2.12. VARILLAS DE VÁLVULAS

Libres, de mercado de reposición, largo 141,20 mm +/- 0,30 mm de tolerancia. Se permite varilla entera tipo CG. Prohibido el uso de titanio.

11.2.13. BALANCINES DE VÁLVULAS

Originales del motor o de mercado de reposición Similares a los originales únicamente. De uso comercial. Prohibido su modificación. Está Prohibido cepillar la base de la balancinera.

11.2.14. RELACIÓN DE COMPRESIÓN

Libre.

11.2.15. ÁRBOL DE LEVAS

ORIGINAL del modelo. Mono leva, sin modificar, sin desplazamiento de la chaveta, No se permite corrector de árbol de levas. Puesta a punto original con chaveta, respetando las marcas del engranaje del árbol de levas. La marca o punto del engranaje del cigüeñal debe estar dentro del espesor de la chaveta. El mismo contara con un perno pivot que en el mismo llevara sobre la base 1 (una) arandela acerada de 1mm, tolerancia +/- 0,5 mm. Medida de alzada máxima de admisión y escape 7,10 mm, SIN LUZ, MEDIDA EN EL PLATILLO DE LA VALVULA.

**11.2.16. CIGÜEÑAL**

Original o Similar al original únicamente. Carrera 49,5 mm o 50,00 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Prohibido muñón desplazado.

11.2.17. BIELA

Original o Similar a la original únicamente. Prohibió su pulido, alivianado o mecanizado. Manteniendo su longitud original entre centros. Opcional: bielas japonesas.

11.2.18. PISTÓN

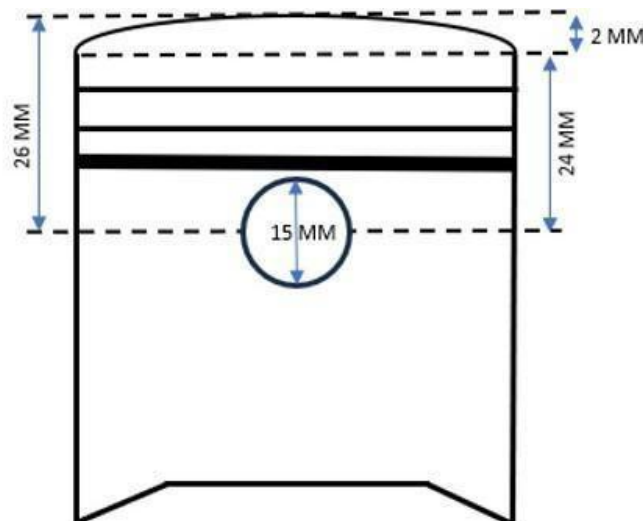
Original o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición, de hasta 64mm.

11.2.19. PERNO DE PISTÓN

ORIGINAL o Similar al original únicamente. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15,00 mm.

11.2.20. AROS

ORIGINAL o Similar al original únicamente. Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (Activos). Medida mínima del espesor de los aros de compresión 1,2mm. El tercer aro debe tener 3 piezas que conforman un solo aro. Se permite el uso de aros de cualquier marca y procedencia.

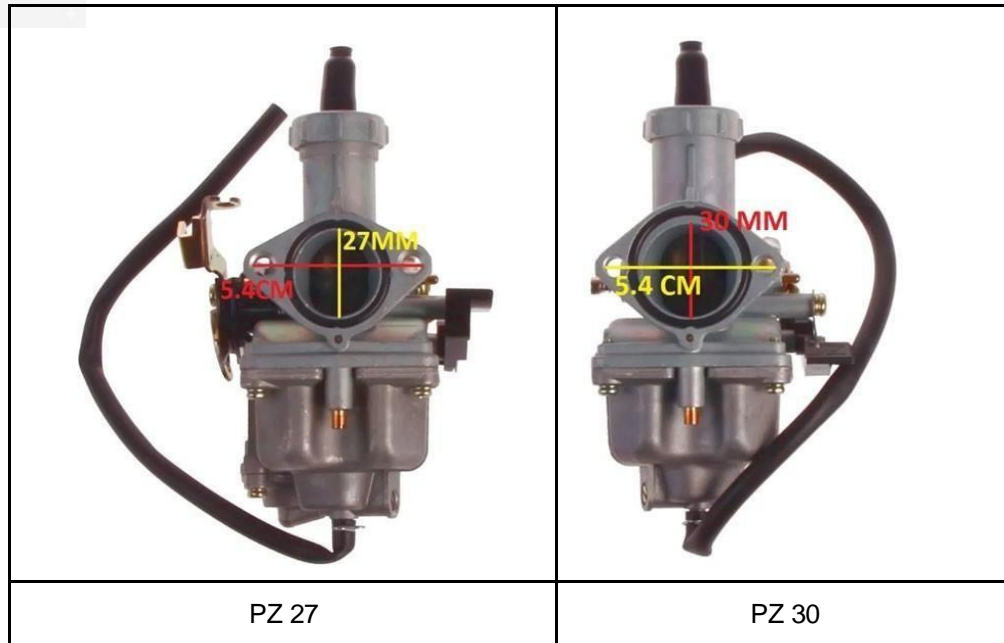


Espesor Aros de Compresión: 1,2 mm
Espesor Aros Rasca Aceite: 2,5 mm

11.2.21. CARBURADOR

Original del motor de origen chino, ó marca keihin technology from japan, ó de mercado de reposición, no Japón. Se permite PZ27 ó PZ30. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda hasta 22mm (para PZ27) y cortina original redonda hasta 24mm (para PZ30), con o sin bomba de pique. Prohibido el mecanizado o pulido del mismo. Prohibido uso de carburador JAPONES.

- DIFUSOR: Original, sin alteraciones
- AGUJA: Libre. Libre posición en guillotina.
- CHICLERES: Libre
- CEBADOR: Se permite retirar y tapar los orificios de su eje.



11.2.22. FILTRO DE AIRE

Libre.

11.2.23. TUBO DE ADMISIÓN

Tubo de admisión original o mercado de reposición con acople para bomba de vacío, LIBRE en su trabajo interior, prohibido su relleno con materiales agregado.



11.2.24. CAÑO DE ESCAPE

Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

11.2.25. EMBRAGUE

Original y/o de mercado de reposición con canasta de 4 a 6 discos y de 4 o 6 resortes, prohibida su modificación.

1.14.1 RESORTES DE EMBRAGUE: Libre.

11.2.26. VOLANTE Y ENCENDIDO

Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 1.450 kg.) prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original.

11.2.27. ESTATOR

Original con las 8 bobinas originales sin alteraciones.

11.2.28. CAPTOR

Original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original.

11.2.29. ALTERNADOR

De uso OPCIONAL.

11.2.30. CDI

ORIGINAL o Similar al original únicamente. De procedencia China o nacional, alimentado a magneto. NO se permiten CDI de confección artesanal ni de la línea Racing o Competición. Con ficha plástica, blanca, de 6 patas planas. Se adjunta plano de conexionado.

**11.2.31. BOBINA DE ALTA**

Original o de reposición de mercado. Prohibido uso de competición.

11.2.32. BUJÍA

Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.

11.2.33. CAJA DE CAMBIOS

Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.

Transmisión primaria: los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro externo y ancho originales: 73-18.

Relaciones de Caja: 1°) 36/13 - 2°) 32/17 - 3°) 28-29/20 - 4°) 26/23 - 5°) 24/25.



11.2.34. SISTEMA DE ARRANQUE

De uso OBLIGATORIO con todos sus componentes originales, prohibido el mecanizado de engranajes, se permite arranque directo (sin chanchita). De funcionamiento OPCIONAL. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.

11.2.35. COMBUSTIBLE

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KPS el resultado de la medición es inapelable.

11.2.36. CAMBIO DE MOTOR

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

11.2.37. PRECINTOS

Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). Toda violación al precinto implica exclusión.

11.2.38. GENERALIDADES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

11.2.39. BUTACA

La butaca debe ser de fibra de vidrio, no de carbono.

11.2.40. LLANTAS

Nacionales, prohibido anti-deriva. Juego delantero: ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Juego trasero: ancho máximo 8" (8 pulgadas).

Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.



CATEGORÍA 150cc STANDARD:

Juveniles A

EDAD PERMITIDA

A partir de los 11 hasta los 14 años
inclusive

PESO REGLAMENTARIO

155kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo verde y número negro
Numeración: 1al 999



Mayores B

EDAD PERMITIDA

A partir de los 15 años

PESO REGLAMENTARIO

180kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo azul y número negro
Numeración: 1al 999



Mayores C

EDAD PERMITIDA

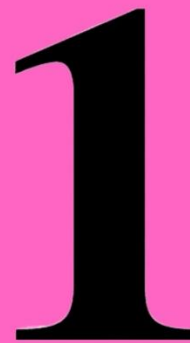
A partir de los 15 años

PESO REGLAMENTARIO

190kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo rosado y número negro
Numeración: 1al 999



ta

11.3.150cc 4T STANDARD: Juveniles A, Mayores B y Mayores C.

11.3.1. TIPO DE MOTOR

150cc. 4 tiempos varilleros, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual, multimarca de origen chino.

11.3.2. CÁRTER

Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales, no se puede alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se debe mantener las medidas originales de los rodamientos.



11.3.3. CILINDRO

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62mm. Se puede rectificar (de forma centrada) hasta un máximo de +2mm (dos), quedando el diámetro de 64mm máximo +0.10mm. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada, y deberá obligatoriamente poseer junta en la base de espesor mínimo 0,40 mm y material libre. Altura mínima 68,60mm, máximo 69,10mm, +/- 0,10mm. Largo total de la camisa 98mm +/- 2%.

11.3.4. TAPAS DE CILINDROS

Original del motor en su forma y sus dimensiones, se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación original, debe estar con la rugosidad de fábrica. Conducto de admisión y escapes totalmente originales. Junta de tapas y cilindros, espesor y material libre. Altura mínima 81,50 mm. El apoyo de la balancinera debe mantener la planicie del plano superior de la tapa. Diámetro de conductos, lado colector y a partir de los 6mm hacia adentro: Adm. 29,50mm + 0,20mm. Escp. 28,70mm + 0,20mm. Diámetro máximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm. Escp. 20,70 mm + 0,10 mm. Prohibido tocar conducto por debajo de los casquillos. Balancinera original fundición o chapa sin modificaciones rebajadas del plano paralelo al eje de balancines, sin suplementos debajo de ella. Prohibido el desplazamiento de los pernos de eje de balancines. Altura de fundición 8,75mm.+/- 0,20mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm. La misma debe tener 8 (NO 7 aletas).



11.3.5. ÁRBOL DE LEVAS

Original del modelo, puesto a puntos originales con chaveta. La alzada y permanencia deberá ser la original de fábrica, las varillas deberán ser las originales iguales manteniendo sus medidas originales 141,30 mm +/- 0,20, está prohibido cepillar la base de la balancinera respetando sus medidas originales. Molde de camón permitido: original en forma y medidas manteniendo alzada y permanencia original. Alzada máxima escape y admisión 7,10 mm medida en el platillo, sin luz de válvula

11.3.6. GUÍAS DE VÁLVULA

Originales o de mercado de reposición. Respetando sus medidas originales. No se permiten guía de bronce.

Válvulas: Originales o del mercado de reposición. Permitidas de origen Japón y 3b nacionales, caña recta, prohibido el uso de válvulas de competición mpi racing. No se permite el mecanizado en el extremo superior de la válvula. Diámetros; A: 30mm. E: 25mm.



+ 0,10mm (Comparado con muestra). Vástago Diámetro: 5,45mm. + 0,05 mm.

11.3.7. RESORTE DE VÁLVULA

Debe tener sus medidas y cantidades originales (ósea 2 por válvula). Originales o de mercado de reposición.

11.3.8. RELACIÓN DE COMPRESIÓN: Libre.

11.3.9. BALANCINES

Originales o de mercado de reposición, manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm.

11.3.10. CIGÜEÑAL

Tipo y forma original o de mercado de reposición, carrera y peso original. Recorrido 49,30 mm + 0.50 mm. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Peso mínimo 3980 gramos.

11.3.11. BIELA

Original o de mercado de reposición, manteniendo su longitud original entre centro. Prohibido su mecanizado.

11.3.12. PISTÓN

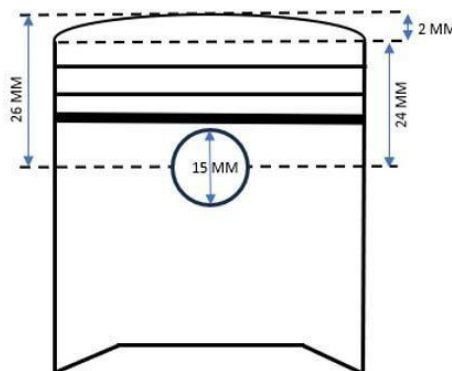
Original o Similar al original únicamente en tipo y forma. Posición Original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado. Se permite únicamente pistón de Origen Chino, NO Japón, NO nacional y NO de competición, de hasta 64mm.

11.3.13. PERNO DE PISTÓN

Originales o de mercado de reposición. Diámetro 15 mm.

11.3.14. AROS

Tipo original, cantidad 3 aros alto original. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activo) - 1º ranura 1,20 mm. 2º ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.



Espesor Aros de Compresión: 1,2 mm
Espesor Aros Rasca Aceite: 2,5 mm

11.3.15. FILTRO DE AIRE

Libre en su forma.

11.3.16. TUBO DE ADMISIÓN

Tubo de admisión original o mercado de reposición con acople para bomba de vacío, LIBRE en su trabajo interior, prohibido su relleno con materiales agregado.

**11.3.17. BOMBA DE VACÍO**

Optativa, se permite perforar el tubo de admisión para colocar la manguera de funcionamiento y que no cumpla otra función.

11.3.18. EMBRAGUE

Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación.

11.3.19. CARBURADOR

Original del motor de origen chino, ó marca keihin technology from japan, ó de mercado de reposición, no Japón. Se permite PZ27. Manteniendo su forma y medidas originales en su interior y exterior, cortina original redonda hasta 22mm con o sin bomba de pique. Prohibido el mecanizado o pulido del mismo. Prohibido uso de carburador JAPONES.

- DIFUSOR: Original, sin alteraciones
- AGUJA: original de fábrica sin modificaciones.
- CHICLERES: Libre
- CEBADOR: Se permite retirar y tapar los orificios de su eje.



11.3.20. EL CEBADOR ES OPCIONAL

Si lo tiene, se lo debe llevar al comisario técnico para que controle y verifique el mismo. Si no, debe eliminar el sistema de cebador y tapar los orificios de su eje con poxilina sin modificar su ventura original.

11.3.21. AGUJA DE CORTINA

Original de fábrica sin modificaciones.

11.3.22. EMULSIONADOR

Original de fabrica sin modificaciones.

11.3.23. CAJA DE CAMBIOS

Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto de diámetro como su espesor.

Transmisión primaria: los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro externo y ancho originales: 73-18.

Relaciones de Caja: 1°) 36/13 - 2°) 32/17 - 3°) 28-29/20 - 4°) 26/23 - 5°) 24/25.

11.3.24. ENCENDIDO

Volante original manteniendo sus medidas y peso original (Peso mínimo 1.450 kg.), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original con la cantidad de bobinas originales. Captor original o de mercado de reposición, debe estar en su fijación y posición original. CDI original o de mercado de reposición, con marca y numeración visible. Prohibido el uso de CDI de fabricación artesanal con avance o sin límite de rpm.

11.3.25. BUJÍA

Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite de competición.

11.3.26. TRANSMISIÓN PRIMARIA

Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, corona embrague 73 dientes, piñón 18 dientes, diámetro exterior y ancho original.

11.3.27. SISTEMA DE ARRANQUE

Llave de corte opcional. Batería. Obligatoria, de 12 volts 5 amp deberá estar perfectamente fijada al chasis o motor no podrá estar cerca de ninguna fuente de calor.

11.3.28. CUBRE CADENA: su uso es obligatorio.

11.3.29. BUTACA



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



La butaca debe ser de fibra de vidrio, no de carbono.

11.3.30. LLANTAS

Nacionales, prohibido anti-deriva. Juego delantero: ancho máximo 5" (cinco pulgadas). Juego trasero: ancho máximo 8" (8 pulgadas).

Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

11.3.31. CAÑO DE ESCAPE

Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del chasis.

11.3.32. COMBUSTIBLE

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KPS. El resultado de la medición es inapelable.



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



CATEGORÍA 150cc LIBRE MULTI



EDAD PERMITIDA

A partir de los 15 años

PESO REGLAMENTARIO

180kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo amarillo y número negro

Numeración: 1al 999



11.4.150 4T LIBRE MULTI

11.4.1. TIPO DE MOTOR

Multimarca mono cilíndrico varillero o cadenero que deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.

10.2.1. CÁRTER

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.

11.4.2. CILINDRO

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificado. Prohibido el uso de camisa cromada. Cilindrada máxima en cubicación 161cc.

11.4.3. TAPA DE CILINDRO

Original del motor o de mercado de reposición. Preparación libre sin aporte de material exterior. Máximo permitido 1 válvula de escape, 1 válvula de admisión y 1 sola bujía.

Árbol de levas: Libre.

Guías de válvulas: Libre.

Válvulas Libre, prohibido de Titanio

*Admisión: 31,50mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).

*7,0Escape: 20mm \pm 0,20mm (diámetro máximo).

*Holgura de válvulas: Libre.

11.4.4. CIGÜEÑAL

Libre.

Balanceador: Uso Optativo

11.4.5. BIELA

Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa. Opcional: bielas japonesas.

11.4.6. PISTÓN : Libre.

11.4.7. AROS : Originales del motor. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.

11.4.8. CARBURADOR

Único, estándar Interior, de fabricación china o japonesa, ej: PZ27-PZ30 con Guillotina Redonda. Cortina ORIGINAL y CILINDRICA. Prohibido su MECANIZADO o cualquier modificación en la misma. Prohibido agregado o extracción de material. Diámetro máx. guillotina 24mm.

Difusor, chicleres y aguja libre.

Cebador: de uso opcional, se obliga a tapar orificios del eje en caso de retirar los elementos de cebador.



11.4.9. FILTRO DE AIRE

Será libre su filtro (ej. Goma Espuma) y acople al carburador.

11.4.10. TUBO DE ADMISIÓN

Tubo de admisión original o mercado de reposición con acople para bomba de vacío, LIBRE en su trabajo interior, prohibido su relleno con materiales agregado.

11.4.11. CAÑO DE ESCAPE

Libre en su dimensión y diseño. Su tamaño, estará limitado por los límites del karting.

11.4.12. EMBRAGUE

Libre.

11.4.13. ENCENDIDO

Libre, pero la tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías. No se Permite Rotor Interno.

CDI: Libre.

11.4.14. BUJÍA

Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.

11.4.15. COMBUSTIBLE

De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KPS. El resultado de la medición es inapelable.

11.4.16. PRECINTOS

Se deberá tener agujereado el tornillo de la tapa de cilindro o el ala de la tapa de cilindro y un tornillo o lugar de la tapa de encendido de manera tal que se pueda precintar ambos con un solo precinto. Aclaración, también se va a precintar carburador (sin necesidad de contar con orificio para el precintado). Toda violación al precinto implica exclusión.

11.4.17. CAMBIO DE MOTOR

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizará la acción que crea conveniente. Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos que conlleven al corte de precinto, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

11.4.18. GENERALIDADES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir, que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están permitidas únicamente para las piezas liberadas, por lo tanto, todo lo no mencionado deberá permanecer original de la marca y modelo o similar.

11.4.19. BUTACA

La butaca debe ser de fibra de vidrio, no de carbono.

11.4.20. LLANTAS

Nacionales, prohibido anti-deriva. Juego delantero: ancho máximo 5" (cinco pulgadas).

Juego trasero: ancho máximo 8" (8 pulgadas).

Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



125 CC 2T INTERNACIONAL



EDAD PERMITIDA

A partir de los 15 años

PESO REGLAMENTARIO

170kg mínimo

NÚMERO REGLAMENTARIO

Fondo negro y número amarillo

Numeración: 1al 999



KARTING PROVINCIAL SANTAFESINO



PRECINTADO DEL MOTOR: Se deberá perforar la cabeza de uno de bulones de ajuste de la tapa de válvulas y otro en una de las aletas de la tapa de cilindros. Sendos orificios serán de un diámetro de 2,00mm de diámetro. En caso de registrar válvulas deberá dirigirse al Comisario Técnico en el recinto de parque cerrado.

1. **MOTOR:** Dos tiempos. Que vengan montados de fábrica en motocicletas tipo Cross (Únicamente: Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, Husqvarna, Gas Gas y KTM). Se prohíbe el uso de válvulas electrónicas. Embrague original
2. **MOTORES A CORTE DE PISTÓN:**
- 2.1. **CILINDRO:** libre preparación, prohibido el uso de cilindros especiales (pro circuit, athena, gilardoni sxs, etc.) y solo se permitirán reemplazos originales de cada marca, preparación interior libre.
- 2.2. **PISTÓN:** libre, perno libre.
- 2.3. **AROS:** libres
3. **CILINDRADA:** hasta 127cc máximo
4. **TAPA DE CILINDRO:** se permite cielo postizo
5. **EMBRAGUE:** se prohíbe todo sistema de embrague antideslizante, anti-rebote o especiales, únicamente debe utilizarse el que viene montado en el motor de fábrica.
6. **CARBURADOR:** libre preparación, hasta 38,20mm de diámetro como máximo en la boca de entrada y de igual forma contra el tubo de admisión. Prohibido encamisar. Prohibido power jet.
7. **FLAPPERA:** libre, prohibido válvula rotativa.
8. **ENCENDIDO:**
- 8.1. original del motor o sustituto de repuesto
- 8.2. prohibido CDI regulable exteriormente, bujía libre (cantidad 1)
9. **ESCAPE:**
- 9.1 libre, con amortiguador de ruido, entiéndase el silenciador o sordina no se reglamenta en medidas, pero debe disminuir notablemente el ruido.
- 9.2. no debe sobrepasar el paragolpes trasero.
10. **COMBUSTIBLE:** De uso comercial, distribuido por estaciones de servicios autorizadas. Sin agregado de aditivos. Se medirá con un depósito provisto por el KPS. El resultado de la medición es inapelable.
11. **CAJA DE VELOCIDADES:** original del motor o del mercado de reposición.
12. **CIGÜEÑAL:** original del motor, carrera de 54 a 54,5 mm
13. **CARTER:** original, interior libre. Se permite modificar exteriormente, únicamente para orientar el carburador.
14. **RODAMIENTOS:** libres. }
15. **BUTACA:** La butaca debe ser de fibra de vidrio, no de carbono.
16. **LLANTAS:** Nacionales, prohibido anti-deriva. Juego delantero: ancho máximo 5” (cinco pulgadas).
Juego trasero: ancho máximo 8” (8 pulgadas).
Prohibida aleación de Magnesio y/o Titanio.

**ESTE REGLAMENTO QUEDARA ABIERTO A POSIBLES MODIFICACIONES
HASTA LA TERCERA FECHA DEL CAMPEONATO 2026.**