

# REGLAMENTO TÉCNICO KARTING 2026

## CAMPEONATO DEL SUR ENTRERRIANO



110 C.C ESCUELA 4 TIEMPO.

150 C.C "JUNIOR".

150 C.C "A".

150 C.C "B".

150 C.C. "LIBRE"

150 C.C. "STANDARD".

<b>10<sub>A</sub></b>	<b>KARTING 150 CC "A" FONDO AZUL NUMERO BLANCO LETRA "A"</b>	<b>10</b>	<b>KARTING 150 CC "LIBRE" FONDO BLANCO NUMERO AZUL</b>
<b>10<sub>B</sub></b>	<b>KARTING 150 CC "B" FONDO AZUL NUMERO BLANCO LETRA "B"</b>	<b>10</b>	<b>KARTING 110 CC ESCUELA FONDO BLANCO NUMERO VERDE</b>
<b>10</b>	<b>KARTING 150 CC "STANDARD" FONDO VERDE NUMERO BLANCO</b>	<b>10</b>	<b>KARTING 150 CC JUNIOR FONDO ROJO NUMERO BLANCO</b>

## 1. Generalidades

- 1.1. – El presente reglamento tiene vigencia desde el 1° de Enero al 31 de diciembre del 2026.
- 1.2. – 1.1 La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO.
- 1.3. – Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas de las **C.D.S.E.** que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinar a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.
- 1.4. – Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descritas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensional y geométrica de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente esté autorizado.
- 1.5. – Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.
- 1.6. – La final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los comisarios técnicos.
- 1.7. – A menos que se indique expresamente lo contrario, no existe tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.
- 1.8. – La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente.
- 1.9. – Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados a una presión de 1 bar, con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.
- 1.10. – Todos los menores de 18 (dieciocho) años deberán presentar la responsabilidad civil ante escribano público, juez de paz, firmado por el padre y madre, o tutores, de acuerdo a los requisitos de forma para su confección.

## 2. Definiciones

- 2.1. – Adquisición de datos: Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha el mismo.
- 2.2. – Telemetría: Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo
- 2.3. – Homologación: Esta es la certificación oficial de la **C.D.S.E.** de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. Ha sido fabricado en serie y un número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.

- 2.4. – Componentes mecánicos: Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.
- 2.5. – componente de serie, original: cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerando y originalmente montado en el karting o su motor.
- 2.6. – Pieza similar: toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masa y materiales de la pieza original.
- 2.7. – Pieza opcional: aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.
- 2.8. – Pieza libre: son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original.
- 2.9. – Máximo: El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.
- 2.10. – Mínimo: El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.
- 2.11. – Chasis: Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.
- 2.12. – Bastidor: Parte de apoyo principal de chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.
- 2.13. – Cilindrada: Volumen comprendido en el cilindro del motor, por el movimiento ascendente o descendente del pistón. Este volumen se expresa en centímetros cúbicos y para todos los cálculos el número “PI” se tomará como 3,1416.  $V = 0,7854 \times D^2 \times L$ . D= diámetro el cilindro L= carrera del pistón.
- 2.14. – Control de potencia: Será lo que determina la aprobación de la prueba “por la supervisión técnica” (QUEDANDO EXCLUSIVAMENTE A CRITERIO de esta supervisión la revisión, el control o no de la potencia y otros elementos de cualquier de los vehículos que hayan participado en clasificación, series, o finales. La oportunidad y veces de los mismos quedará a criterio del técnico)

### **3. Verificación técnica**

3.1. – Verificaciones previas: Las verificaciones técnicas previas son obligatorias y serán efectuadas por los oficiales designados, siendo estos los responsables de las operaciones que se realicen en el parque cerrado de verificación, siendo estos los únicos autorizados para dar instrucciones a los concursantes. En las verificaciones técnicas previas se presentará a verificación el material expresado en el boletín de inscripción y/o lista de inscripto oficial. Los números de los precintos deberán estar anotados en el pasaporte de los hubieran puesto y quedarán anotados en el pasaporte técnico, que será firmado por el responsable técnico.

Dichos precintos, deberán permanecer intactos durante toda la competencia. En caso de llevar situados precintos, está totalmente prohibido añadir a éstos cualquier otro material aparte del alambre o hilo y precintos oficiales (silicona, cinta adhesiva, etc.).

Los concursantes y/o pilotos no están autorizados a realizar ningún cambio de material después de que se haya sido identificado en las verificaciones técnicas previas, quedando totalmente prohibido el intercambio de chasis, motores, neumáticos, etc. Entre pilotos. Es decir, el material utilizable para cada piloto queda limitado al verificador para sí mismo en las verificaciones técnicas previas.

Excepcionalmente un mismo motor o chasis podrá ser verificado para varios pilotos, condicionado a que sea verificado, marcado o precintado para cada uno de los pilotos que lo soliciten. En caso de tener observaciones en el pasaporte para la firma del verificador o del comisario técnico.

3.2. – Verificaciones finales: El comisario técnico es quien, en forma exclusiva realizará las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de los kartings, QUE A SU JUICIO, EL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea la finalización de las series clasificatorias, series y/o carrera. Dichas verificaciones serán realizadas en presencia única del motorista, concurrente y/o concursante del karting a verificar, que ejecute la tarea de desarme, desmontaje, etc. En caso de ausencia del concursante o su representante durante el acto de verificación debidamente notificado y anunciado, no podrá formularse protesta alguna referida al acto de verificación. Así mismo se podrá recurrir a un mecánico, designado por el concursante o representante, para las tareas de desmontaje si los comisarios lo consideran oportuno.

Los comisarios técnicos, por su decisión, y/o (por delegación de los comisarios deportivos) pueden retener una o más piezas de un karting, con el fin de controlarlas detenidamente.

Estas piezas serán debidamente marcadas o precintadas en presencia del concursante o representante, quienes recibirán una copia del acta de precintaje con una descripción de las marcas o número de los precintos.

#### **4. Equipamiento y normas de seguridad (El conductor debe llevar puesto)**

– Casco de buena calidad, con visor o antiparra El uso de accesorios aerodinámicos en los cascos está permitido. En ningún caso los pilotos se podrán quitar el casco protector estando en pista, hasta que lleguen a boxes y/o parque de servicio, según sea el caso. En tal caso el comisario deportivo, podrá aplicar apercibimientos y/o sanciones.

– Monos de tejido (buzo): Deben cubrir la totalidad del cuerpo, piernas y brazos.

– Guantes: Confeccionados con materiales de alta calidad. Deben cubrir totalmente las manos.

– Cuellera: Deben cumplir eficientemente su fin. Estas cuelleras serán en referencia y modelo, las especificadas por cada fabricante de este elemento, sin ninguna manipulación posterior que pueda alterar sus características iniciales.

#### **5. Chasis**

##### **En general para todas las categorías**

SUJETO A LAS MEDIDAS ESPECIFICADAS, “SIN ROTULAS”.

Está compuesto de:

A) Piezas principales del chasis.

**Distancia entre ejes:** 1010 mm Mínimo – 1040 mm Máximo. +/- 10 mm (medidas tomadas del centro del eje al centro del bulón de la punta de eje)

–Eje trasero: Eje rígido, macizo o hueco, construido en acero magnético con un diámetro exterior en toda su longitud de 30 +/- 0.2 mm.

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

**Ancho mínimo:** 1080 mm.

**Ancho máximo:** 1200 mm.

Opcional paragolpes trasero construido en plástico inyectado deformable.

–Paragolpes trasero:.

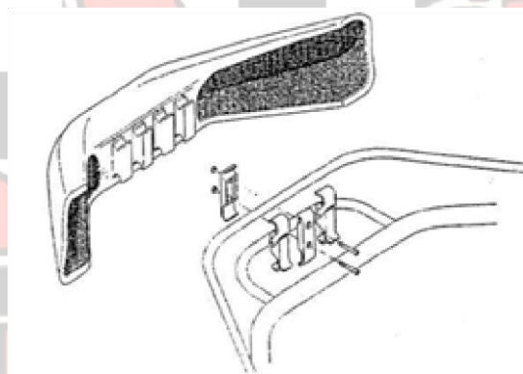
Se permite paragolpes de plástico

–Puntas de eje: No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

–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 resbale de la plataforma del piso.

6.13. – Carenado frontal: Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. No deben tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1000 mm y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650 mm. El carenado frontal o trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones fijadas en la figura N°4, tanto en lo relativo a su sujeción como a sus dimensiones.

FIGURA N° 4



De uso OBLIGATORIO. Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. Se permite la utilización de un precinto 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 deber estar sujetado la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones.

6.14. – Placa porta números: De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados, lisa y de 20 cm, por lado. Estarán construidos en material plástico flexible y opaco.

6.15. – Numero identificador: Deberán ser del color correspondiente según las categorías, de trazos simples. El karting deber poseer 4 (cuatro) números, un número en el panel frontal, otro en la placa porta numero trasera y los dos restantes en los pontones.

6.16. – 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.

6.17. – 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. Para las categorías 150cc queda homologado un tanque máximo de 5 litros

- 6.18. – COMBUSTIBLE: de uso comercial expendida en surtidores,
- 6.19. – Bomba de combustible: Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero, o por vacío.
- 6.23. – Transmisión: A cadena, con eje rígido. Paso de cadena original (428).
- 6.24. – Llantas: Deben usarse dos llantas traseras y dos delanteras. **Traseras:** Ancho máximo 7” (siete pulgadas). Mínimo 6” (seis pulgadas). **Delanteras:** Ancho máximo 5” (cinco pulgadas). Mínimo 4” (cuatro pulgadas). Prohibido sistema anti- deriva. Únicamente de fabricación nacional, aleación de aluminio. Prohibida aleación de magnesio y/o titanio.
- 6.25. – 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 de ½ (medio) litro, mínimo. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible. Si el depósito sufriera rotura y/o perforación será de informe al C.D y dará motivo a la exclusión. Es de uso opcional el uso de segunda bomba mecánica solo para recuperar combustible
- 6.26. – Protector de cadena: Todo karting deberá tener sobre la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 (sesenta) milímetros de ancho por el largo que va entre el piñón del motor y el paragolpes trasero.
- 6.27. – Lastre: Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques solidos de metal, sujeto al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro mínimo de 8 (ocho) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior..
- 6.28. – Adquisición de datos: Permitida su utilización.
- 6.29. – Telemetría: Permitida su utilización.
- 6.30. – Sensor de tiempos: Será el homologado por la C.D.S.E. y estará fijado en el soporte de la corbata.

## CATEGORÍAS

### ESCUELA 110c.c. 4T- “DIRECTOS”

- Peso: mínimo 120 Kg karting con piloto y casco. Potencia 7.50hp max. con promedio, de las cuales se realizarán 3 tiras que deberán ser limpias y francas sin ningún tipo de fallas. De lo contrario quedará excluido.**
  - Aquel karting que no arranque en el banco podrá tener la ayuda del comisario técnico, el cual tendrá una batería con pinzas para hacer puente. Si luego de obtener esta ayuda el karting sigue sin arrancar quedará excluido.
  - Para aquellos pilotos/karting que superen los 130 kilos SIN PLOMO en ninguna parte del mismo, tendrá la posibilidad de pedir la autorización para correr con 7.80hp máximo promedio. Previamente revisado el karting completo por el comisario técnico, además deberá tener una P identificadora colocada en una parte visible.

NUMEROS IDENTIFICATORIOS: Para frente y atrás FONDO BLANCO NUMEROS NEGROS, para costados FONDO BLANCO NÚMEROS NEGROS.

2. **MOTORES PERMITIDOS:** Los motores permitidos para competir son marca: Guerrero, Gilera, Motomel, Radar, Zanella todos estándar denominados comercialmente 110 DIRECTOS, todos con arranque eléctrico. Los demás motores de similares características quedan a resolución de la comisión directiva.

a. **Codo de admisión:** original de cada motor en uso de aluminio e interior rugoso original de fábrica, pudiendo ser de Motomel, Gilera, Radar, Guerrero. Se permite colocar pico para el funcionamiento de la bomba de vacío.

b. **Brida:** de uso opcional con el fin de poder regular la potencia establecida. UBICADA ENTRE EL TUBO DE ADMISIÓN y el carburador, Orificio circular recto y centrado, diámetro libre. Espesor 5 mm máx., material ferroso, prohibido de papel.

c. **Corona de Distribución:** Se permitirá la utilización de corrector de leva. Entrada de nafta a tapa de cilindro (admisión), de superficie rugosa original de fábrica de cada motor, medidas estándar. Promedio no más de 24 Mm. Diámetro.

Leva original de cada motor en uso, originales en sus medidas, estándar en todo su formato.

i. Alzada medida al camón. ii. Admisión será de 5.70 mm. iii. Escape 5.50 mm. iv. Alzada medida al platillo de válvula (esta se medirá sin luz).

v. Admisión y escape 6.00 mm.

vi. Medida menor del camón 21,03 +/- 0.10 sin Tolerancia. Se medirá con plantillas que proveerá la categoría.

d. **Guías de válvulas:** originales en material y forma.

e. **Válvulas:** tipo originales de fábrica de cada motor a 45 grados.

i. Válvula de admisión 23 Mm.

ii. Válvula de escape 20 Mm.

f. **Casquillos:** de asientos de válvulas, medidas de interior.

i. Casquillo de admisión 18,90 Mm +/- 0.10

ii. Casquillo de escape 17 mm +/- 0.10

iii. La salida de escape debe ser de superficie rugosa original de fábrica para cada motor en uso.

g. **Cilindro:** original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro original 52,50mm se puede rectificar hasta +1.5 mm. Junta de base obligatoria, material libre.

i. Se prohíbe todo cepillado alguno.

ii. Altura total mínima de 69 mm.

h. **Pistón:** de forma original de uso comercial sin reformas artesanales.

i. Altura mínima de perno a cabeza 12,40 mm.

ii. Perno pistón 13,00 mm.

i. **Aros de Pistón:** 1 Mm. de espesor aro de compresión tolerancia (+-) 0,10 mm, todos los aros originales, con la cantidad de aros correspondientes. Todos los aros deben estar en funcionamiento y en medida correspondiente.

j. **Junta de Tapa:** de cilindro Obligatoria, espesor y material libre.

k. **Tapa de Cilindro:** estándar de cada motor, sin reformas artesanales, manteniendo todas las formas originales, no se permite el cepillado. Altura total mínima de tapa 91 mm. Medida del apoyo del cilindro a la base de tapa de Alza válvulas. Prohibido pulido, arenado, granallado, limpieza con ningún tipo de asido a los conductos de admisión y escape.

l. **Relación de Compresión: 10 a 1** el cual se ubicará con la correspondiente bureta utilizando aceite 2t.

m. **Balancines:** originales o en su reemplazó, similar en todas sus medidas.

Prohibido todo trabajo.

- i. Resortes de válvulas, 2 por c/u. originales sin trabajo.
- ii. Espesor de resorte externo 2.5 mm. (+/-) **0,15** con 7 (siete) espiras
- iii. Espesor de resorte interno 1.9 mm. (+/-) **0,15** iv. Arandela de apoyo de resorte externo, espesor de 0.8 mm +/- 0,10mm.
- n. **Platillo de válvula:**
  - i. Altura total 8 mm +/- **0,10mm.**
  - ii. Apoyo de resorte interno 3 mm +/- **0,10mm.**
  - iii. Apoyo de resorte externo 1.5 mm +/- **0,10mm.**

o. **Cigüeñal:** original, en todas sus dimensiones, de cada motor en uso.

Recorrido 49,5mm

p. **Distribución:** original a cadena. Rodillos originales o su reemplazo de reposición.

q. **Carter:** original sin reformas.

3. **Embrague:** original del motor en peso y forma no es permitido tornear ni alivianar ningún elemento del mismo. El multidisco debe tener en uso hasta seis discos y la cantidad de aceros originales en su medida. El centrífugo original deberá accionar a orden de llegada medido a rueda frenada **4000 rpm** con tolerancia de **500 rpm**. Campana **104mm +/- 0,15mm** centrífugo original sin reforma (resorte de centrífugo original de **4,5 o 6 espiras**).

4. **TROCHAS:** Medidas en plano de balanza: Delantera: 1060 mm máx. Trasera: 1190 mm máx.

5. **Escape:** Libre, deberá estar encuadrado dentro de las medidas del bastidor del chasis, y en su altura no podrá sobrepasar la altura del volante.

6. **Alimentación:** Con bomba de combustible mecánica accionada por leva o también se permite **Bomba de vacío, la cual deberá funcionar ÚNICAMENTE como bomba de combustible.** Deberá tener en forma obligatoria un mecanismo accionado por cable colocado en el volante o palanca de cambio para ser accionado por el piloto en caso de tener bomba mecánica. Deberá tener su debido retorno a tanque de combustible.

7. **Carburador:** 7- Original de cada motor en uso sin reformas ni trabajos. Deberá tener una descarga del venteo de no menos de medio litro. bien sujeta en la parte posterior del kart y con buena seguridad, también deberá conectarse la manguera del respiradero del motor. Esta descarga deberá ser limpiada antes de cada prueba.

a. **Prohibido el uso de carburador tipo honda wave.**

b. **Es obligatorio retirar todo el sistema de cebador del mismo, además deberá taparse el orificio por el cual entra el eje del cebador.**

8. **Filtro de aire:** Libre. Se prohíbe todo tipo de sobrealimentación. Este mismo deberá cumplir con su respectiva tarea de filtrar el aire; su posición forma y tamaño queda a criterio del mecánico, bien sujeto y que respete los lineamientos tradicionales.

9. **Cambio de Partes:** En Motor no se permite desarmar ni tocar ninguna de sus partes dentro de la carrera, Chasis no se permite el cambio de chasis una vez iniciada la competencia toda reparación de motor y chasis quedan prohibidas pudiendo FAE evaluar cada caso los motores serán precintados por el equipo Técnico de la categoría, cualquier reparación que el piloto realizará deberá estar autorizado por la FAE.

10. **Encendido:** sistema original del motor, CDI original del motor o del mercado de reposición con su marca y código legible y visible, prohibido el uso de CDI artesanal. Deberá cargar un mínimo de 13V. Se prohíbe cualquier llave de corte que anule su funcionamiento. Deberá tener bobina y volante original en peso y forma del motor en uso sin modificaciones artesanales. BUJIAS de venta comercial (No Competición, Especiales o similares), largo de rosca original. -
11. **El eje de patada:** Deberá estar con todas sus partes y en funcionamiento, solo se puede retirar la palanca de arranque.
12. **El arranque eléctrico:** Deberá estar en funcionamiento, con pulsador y llave de corte tipo parador. El regulador de voltaje deberá estar en funcionamiento, sin ninguna llave de corte la batería deberá estar bien sujeta y con descarga de líquido a la descarga de venteo del carburador.
13. **Relación:** corona 22 dientes mínimo, Piñón 18 dientes máx.; paso de cadena permitido 428.
14. **Se Permite:** solamente el uso de combustible de venta comercial de surtidor.

***Toda mala interpretación del reglamento queda a criterio de la C. D. y el mecánico de la categoría, pudiendo en asamblea ver cada caso y teniendo la autoridad para modificar, corregir y reglamentar.***

***El Responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance de las diferentes marcas comprendidas en este reglamento técnico, la que se evaluará en C. D. y se notificará debidamente a los interesados.***

15. **NEUMÁTICOS:** Serán dos (2) juegos al año, de los cuales se deberá usar el primer juego hasta el quinto (5°) evento y luego será de forma obligatoria en el sexto (6°) evento, el cambio de la misma. En caso de que se decida seguir corriendo con el mismo primer juego comprado, se contará como nuevo y tendrá que correr hasta finalizar el campeonato con el mismo. Se deberá anotar los números internos y externos en el pasaporte.

## 150cc.4 T “Clases JUNIOR – A – B – STANDARD”



The image is a promotional poster for the 'Campeonato del Sur Entrerriano' karting championship. At the top, a circular logo with a checkered border contains the text 'Campeonato del Sur Entrerriano' and two stylized figures of kart drivers. Below the logo, a photograph shows several karts racing on a dirt track. In the foreground, a kart with the number '5' is prominent. The background features a blue sky with clouds and trees. The text 'KARTING 150' is written in large, bold, yellow letters with a black outline. Below this, four categories are listed with their respective specifications:

- KARTING 150 JUNIOR**
  - 145 kg 12.00 hp
  - 160 kg 12.50 hp (lastre máximo 8 kg)
  - 175 kg 13.00 hp (lastre máximo 8 kg)
- KARTING 150 A**
  - 155 kg 12.50 hp
  - 165 kg 13.00 hp (lastre máximo 8 kg)
  - 175 kg 13.50 hp (lastre máximo 8 kg)
- KARTING 150 STANDARD**
  - sin banco 175 kg
- KARTING 150 B**
  - 175 kg 12.00 hp 37 años
  - 190 kg 13.00 hp más 15 años (lastre máximo 8 kg)
  - 205 kg 14.50 hp más 15 años (lastre máximo 8 kg)

## 150cc.4 T “Clases JUNIOR – A – B - STANDARD”

**TROCHAS:** Medidas en plano de balanza: Delantera: 1060 mm máx. Trasera: 1190 mm máx.

**NEUMATICOS:** SE PUEDEN SELLAR HASTA 3 (TRES) JUEGOS COMPLETOS DE GOMAS TIPO SLICK MARCA PRONEC SELLO BLANCO NUMERADAS EN FECHAS A ELECCIÓN DEL PILOTO. EN CASO DE ROTURAS SE PUEDEN REEMPLAZAR SOLO POR LA MISMA MARCA. UNA DELANTERA Y OTRA TRASERA. Los números de los neumáticos utilizados deberán ser informados todas las carreras en ficha de inscripción, todo piloto que incurriese en esta falta será motivo de exclusión de dicha prueba.

AQUELLOS QUE DEBUTEN DESDE LA FECHA 4 SOLO PODRAN UTILIZAR 2 JUEGOS DE NEUMATICOS.

AQUELLOS QUE DEBUTEN DESDE LA FECHA 7 SOLO PODRAN UTILIZAR 1 (UNO) JUEGO DE NEUMATICOS.

**SE PERMITE EL CAMBIO DE GOMAS DENTRO DE LA MISMA FECHA SIEMPRE Y CUANDO ESTEN SELLADAS PREVIO A LA CARRERA A DISPUTARSE. (AUTORIZADAS POR EL COMISARIO TECNICO).**

**CUALQUIER TIPO DE ALTERACION DEL NEUMATICO EN BUSCA DE VENTAJA DEPORTIVA SERA MOTIVO DE QUITA DE PUNTOS OBTENIDOS HASTA ESE MOMENTO Y EXCLUSION TOTAL DE LA TEMPORADA 2026.**

**TIRADAS EN EL BANCO DE PRUEBAS:** serán tres (3) tiradas FRANCAS Y LIMPIAS, de la cual se obtiene un promedio. En caso de que el técnico considere que una de las tiradas no fue franca y limpia, tendrá la facultad de rehacer las tiradas hasta que lo considere necesario.

**Motores:** Multimarca 150cc 4 tiempos. (De origen chino varillero refrigerado a aire de cinco (5) marchas sin balanceador).

Estándar, como vienen de fábrica. PROHIBIDO CUALQUIER COMPONENTE DE ORIGEN JAPONÉS, EXCEPTO CARBURADOR QUE TIENE SU PROPIA ESPECIFICACIÓN.

**Escape:** Libre; Obligatorio el uso de una sordina en la parte final del mismo, Sin partes móviles en su interior.

La supervisión técnica conserva el derecho de controlar motores y elementos que determine necesario, y tendrá un motor de muestra para su comparación si fuere necesario.

**Disposiciones:** la interpretación del presente reglamento, debe hacerse en forma restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones y especificaciones que constan en el presente reglamento o autorizadas por escrito por la comisión, previa solicitud escrita esta en tiempo y forma del interesado. Ningún elemento o parte del motor podrá cumplir una función distinta a la especificada prevista por el fabricante. Todos los elementos del motor no especificados en el presente reglamento técnico deben ser originales de fábrica o reemplazo comercial. En casos de reclamos o verificaciones la supervisión utilizará para su cometido un elemento patrón de las piezas, partes originales del motor de muestra. Toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito en tiempo y forma.

Esta supervisión se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se aceptará la determinación. El solo hecho de participar en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, participantes y concurrentes, el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.

**ACLARACIONES:** Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante, (fabricada en serie y comercial) con las características de la original. (No de competición). Se entiende por opcional: a optar por tener o quitar un elemento, pieza, parte y/o el uso de la misma.

**Se entiende por libre:** La libertad del trabajo o cambio, pero el elemento debe estar. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

**MOTOR:** 150cc. 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades

**Art.1 - :CARTER:** Original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca, y características. **-Medida desde la base a la parte superior del eje de leva 16mm +/- 0,10mm**

**Art.2-: CILINDRO:** Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62 mm . Se puede rectificar (de forma centrada) hasta un máximo de + 2,00 mm. (dos), quedando el diámetro a 64,00 mm máximo +0.10mm. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Altura mínima 68,60 mm, máxima 69,10 mm, +/- 0,10 mm. Largo total de la camisa 98 mm (+/- 2%)

**Art.3-: TAPA DE CILINDRO:** Original del motor. O de mercado de reposición para la marca del motor. En su forma y sus dimensiones. Se prohíbe el mecanizado, pulido o granallado que modifique la terminación superficial en Conductos de admisión y escapes original, “debe estar con la rugosidad de fábrica” totalmente originales. Junta de tapa de cilindro, espesor y material libre. Altura mínima original: 80,80mm. -0,20 mm en su parte exterior. 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 6 mm hacia adentro: Adm. 29,50 mm + 0,20mm. Escp. 28,70mm + 0,20mm. Diametro maximo de casquillos: Adm. 25,20 mm + 0,10 mm. Escp. 20,90 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.+/- 0,40mm. De chapa 4,35mm.+/- 0,20mm.

**ART. N° 4: ARBOL DE LEVAS:** Original del modelo. O de mercado de reposición para dicho motor, Puesta a punto original. (Con una alzada de: (7,10 mm.) “Que se medirá con el elementos oficial de la categoría, Plantilla pasa no pasa de leva impuesta por la categoría Cota mayor 32,8mm. Cota menor 26,8mm. Alzada de leva de 6mm. Engranaje sin corrector. soporte y comparador, plantilla” dicha medición se hará sin luz de válvulas.

**ART. N° 5: GUIAS DE VALVULAS:** Originales o de mercado de reposición. Respetando material y medidas originales.-

**ART. N° 6: VÁLVULAS:** Originales o del mercado de reposición, “Marcas libre” respetando medidas originales, Prohibido mecanizar en general la válvula (NO DE COMPETICIÓN) “El diámetro máximo de las válvulas es el que equipa a modelos de motor correspondiente. Diámetros: Admisión: 30.00mm. o 29.00mm . Escape:25.00mm. o 24.00mm.+/- 0,10mm . Vástago Diámetro: 5,45 mm +/- 0,10 mm, Largo valvula: Admision: 92.00mm + 0,25mm , Escape: 91.50 + 0,25 mm

**ART. N° 7: VARILLA DE VALVULAS:** diámetro 6,2mm. largo total 141 ,2mm. Estas medidas expresadas más menos (+/-) 0,2 décimas de mm. SE PERMITEN LAS DE UNA SOLA PIEZA. DE SIMILAR CARACTERISTICAS. LARGO 140.6mm+/-

SE PERMITE LAS DE HONDA 125: prohibido el trabajo artesanal..

**ART. N° 8: ASIENTO DE VÁLVULAS:** Libre en su ángulo y espesor, “diámetro original”. Interior original sin tocar aluminio.

**ART. N° 9: RESORTES DE VÁLVULAS:** Deben tener sus medidas y cantidades originales (o sea, 2 por válvulas). Originales o de mercado de reposición. (NO DE COMPETICIÓN). Posición original.

Cantidad de espiras: ocho (8), Diámetro espira exterior: 3.50 mm +/- 0,10 mm, Diámetro espira interior: 2.60 mm +/- 0,10mm. Deberá tener su arandela de apoyo en su posición y medida original.

**ART. N° 10: PLATILLO DE VÁLVULAS:** Originales o de mercado de reposición., respetando sus medidas originales.-

**ART. N° 11: RELACIÓN DE COMPRESIÓN:** Máximo 10.0 a 1. Será controlada con aceite hidráulico SAE 17 (Rojo). “en el momento en que se determine hacer la revisión, esté el motor frío o caliente”.

**ART. N° 12: BALANCINES:** Originales o de mercado de reposición.. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Orificio centrador de balancinera medida máxima 8.70mm, **orificios laterales 8,20mm +0,05mm máx. Prohibido bulones torneados que faciliten el desplazamiento de la misma.**

**ART. N° 13: CIGUEÑAL:** Tipo y formas originales o de mercado de reposición. **Anclaje de piñón primario con estría o chaveta.** Carrera y peso original. Prohibido su mecanizado, rebajado y/o en función de balanceado.- Recorrido 49,30 mm. + 0.50mm. Peso mínimo 3980 Grs.

**ART. N° 14: BIELA:** Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo de 103.50 mm

**ART. N° 15: PISTÓN:** En tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR, o de reposición del mercado. (MARCA LIBRE) “para motores Asiáticos”, Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado. - Diámetro 62,00 mm. PROHIDO DE GRAFITO.

**ART. N° 16: PERNO DE PISTÓN:** Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento, mecanizado y/o alivianado. Diámetro 15mm.

**ART. N° 17: AROS:** Tipo original “marca libre” Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). - 1° ranura 1,20 mm. 2° ranura 1,20 mm y 3 ranura 2,50 mm.

**ART. N° 18: FILTRO DE AIRE:** libre en su forma. Que respete lineamentos tradicionales y que cumpla su función de filtro

**ART. N° 19: TUBO DE ADMISIÓN:** Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Diámetro interior máximo 29.2mm, deberá tener orificio en 1 (uno) de los tornillos para precinto. Se podrá agujerear el mismo para la colocación de un pico en función de la bomba de vacío.

**ART. N° 20: EMBRAGUE:** Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación, de hasta seis (6) discos, seis (6) resortes, se permite cargar los resortes de 4 expansores con una arandela. Peso total completo con engranajes, tornillos, bolilleros y empuje, un kilo con seiscientos treinta y cinco gramos (1 ,635kgrs) accionado manual por cable, no automático.

**ART. N° 21: ESCAPE:** Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida esté orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

**ART. N° 22: CARBURADOR:** Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen chino o Taiwanés. Con tecnología japonesa (ejemplo: Keihin technology from japan) Manteniendo su forma medida y cortina original 22 mm. (Prohibido mecanizado y/o pulido del mismo). Chicler y agujas libres en su reglaje de carburación sin agregados manteniendo lineamentos originales. (debe tener la bomba de pique, su uso es opcional). Diámetro máximo lado admisión 28mm. Boca de filtro 31mm. X 29mm +-0,30 Cebador a 90<sup>0</sup> original pudiendo eliminar los elementos sin tocarla boca del carburador y tapándolos orificios del eje, Venturi de aire medida máxima 1.3mm (medidas con zonda 130). Entre la cortina y tapa del carburador no puede haber nada más que lo original del mismo (resorte). Se permite carburador sin bomba de pique respetando las medidas y formas mencionadas anteriormente.

**ART. N° 23: CAJA DE CAMBIOS:** Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición, para motores Asiáticos, (exceptuando Japón) respetando su relación original en cantidad de dientes. (Prohibido rebaje de engranajes en su diámetro y/o espesor.)

Eje piñón: 1er.Eng(36d) 2do (28d-29d) 3er (25d-26d) 4to (24d) 5to (32d) Eje primario: 1er (13d) 2do (20d) 3er (23d) 4to (25d) 5to (17d)

**ART. N° 24: ENCENDIDO:** Volante original. y/o de mercado de reposición, para motores Asiáticos, “Excepto Japonés” manteniendo sus medidas y peso original. Peso mínimo 1950 Grs (con engranaje y bulon), prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chaveta original. Estator original en su bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de mercado de reposición debe estar en su posición original.

**CDI original o similar de uso comercial siempre y cuando respete su avance original.**

MARCA: libre

Captor: de 130 a 170

Bobina de alimentación: de 270 a 480

**ART. N° 25: BUJIA:** Rosca original. Marca y Grado térmico libre.-

**ART. N° 26: SISTEMA DE ARRANQUE:** Original. Se permite sacar eje patada con todo su funcionamiento, dejando obligatoriamente engranaje que va en el eje de la caja. El sistema eléctrico de arranque debe funcionar sobre el banco (Obligatorio: únicamente 1 botón de arranque y un botón de pare).

**ART. N° 27: BOMBA DE NAFTA:** Alimentación con bomba mecánica accionada por leva, deberá tener obligatoriamente un comando manual que accione el piloto cuando este detenido en la largada. Cerca de la palanca de cambios o volante, (no precinto en la bomba). Se permite La utilización de bomba de vacío para todas las categorías permitiendo realizar el respectivo pico en el múltiple de admisión con el UNICO fin del funcionamiento de la misma.

**ART. N° 28: BATERIA:** Deberán ser estas las denominadas de GEL o HUMEDA . Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, se prohíbe su desconexión o conexión en todo momento.

**ART. N° 29: ALTERNADOR:** De uso optativo. Se aclara, de manera excluyente, que el motor debe arrancar con un pulsador.

**ART. N° 30: RODAMIENTOS - RETENES:** Medidas Originales o de mercado de reposición. “características y marcas libre”

**ART. N° 31: 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.

**ART. N° 32:** Corona mínimo 22 dientes. Piñón máximo 17 dientes, paso de cadena permitido 428

### **NOTAS IMPORTANTES:**

- A TODAS LAS CATEGORÍAS 150 SE LES EXIGE TENER PERFORADO LA CABEZA DE UNO DE LOS BULONES DE LA TAPA DE VALVULA, BULÓN DE SUJETACION, TUBO DE ADMISIÓN, ESPÁRRAGO SUJETACION DE CARBURADOR PARA SU CORRECTO PRECINTADO.

- El departamento técnico tendrá la facultad de retener en el momento que crea necesario los neumáticos de las distintas categorías para un correcto control.

**LA COMISIÓN TÉCNICA SE RESERVA EL DERECHO DE CUALQUIER MODIFICACIÓN NECESARIA QUE HAGA A LA PRESTACIÓN DEL VEHÍCULO.-**

**“DEPARTAMENTO TÉCNICA C.D.S.E.”**

**ACLARACIÓN:** Solo se puede modificar lo aclarado, lo demás del motor tiene que estar original.

# **KARTING 150 CC “LIBRE”**

## REGLAMENTO ABIERTO

- Peso mínimo: 185 kg
- Cargar lastre abulonado

## GENERALIDADES

NÚMEROS: fondo blanco, número azul.

CÁRTER: original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Libre su marca y características (no teflón, cerámica o similares). Se permite trabajar en el venteo para uso exclusivo de la presión del mismo, de pasaje libre sin válvula.

MOTORES: 150 cc, 4 tiempos varilleros, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague mecánico tipo original, multimarca de origen chino.

CILINDRADA: se permite rectificar con un máximo de hasta +2 mm. Sin tolerancia.

CILINDRO: original del motor o su reemplazo del mercado de reposición, diámetro estándar 62 mm. Se puede rectificar hasta un máximo de +2 mm. Prohibido su encamisado y el uso de camisa cromada. Medidas de largo (alto) libres.

CIGÜEÑAL: tipo y forma original o de mercado de reposición, carrera original. Recorrido 49,30 mm  $\pm$  0,50 mm. Peso mínimo 3980 g. Sin trabajo artesanal.

BIELA: original o de mercado de reposición, manteniendo su longitud original entre centros. Prohibido su mecanizado.

PISTÓN: libre, debiendo tener sus tres aros correspondientes colocados.

TAPA DE CILINDRO: original del motor o de reposición. Interior libre de preparación sin agregados de materiales. Medidas de largo (alto) libres. Resortes de válvulas libres.

BALANCINES: libres.

ÁRBOL DE LEVAS: cruce y alzada libres.

CARBURADOR: Original del motor (pz27) cortina 22mm. Preparación interior libre. Exterior original. La aguja de la cortina tiene q estar en funcionamiento y no tiene que salirse del emulsionador.

TUBO DE ADMISIÓN: original del motor o de mercado de reposición. Interior libre.

**FILTRO DE AIRE:** libre en su forma, respetando lineamientos tradicionales y que cumpla su función de filtro.

**ESCAPE:** de libre construcción. No debe exceder los límites naturales del vehículo. La altura no podrá superar la del volante de conducción. No se permite el escape cuya salida esté orientada hacia el piso. El sistema deberá estar perfectamente fijado al chasis.

**RESORTES DE VÁLVULAS:** libres.

**VÁLVULAS:** diámetros: admisión 30 mm, escape 25 mm  $\pm$  0,10 mm. Vástago diámetro 5,45 mm  $\pm$  0,05 mm. Permitido uso de competición (tipo 3B Racing o similar).

**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 de diámetro o espesor.

**RELACIONES:**

1° 36/13

2° 32/17

3° 28 o 29/20

4° 26/23

5° 24/25

**TRANSMISIÓN PRIMARIA:** engranajes originales manteniendo número de dientes. Corona embrague 73 dientes, piñón 18 dientes. Diámetro exterior y ancho originales.

**SISTEMA DE ARRANQUE:** original o similar. Funcionamiento opcional. Obligatorio botón de pare. Eje de patada opcional.

**BOMBA DE NAFTA:** alimentación con bomba mecánica accionada por leva. Debe tener comando manual para largada. Se permite bomba de vacío con pico en múltiple de admisión.

**RODAMIENTOS Y RETENES:** medidas originales o de mercado de reposición.

**RELACIÓN SECUNDARIA:** libre. Obligatorio protector de cadena. Paso de cadena 428.

**VENTEO:** obligatorio recipiente fijado al chasis para venteo de gases de motor y carburador.

**EMBRAGUE:** original y/o de mercado de reposición. Permitido uso de canasta con 4, 5 o 6 resortes.

**BATERÍA:** opcional, 12 volts gel o húmeda. Prohibidas las de ácido.

**ALTERNADOR:** uso optativo.

**VOLANTE:** original o de reposición para motores asiáticos. Trabajo libre.

**ESTATOR:** original en bobinado y cantidad de bobinas. Captor original o de reposición en posición original.

CAPTOR: de 150 a 170.

BOBINA DE ALIMENTACIÓN: de 270 a 480.

BOBINA DE ALTA: original o de mercado de reposición. Bobinado libre.

CDI: original o de mercado de reposición, de 6 pines, ficha cuadrada.

NO ES EXCLUYENTE LA CARGA DE BATERÍA.

SENSOR: ubicado en soporte de corbata cerca del volante o donde disponga el encargado de cronometraje.

NEUMÁTICOS: se pueden sellar hasta 3 juegos completos tipo slick marca Pronec, sello blanco numerados. En caso de roturas, solo se reemplaza por la misma marca (una delantera y una trasera). Los números deben informarse en cada carrera.

Debutantes fecha 4: máximo 2 juegos.

Debutantes fecha 7: máximo 1 juego.

Se permite cambio de gomas dentro de la misma fecha si están selladas previamente.

**Cualquier alteración del neumático con ventaja deportiva será motivo de quita de puntos y exclusión total temporada 2026.**

**CAMBIO DE PARTES: no se permite desarmar motor durante carrera. Prohibido cambio de chasis. Reparaciones sujetas a autorización de la C.D.**

**Toda irregularidad queda a criterio del Comisario Técnico, quien es la única autoridad para precintar motores.**

**Todo punto no especificado queda a consideración del Comisario Técnico y su decisión será inapelable.**