



FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

Personería Jurídica 818/84 - Adherida a la CDA del ACA

Av. E. Tello N° 465, Gaiman, Chubut - www.fcha.org.ar



REGLAMENTO TÉCNICO

CATEGORÍA

4T PATAGÓNICA

2026



**Federación Chubutense
de Automovilismo**





REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 CATEGORÍA - KARTING: 4T PATAGÓNICA

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	4
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	4
Art. 3– EDADES.	4
Art. 4– PESO MÍNIMO.	4
Art. 5– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	4
Art. 6– CHASIS.	4
Art. 6.1– EJE TRASERO.	5
Art. 6.2– TROCHA TRASERA y DELANTERA.	5
Art. 6.3– LLANTAS Y MASAS.	5
Art. 6.4– PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.	5
Art. 6.5– VOLANTE DE CONDUCCION.	5
Art. 6.6– BUTACA.	5
Art. 6.7– FRENOS.	5
Art. 6.8– PEDALES.	5
Art. 6.9– PROTECTOR DE CADENA.	5
Art. 6.10– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	6
Art. 7– CAMBIO DE MOTOR.	6
Art. 8– BATERÍA.	6
Art. 9– ESCAPE GENERAL A UTILIZAR.	6
Art. 10– BOMBA DE COMBUSTIBLE.	7
Art. 11– COMBUSTIBLE.	7
Art. 12– FILTRO DE AIRE.	7
Art. 13– NEUMÁTICOS:	7
Art. 14– PRECINTOS:	8
Art. 15– ADQUISICIÓN DE DATOS:	8
Art. 16– EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:	8
Art. 17– MOTOR TIPO ARBOL DE LEVAS A LA CABEZA.	8
Art. 17.1– MOTOR.	8
Art. 17.2– CARTER.	8
Art. 17.3– VENDEO.	9
Art. 17.4– CILINDRO.	9
Art. 17.5– TAPA DE CILINDRO.	9
Art. 17.6– CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.	9
Art. 17.7– ÁRBOL DE LEVAS.	9
Art. 17.8– GUÍAS DE VÁLVULAS.	10
Art. 17.9– VÁLVULAS.	10
Art. 17.10– PLATILLOS DE VÁLVULAS.	10
Art. 17.11– ESORTES DE VÁLVULAS.	10
Art. 17.12– BALANCINES.	10
Art. 17.13– TUBO DE ADMISIÓN.	11
Art. 17.14– CIGÜEÑAL.	11
Art. 17.15– BIELA.	11





Art. 17.16– PISTÓN.	11
Art. 17.17– AROS.	12
Art. 17.18– CARBURADOR.	12
Art. 17.19– RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS.	13
Art. 17.20– EMBRAGUE.	13
Art. 17.21– TRANSMISIÓN.	13
Art. 17.22– HÁNDICAP.	14
Art. 17.23– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.	14
Art. 17.24– ENCENDIDO.	14
Art. 17.25– CDI.	14
Art. 17.26– BOBINA.	14
Art. 17.27– BUJÍA.	14
Art. 17.28– ALTERNADOR.	14
Art. 18– MOTOR VARILLERO 150 Cm3.	14
Art. 18.1– CARTER.	15
Art. 18.2– CILINDRO.	15
Art. 18.3– TAPA DE CILINDRO.	15
Art. 18.4– ÁRBOL DE LEVA.	15
Art. 18.5– GUIAS DE VALVULA.	16
Art. 18.6– VALVULAS.	16
Art. 18.7– ASIENTO DE VALVULAS.	16
Art. 18.8– RESORTES DE VALVULAS.	16
Art. 18.9– PLATILLO DE VALVULA.	16
Art. 18.10– RELACION DE COMPRESION.	16
Art. 18.11– BALANCINES.	16
Art. 18.12– CIGÜEÑAL.	17
Art. 18.13– BIELA.	17
Art. 18.14– PISTÓN.	17
Art. 18.15– PERNO DE PISTON.	18
Art. 18.16– AROS.	18
Art. 18.18– TUBO DE ADMISION.	18
Art. 18.19– CARBURADOR.	18
Art. 18.20– EMBRAGUE.	19
Art. 18.21– ENCENDIDO.	19
Art. 18.22– CAPTOR.	19
Art. 18.23– BUJIA.	19
Art. 18.24– SISTEMA DE ARRANQUE.	20
Art. 18.25– TRANSMISIÓN.	20
Art. 18.26– RODAMIENTOS RETENES.	20
Art. 19– CONSIDERACIONES GENERALES.	20
Art. 20– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	21





Art. 1- MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting 4T Patagónica es propiedad de la Federación Chubutense de Automovilismo y regirá la fiscalización de los Campeonatos Chubutenses 2026 de Karting en sus modalidades en Kartódromos de Asfalto y Tierra.

En cada campeonato zonal, la categoría deberá designar un representante, conforme a lo establecido en el Reglamento Institucional de Categorías de la FChA.

Ante el incumplimiento parcial o total de alguno de los artículos de la presente normativa, el piloto podrá ser excluido y/o podrá perder tanto las posiciones, puestos y/o puntos obtenidos en la competencia. Ante la detección de alguna anomalía, el comisario técnico no podrá continuar revisando o controlando el vehículo en cuestión.

Queda totalmente prohibido que un Comisario Técnico, o alguno de sus asistentes, realice tareas mecánicas en alguna pieza de los vehículos participantes.

Art. 2- VIGENCIA Y ALCANCE.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting 4T Patagónica entrará en vigencia a partir de su fecha de homologación y reemplaza a todo cualquier RT de la categoría emitido con anterioridad.

VIGENCIA.

Fecha de emisión 30 de enero de 2026.

ALCANCE.

Este reglamento será aplicable en toda la provincia del Chubut y regirán los Campeonatos de Karting en circuitos de asfalto o tierra.

Art. 3- EDADES.

Edad mínima: 25 años cumplidos en el año de competencia.

Art. 4- PESO MÍNIMO.

Los chasis de eje de 30 mm y de 40 mm, el peso mínimo será de 180 kg, para el resto de los chasis el peso mínimo será 185 kg. Para todos los casos será sin tolerancia.

El pesaje se efectuará como el vehículo terminó la carrera en el momento de cruzar la línea de llegada o de acuerdo a lo requerido por la organización.

En el caso de agregar lastre deberá estar perfectamente abulonado a la butaca o al chasis, material de plomo únicamente CON DOS TORNILLOS MINIMO CADA LASTRE.

La única y válida balanza a utilizar para el pesaje será la provista por la organización técnica el día de la competencia, por lo tanto, el resultado del pesaje será inmediato, inobjetable e inapelable.

Art. 5- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.

Recuadro blanco con números color negro de una altura mínima de 10 cm.

Obligatoriedad: uno en cada pontón lateral, uno en babero y otro paragolpes trasero.

Art. 6- CHASIS.

De libre origen, modelo y marca homologados CIK/CNK nacionales o importados.

EN EL CASO DE CHASIS IMPORTADOS SOLO SE PERMITE LOS HOMOLOGADOS HASTA EL AÑO 2018. Los mismos deben estar verificados y precintados por el comisario técnico previamente ante la competencia. ESTE PRECINTO SERA PARA EL USO DEL AÑO CALENDARIO SE PERMITE EL USO DE CHASIS DENOMINADOS PARA TIERRA.

La placa identificatoria del chasis deberá estar soldada al caño que se encuentra ubicado por delante del eje





trasero, sin adulteraciones y visible todos sus números y letras.

Art. 6.1– EJE TRASERO.

Eje trasero podrá ser de 30 / 40 o 50 MM en material y compuesto libre magnético. Punta de eje máximo 25 mm.

Art. 6.2– TROCHA TRASERA y DELANTERA.

Trocha máxima 1400 mm. Trocha delantera 120 cm máximo.

Art. 6.3– LLANTAS Y MASAS.

De libre origen CIK/ CNK .

Libre, ancho máximo traseras 8 pulgadas

Máximo delanteras 5 pulgadas.

Art. 6.4– PONTONES LATERALES. PARAGOLPES DELANTERO (TROMPA). CORBATA Y PARAGOLPE TRASERO.

Es obligatorio el uso de pontones laterales plásticos (CIK / CNK) los cuales deben IGUALAR O SUPERAR la línea de los neumáticos TRASEROS .

Paragolpes delantero (trompa con ganchos CIK/CNK) y corbata únicamente de material plástico inyectado de venta masiva CIK/ CNK.

Se permite únicamente paragolpes trasero plástico inyectado CIK/ CNK. El paragolpes trasero debe cubrir por lo menos la mitad de la rueda trasera. Dicho elemento tendrá que estar asegurado.

Se prohíbe la utilización del tipo artesanal de cualquiera de estas piezas.

Art. 6.5– VOLANTE DE CONDUCCION.

Homologados CIK-CNK.

Art. 6.6– BUTACA.

Deberá estar construida en material plástico rígido o fibra de vidrio, de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente y hacia adelante CIK/CNK.

Se permite la colocación de lastres o contrapeso, como así también el soporte porta-sensor.

Art. 6.7– FRENOS.

Obligatorio solamente en el eje trasero ya sea hidráulico o a cable.

Frenos se permite la utilización de un (1) freno hidráulico o mecánico sobre el eje trasero un (1) solo disco macizo o ventilado. Prohibido el uso de frenos delanteros.

Art. 6.8– PEDALES.

La posición de los pedales no debe exceder el perímetro del chasis en el momento de será accionados.

Podrá utilizarse 2 o 3 pedales. El embrague podrá usarse en el volante o palanca de cambios o en pedal.

La palanca de cambios podrá utilizarse en la cuna del motor o en la columna o del tipo basculante.

Art. 6.9– PROTECTOR DE CADENA.

Todo kart deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un pequeño protector de no menos de 60 mm de ancho por el largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje. Deberá estar construido en material flexible. Prohibido su construcción en material metálico.



Art. 6.10- TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Deberá ser de material plástico homologado por la CNK del ACA, deberá estar ubicado en el lugar original provisto por el fabricante debajo de la columna de dirección.

Debe estar concebido de tal manera que no pueda producirse ningún riesgo o pérdida de combustible a lo largo de la competencia, ya sea en el recipiente en si como en las tuberías de empalme, que obligatoriamente deberán ser de material flexible y transparente a fin de observar el contenido y nivel del líquido.

En caso de rotura no puede repararse, debe ser reemplazado. (Prohibidos bidones y recipientes de limpia parabrisas).

El respiradero del mismo, deberá tener un recipiente de descarga.

Art. 7- CAMBIO DE MOTOR.

Todo piloto que cambie el motor o alguna de las piezas precintadas deberá largar en la última fila en la serie o final.

Solo se podrá reemplazar el carburador quedando en poder del comisario Técnico, para la posterior revisión.

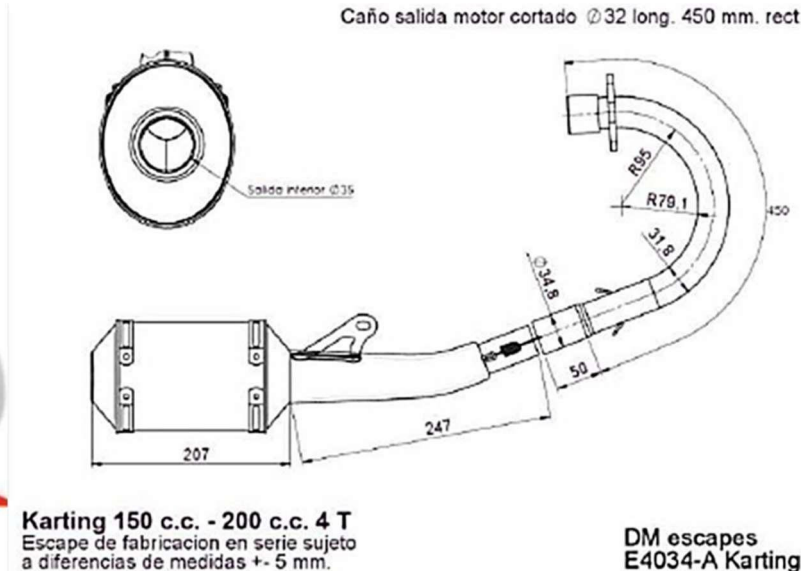
Art. 8- BATERÍA.

De uso obligatorio y en funcionamiento, deben ser de las denominadas de gel o selladas, sin excepción. Del tipo de moto de 12V.

Deberá estar fijada firmemente al CHASIS

Art. 9- ESCAPE GENERAL A UTILIZAR.

El escape a utilizar será UNICAMENTE marca **DM modelo E4034AK**.



Obligatoriamente deberá estar orientado hacia la parte trasera y no deberá sobresalir hacia la parte exterior / lateral del karting ni orientado al piso. Entiéndase la línea demarcatoria que forma la parte exterior de los pontones, cubiertas y paragolpes. Su altura NO deberá sobrepasar la altura del volante de conducción. Se usará únicamente como sujeción del escape el ojal original del mismo.

Sólo se permite perforar/modificar escape con el fin de posicionar/sujetar el pirómetro y la sordina, sujeta con dos resortes. Los mismos estarán sujetos con ganchos soldados al escape en su parte exterior.



Art. 10– BOMBA DE COMBUSTIBLE.

Podrá ser mecánica accionada por leva en el eje trasero del karting o de vacío. (Esta podrá ser accionada desde el respiradero del cárter, de la tapa de válvulas o la admisión).

Art. 11– COMBUSTIBLE.

El único combustible autorizado a utilizar será NAFTA YPF SUPER únicamente del tipo expendio comercial, sin aditivos adicionales. Debe ser adquirida en la localidad donde se realice la competencia y será responsabilidad de cada piloto.

A fin de evitar mezclas con alcoholes, aceites y/ u otros, el comisario técnico podrá medir su pureza con el elemento de medición cuando este así lo requiera.

Será medida con comparador (herramienta comparadora electrónica de combustible) a fin de evitar mezclas con alcoholes, aceites y/u otros mejoradores, según procedimiento recomendado por el fabricante:

Encender el equipo y colocar el sensor en combustible conocido.

Calibrar la lectura del display, retirar el sensor y secar con un trapo seco o papel.

Colocar el sensor en el combustible desconocido (el utilizado por el piloto), moverlo dentro del recipiente combustible.

Resultados:

En combustibles de uso comercial se tolera una diferencia máxima de 12 unidades. Si en algún momento mientras se mueve el sensor dentro del combustible, supera ese rango, se considera que el combustible fue adulterado. Si el display se pone en blanco o nulo es porque la mezcla predominantemente alcohol por lo cual también se considera adulterado.

Art. 12– FILTRO DE AIRE.

De uso obligatorio y de venta comercial masiva. Entiéndase por el elemento ubicado entre él a la boca de entrada de aire del carburador. Sin mangueras y prolongadores, etc.

Debe cumplir estrictamente su función la de filtrar el aire entrante.

Debe ser de goma, espuma o un filtro de moto de venta comercial, debiendo el mismo cumplir con su propósito y no poseer ningún tipo de elemento difusor o canalizador fijo o móvil en su interior, no puede estar expuesto a la aerodinámica del kart.

Debe estar colocado y en funcionamiento durante toda la competencia, la pérdida del mismo habilitara a la exclusión.

El portafiltro ubicado entre el carburador y el filtro de aire es libre diseño, pero el mismo no podrá tener ningún ángulo o bisel que entre dentro de la garganta del carburador todo ángulo finalizará en el plano de entrada al carburador.

Prohibido cualquier clase de sistema de turbo compresión o sobrealimentación.

Prohibido el uso de venturi dentro del mismo.

Flexible de unión con carburador máximo 3 cm de largo, material libre, interior no cónico.

Prohibido trompeta.

Art. 13– NEUMÁTICOS:

Serán provistos por el ente organizador. Cada piloto deberá usar el juego de cubiertas durante 3 (TRES) carreras antes de usar otro juego.

No se computará la carrera que se dispute con neumáticos de lluvia.

En caso de piso mojado se utilizará compuesto de lluvia de libre marca y origen. Serán sellados por el ente organizador antes de disputar la competencia.

En caso de denuncia del piloto de pinchadura o de rotura de un neumático, el comisario deportivo y técnico podrán autorizar su cambio por otra ya declarada y usada.

SE PROHIBE EL USO DE MANTAS TERMICAS.





Los mismos serán comercializados por el ente organizador o quien este dictamine.

Art. 14- PRECINTOS:

Es obligatorio que tanto el carburador, el cilindro, cárter/caja y la tapa de cilindro posean un orificio donde se pueda colocar el precinto correspondiente.

Aquel kart que no cuente con los orificios no podrá participar de la competencia.

Art. 15- ADQUISICIÓN DE DATOS:

SE PERMITE el uso de cuenta vueltas con sensores de temperatura o sondas tipo LAMBDA.

ESTÁ PROHIBIDO el uso de telemetría (entiéndase adquisición de datos desde el karting hacia los boxes mientras este girando).

Art. 16- EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

Es obligatorio el uso de casco, buzo, guantes. Uso opcional de protector cervical.

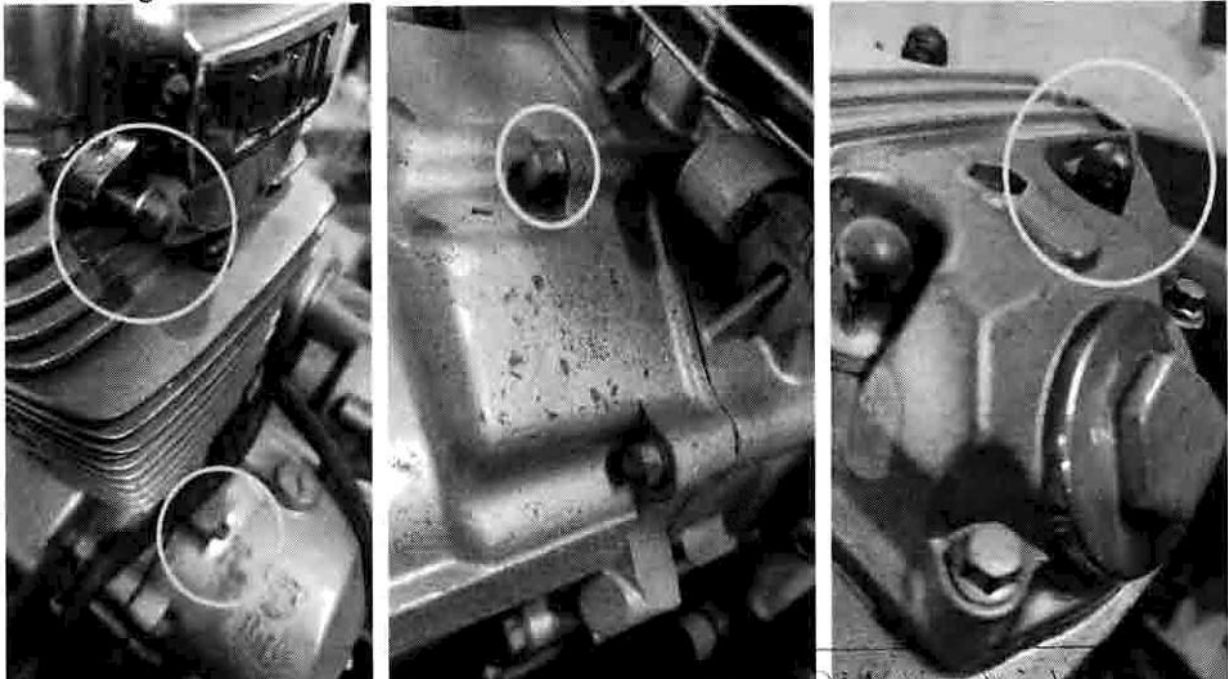
En caso que el Comisario Deportivo o el Comisario Técnico consideren que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad de un piloto no cumple las condiciones de tales, no autorizarán la salida a pista del mismo.

Art. 17- MOTOR TIPO ARBOL DE LEVAS A LA CABEZA.

Art. 17.1- MOTOR.

Marca KAYAK, monocilíndrico 150 cc, 4 tiempos refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague de accionamiento mecánico.

El motor deberá poseer orificios para ser precintados en los bulones y tuercas que se indican en las siguientes imágenes:



Art. 17.2- CARTER.

Carter original del motor, formas y dimensiones extremas e internas originales.





No se puede alterar la posición y medidas originales, de los espárragos y/ o tornillos de cilindro, tapas de cárter. Se deben mantener guías originales.

Es optativa la utilización de juntas en el armado de ambas partes.

Se permite reparar roscas, en el caso del cárter o tapas de embrague o encendido se permite llevar a 7 mm el diámetro respetando siempre las guías de tapas.

Está permitido el cambio de los espárragos que sujetan el cabezal por roturas, éstos deberán ser del mismo diámetro que los originales y en la misma posición.

Se permite reparar o soldar cárter respetando forma y dimensiones originales.

Art. 17.3– VENTEO.

Venteo original, diámetro del venteo 8 mm interno y 11,5 externo.

Deberá tener un recipiente para depositar los fluidos de rebalse.

Art. 17.4– CILINDRO.

Cilindro original del motor o su reemplazo idéntico de venta comercial.

Medidas: Altura mínima 67 mm, diámetro máximo 62.50 mm tolerancia + 0.05 mm.

Se permite el rectificado de cilindro hasta 62.50 mm.

Prohibido encamisado.

Prohibido el uso de camisa cromada,

Prohibido desplazar el cilindro en el proceso de rectificado.

Obligatorio el uso de al menos una guía original en la base del cilindro.

Art. 17.5– TAPA DE CILINDRO.

Original del motor, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindro material y espesor libre.

Prohibido el pulido, o 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.

Se permite el rectificado del asiento de válvulas manteniendo los 45° (grados) de inclinación original.

Altura mínima de la tapa de cilindros, sin caballete: 78 mm.

Diámetro interno de casquillos de válvulas medidos en el diámetro menor: 26,30 mm admisión y 21,5 mm escape, tolerancia 0.05 mm -será medido con herramienta pasa no pasa.

Se permite el encasquillado.

El rectificado de los casquillos de válvula, no deberá llegar hasta el límite entre el casquillo y el conducto de la tapa.

Se permite modificar los espárragos de escape de cualquier material con un máximo de 8 mm de diámetro.

Art. 17.6– CUBICAJE DE TAPA DE CILINDROS.

La cámara de combustión de la tapa de cilindros deberá tener el cubicaje especificado como valor mínimo, medido con motor armado en punto muerto superior y en las condiciones de haber terminado la competencia.

Se medirá al ras del apoyo de la arandela de la bujía sin rebalse y no habrá tolerancia. No se permite desarmar ni limpiar para el proceso de cubicado. Para este proceso se utilizará nafta y aceite 2T al 50 %.

EL CUBICAJE DEL MISMO SERA UN MINIMO DE 18 cc DE CAMARA.

Art. 17.7– ÁRBOL DE LEVAS.

Árbol de levas original del modelo. Cruce y alzada original.

No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto de masa.





Se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando de masa.

El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los tornillos originales o similares 6 mm paso 1. Permitidos tornillos tipo allen.

Dimensiones círculo base: 25,18 mm +/- 0.05 mm.

Alzada medida con motor armado en platillo de válvula con una centésima de milímetro de precarga.

Alzada escape: 7,2 mm, alzada admisión 7,5 mm +/- 0,2 mm en ambas.

Con motor armado se medirá cruce, este deberá ser 2,22 mm AAA y el RCE deberá ser de 0,80 mm (+/- 0,15 mm) la medición se realizará sobre platillo sin luz de válvula pisada en 0,01 mm, con dos comparadores uno para admisión y otro para escape, en sentido de giro del motor.

Estas mediciones serán corroboradas tal cual terminó la competencia (sin luz de válvulas pisada en 0,01mm).

SE MEDIRA CON LA PLANTILLA O HERRAMIENTA DIGITAL PARA TAL FIN DEL CUERPO TECNICO.

Art. 17.8- GUÍAS DE VÁLVULAS.

Originales en material, forma y dimensiones. Se prohíbe suplementar o rellenar.

Prohibido el uso de guías de bronce o encamisado de las mismas.

Guía de válvula de admisión: 42,00 mm largo mínimo total, ingreso en el conducto de admisión 6 mm mínimo en forma cónica.

Guía de válvula de escape: 45,00 mm largo total ingreso al conducto en forma cónica 10 mm solapa de apoyo en tapa de cilindros 3,5 mm máx.

REPARACION O REEMPLAZO DE GUIAS DE VALVULAS: En caso de rotura y no haber existentes en el mercado las originales. Se permite la colocación de guías más largas (de venta comercial masiva). Y se deberá tornearlas hasta llegar a la medida y forma original. **SUJETO A REVISION COMPARATIVA**

Art. 17.9- VÁLVULAS.

Válvulas originales o de fabricación nacional, similares en material, forma, masa y dimensiones.

Para admisión: Diámetro 31,50 mm +/- 0,2 mm. Vástago 5,45 mm +/- 0,015 mm de diámetro, largo total 91,70 mm +/- 0,6 mm.

Para escape: Diámetro 26,00 mm +/- 0,2 mm. Vástago 5,42 mm +/- 0,015 mm de diámetro, largo total 90,70 mm +/- 0,60 mm.

Prohibido el mecanizado de las válvulas.

Se permite válvula BBB o similares forma, masa y traba. Serán de material magnético, con sus correspondientes trabas elegidas entre las de uso comercial.

Art. 17.10- PLATILLOS DE VÁLVULAS.

Originales o idénticos en material, forma, masa y dimensiones.

Art. 17.11- ESORTES DE VÁLVULAS.

Originales o de reposición. 2 por válvula.

Cantidad de válvulas igual a la original del motor.

Arandelas de base de resorte de uso optativo: chica de hasta 0,6 mm grande de hasta 1,00 mm.

Espiral grande 7,5 vueltas y de diámetro 3,8 mm +/- 0,1 mm.

Espiral chico 9 vueltas y de diámetro 2,5 mm +/- 0,1 mm.

Art. 17.12- BALANCINES.

Originales, manteniendo ángulos radios y demás medidas originales. Será controlado con herramienta patrón.



Tapa porta balancines. Original de motores kayak, altura desde el perno hasta base de 23,80 mm +/- 0,1mm (esta medida se tomará con perno de balancín colocado) Balancines originales manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales, con sello J, TX o TY, para todos los casos, tienen que usar los 2 con mismo sello. Distancia entre ejes en torre de balancines es de 65,00 mm +/- 0,1mm, con pernos 12,00 mm

Art. 17.13- TUBO DE ADMISIÓN.

Original o de mercado de reposición. Vulcanizado en el exterior en su totalidad e interior en el medio. Queda prohibida la realización de cualquier tipo de trabajo en su interior o del agregado de algún tipo de pieza con el fin de canalizar u orientar el fluido en su interior. Se permite realizar conexión para bomba de combustible de accionamiento por vacío. Se permitirá "planchuela" a modo de sujeción del carburador y baquelita de admisión. Diámetro interno del tubo de admisión 29 mm máximo.

Art. 17.14- CIGÜEÑAL.

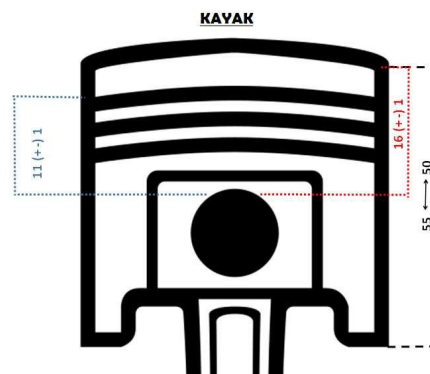
Cigüeñal original o de reposición de iguales características al original. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado, peso mínimo de este elemento será 3,350 kg y máximo 3,750 kg (con rulemanes y engranaje de distribución). Chavetero: 4 mm +/- 0,1mm; original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla. Carrera de cigüeñal 49,3 mm +/- 0,20 mm. Se prohíbe el uso de muñón de biela desplazado.

Art. 17.15- BIELA.

Original o similar provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros de 103,5 mm. Perno de pistón: 15 mm. Muñón: 30 mm. Se contempla desgaste. Prohibido su mecanizado. granallado. alivianado, o cualquier tipo de tratamiento que altere su terminación original. Volante original o de reposición sin ningún tipo de mecanizado.

Art. 17.16- PISTÓN.

Original del modelo de motor utilizado o similar provisto para motores de gran serie, convexo, manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros. Deberá poseer tres ranuras de aros. Altura del pistón: entre 50 mm a 55 mm medido desde el borde inferior de la falda hasta el borde superior. Posición de los aros libre (solo respetar la medida del primer aro). Medida desde la parte superior de perno a la parte superior del primer aro (11 +/- 1) y de la parte superior del perno al borde superior del pistón (16 +/- 1). Ver figura:





Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo EXCEPTO el fresado para las válvulas, entiéndase RETOCAR para que la válvula no toque en el pistón.

Perno 15 mm de diámetro, tipo original de venta comercial. no liviano. Está totalmente prohibido su mecanizado (rellenado, pulido o alivianado). Peso mínimo: 35 grs.

Marca de pistón libre. Prohibida pollera grafitada y/o ranurada.

Peso mínimo: 140 grs.

Art. 17.17– AROS.

Originales del motor o similares. Cantidad original.

Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.

Primer aro: 1 mm, segundo aro 1 mm y tercer aro 2 mm.

Para pistón RR se permite aros de 1,20 mm en 1° y 2° ranura y 2,50 mm en rasca aceite.

Art. 17.18– CARBURADOR.

Modelo PZ27 de fabricación China, NO JAPON. Original del motor o reemplazo WStandard, VINI

Se prohíbe eliminar el cebador o modificar las dimensiones de sus componentes internos.

Difusor original 27,50 mm x 20 mm.

Aguja posición en altura libre, largo mínimo total 56 mm y deberá estar colocada en forma de uso original.

El diámetro de paso de combustible de los gliceur será de 3 mm *diámetro máximo permitido* El gliceur de baja será de 3 mm máximo permitido. Se permite colocación de gliceur de baja de reposición de una sola pieza u original de tres partes.

Está prohibido cualquier tipo de mecanizado del cuerpo interno del carburador. Este elemento será medido con herramientas provistas por la categoría.

Se permite reparar o cambiar tornillos de la cuba.

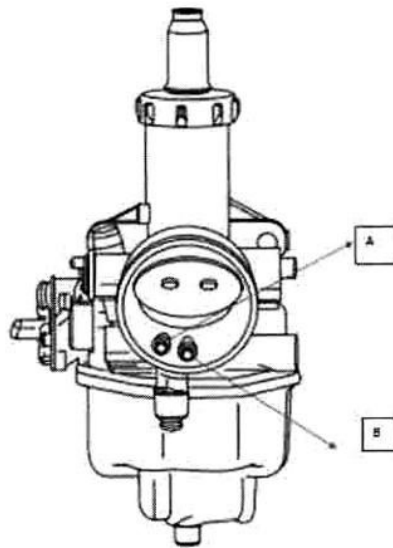
Serán medidos con herramientas pasa no pasa los diámetros de los dos círculos que forman la garganta del carburador, diámetro superior 20,50 mm y diámetro inferior 20,10 mm ambas en modalidad no pasan.

Tubo emulsor original, doce orificios en total seis en la parte inferior y cuatro en la parte superior, como se indica en las imágenes a continuación, todos en sentido transversal a 90° del tubo y de un diámetro de 0.55 mm.



El diámetro del orificio de descarga (asiento de aguja de la cortina) 2,6 mm se medirá con herramienta pasa no pasa de 2,65 mm

Diámetro de los orificios de aire de baja y alta en la boca del carburador A zonda 2,40 mm no pasa B zonda 2,00 mm no pasa. Ver figura a continuación:



Art. 17.19- RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS.

Originales o similares provistos para motores de gran serie. Únicamente con canasto de acero.

Art. 17.20- EMBRAGUE.

Original se prohíbe cualquier tipo de modificación. Canasto de aluminio. Engranaje de acero.

Art. 17.21- TRANSMISIÓN.

A- TRANSMISIÓN PRIMARIA.

Piñón de transmisión del cigüeñal debe ser original en cuanto a su diámetro (41,75 mm +/- 0.2mm) y cantidad de dientes 21 (veintiuno). Corona del canasto de debe ser original en cuanto a su diámetro (126,65 mm +/- 0.2mm) y cantidad de dientes 70 (setenta).

B- CAJA DE VELOCIDADES.

-Original del motor en uso, relación original, con una tolerancia de +/- 0.2mm, a saber:

	ARBOL PRIMARIO (Dientes de engranaje)	ARBOL SECUNDARIO (Dientes de engranaje)	RELACION (Aprox. a 3 decimales)
Primera marcha	36 (68.3mm)	13 (27.2mm)	2,769 a 1
Segunda marcha	32 (61.4mm)	17 (34.5mm)	1,882 a 1
Tercera marcha	28 (55.6mm)	20 (40mm)	1,400 a 1
Cuarta marcha	26 (51.5mm)	23 (44.40mm)	1,130 a 1
Quinta marcha	24 (48mm)	25 (47.7mm)	0,960 a 1





C- TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Piñón 14 dientes. Corona 24, 25, 26 dientes, Cadena paso 4-28, origen libre.

Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

Art. 17.22– HÁNDICAP.

Los pilotos que sin necesidad de agregar lastre superen los 10 kg por sobre el peso mínimo podrán cambiar relación de piñón y corona. Piñón de 14 a 15 dientes y corona de 25 a 27 dientes.

Art. 17.23– SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE/TECLA DE CORTE.

Original, debe funcionar.

Llave o botón de corte, de uso obligatorio y en perfectas condiciones de funcionamiento. **El karting deberá arrancar en línea de largada como en la calle de boxes por sus propios medios**, salvo rotura de alguno de estos elementos que deberá informar al Comisario deportivo.

El sistema de cableado y fichas deben estar con sus debidas protecciones y soportes.

NO SE PERMITEN CABLES DE FORMA SUELTA O DETERIORO ALGUNO.

Art. 17.24– ENCENDIDO.

Sistema original del modelo de motor. punto original con chaveta.

Posición del disparador en el volante, posición y tamaño original.

Peso del volante: mínimo 1,430 km.

Se medirá la resistencia de la bobina de alimentación con una resistencia máxima de 430 ohms.

PROHIBIDO el rebobinado.

Art. 17.25– CDI.

El CDI será marca PIETCARD modelo 2379R.

El comisario técnico podrá optar aleatoriamente por entregar por sorteo el CDI provisto por la categoría o dejar participar al piloto con el propio CDI. Para ambos casos siempre se utilizará CDI marca PIETCARD modelo 2379R

El piloto está obligado a concurrir con un CDI marca PIETCARD modelo 2379R en funcionamiento. Se podrá comprobar su funcionamiento en cualquier momento a fin de evitar conexiones paralelas.

Se podrá multar la no devolución del mismo una vez terminada la competencia.

Art. 17.26– BOBINA.

Bobina de encendido del tipo original o 3225 R PIETCARD.

Art. 17.27– BUJÍA.

Original o de reemplazo en forma tamaño y dimensiones.

Prohibido su torneado y deberá tener arandela original.

Grado térmico libre. **SE PERMITE LAS DE IRIDIUM.**

Chupete de bujía Baquelita o Metálico, Prohibido de competición.

Art. 17.28– ALTERNADOR.

En normal funcionamiento carga mínima 13.5 v, opcional el corte de carga, se podrá controlar su funcionamiento.

Art. 18– MOTOR VARILLERO 150 Cm3.

Se admitirá un motor 4 tiempos de 150 cm3 de cilindrada, varilleros, refrigerado por aire y caja 5 (cinco) velocidades con embrague manual.



Deberán poseer todas sus juntas originales, material de papel fibroso o chapa espesor libre (Prohibido utilizar solo formador de junta).

Todos los elementos del motor deberán ser en su forma, medida y cantidad, original de fábrica, no se permite agregar o quitar elementos que no especifique en este reglamento.

Los motores homologados son todos los de origen Chino-Taiwanés, adaptándose a este reglamento. Por ejemplo: Guerrero, Motomel, Zanella, etc. SIN BALANCEADORES.

Art. 18.1– CARTER.

Original del motor: 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.

Libre su marca.

Art. 18.2– CILINDRO.

Original de su motor o su reemplazo del mercado de reposición de procedencia China-Taiwanés. Diámetro máximo 63.00 mm tolerancia + 0.10mm

Prohibido el uso de camisa cromada. Deberá poseer junta de base de cilindro, material de papel fibroso o chapa, espesor libre.

Prohibido utilizar solo formador de junta.

Fórmula de cubicar $D \times D \times R \times 3,1416 / 4000$ (D= diámetro, R= Recorrido)

Art. 18.3– TAPA DE CILINDRO.

Original del motor en su forma. Diámetro conducto de admisión en la entrada 30.30 mm, se permite el maquinado y granallado PERO QUE SE VEA EL SANGRINADO ORIGINAL. PROHIBIDO SU PULIDO.

Diámetro conducto de escape 28 mm medido en la salida de escape.

Deberá poseer junta de tapa de cilindro, material de papel fibroso o chapa espesor libre.

La bujía no debe sobrepasar el cielo de la tapa de cilindro, se permite suplemento, la bujía será de 12 mm x 1,25 mm.

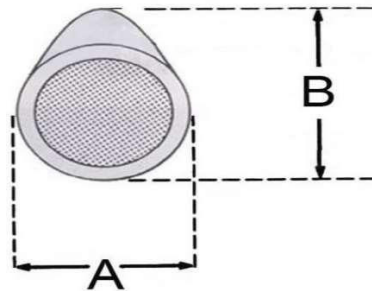
Angulo de guía de válvulas originales 45 grados.

Art. 18.4– ÁRBOL DE LEVA.

Std o del mercado de reposición,alzada máxima 7.00 mm medida sin luz de válvulas, medida puesta en el motor, medida sobre el platillo de válvulas. Al ser medida fuera del motor la misma se controlará con la plantilla de pasa no pasa de la categoría, en caso de no pasar será excluido, sin ningún tipo de apelación. Se adjuntan diagrama con medidas máximas y mínimas, que deberán ser respetadas.

	MINIMA	MAXIMA
A	26.73 mm	26.86 mm
B	32.80 mm	32.95 mm





Art. 18.5– GUIAS DE VALVULA.

Originales o de mercado de reposición respetando sus medidas originales. Material magnético, deberá medir como mínimo 45.00 mm la admisión y 42.00 mm el escape, se permite la eliminación del retén de válvula.

Art. 18.6– VALVULAS.

Originales o del mercado de reposición, marca y material libre.

Prohibido cualquier clase de mecanizado.

Diámetro de vástago de 5.50 mm como máximo.

ADMISIÓN:

-Diámetro máximo 31.60 mm

-Largo mínimo 89,00 mm y máximo 93,50 mm

ESCAPE:

-Diámetro máximo 26,10 mm

-Largo mínimo 89,00 mm y máximo 93,50 mm.

Art. 18.7– ASIENTO DE VALVULAS.

Originales de fábrica 45 grados.

Art. 18.8– RESORTES DE VALVULAS.

Tipo original de fábrica o del mercado de reposición, 2 por válvula. Dureza libre.

Art. 18.9– PLATILLO DE VALVULA.

Originales o de mercado de reposición, material magnético se permiten platillos y seguros de válvula marca MPI.

Art. 18.10– RELACION DE COMPRESION.

Se medirá al ras del apoyo de la arandela de la bujía sin rebalse y no habrá tolerancia. No se permite desarmar ni limpiar para el proceso de cubicado. Para este proceso se utilizará nafta y aceite 2T al 50 %.

EL CUBICAJE DEL MISMO SERA UN MINIMO DE 16 cc DE CAMARA

-En caso de no dar la medición será excluido sin ningún tipo de derecho a apelación.

Art. 18.11– BALANCINES.

Originales o de mercado de reposición, manteniendo su Angulo, radio y demás medidas originales. Se permite, rectificar en el apoyo de la válvula.

Varilla de balancín: 140,00 mm +/- 1,40 mm

Se permite suplementar con arandelas.





Art. 18.12- CIGÜEÑAL.

Tipo y forma, original o del mercado de reposición manteniendo su carrera original. La misma es de 49,30 mm +/- 0,20 mm.

Prohibido su mecanizado, rebajado o alivianado. Manteniendo su peso original 4.120 gramos +/- 120grs. medidos con bolilleros y biela colocada.

Se permiten perforaciones al solo efecto de balancear la pieza. Ruleman de bancada marca libre, material magnético, medidas originales del motor.

Volante motor tipo y forma original o del mercado de reposición peso mínimo 1400 gramos completo sin corona de arranque.

Art. 18.13- BIELA.

Original o de reposición, material magnético.

Prohibido maquinado y trabajado. Medida original para cada modelo.

Se permite marca MAHLE Brasilera. Prohibido japoneses.

Art. 18.14- PISTÓN.

Original o del mercado de reposición, sin ningún tipo de modificación agregado de agujero, ni cortes etc. (solo se permite la maquinada mueca de válvula) planos cóncavos o convexos, posición original. SU PESO MINIMO SERA DE 139 GRS

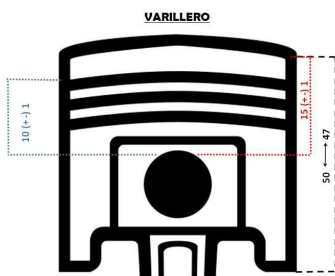
Borde superior de los mismos 90 grados para los cóncavos y planos.

Medida máxima 63 .00 mm +/- 0.5mm.

Deberá poseer tres ranuras de aros. Prohibido pistones japoneses. Deberá estar comprendido entre las siguientes medidas estipuladas en la siguiente figura:



ALTURA entre 50 a 47 mm, desde el borde superior del perno a la cabeza 15 mm (+ -) 1 mm y desde el borde superior del perno al superior del primer aro 10 mm (+ -) 1 mm





Art. 18.15– PERNO DE PISTON.

Original o de reposición, material magnético. PESO MINIMO 35 GRS.

Art. 18.16– AROS.

Tipo original o del mercado de reposición, cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos). Los dos primeros aros deberán medir 1.20 mm cada uno +/- 0.10 mm por desgaste.

Art. 18.18– TUBO DE ADMISION.

Original o de mercado de reposición. Vulcanizado en el exterior en su totalidad e interior en el medio. Ver figura:



Se permite recto o curvo. Respetando las medidas originales que es de 30,00 mm +/- 0.30 mm., como máximo de diámetro en ambos lados, sin tolerancia. Medición en un rango de 10 mm desde el borde exterior. Y la altura máxima será de 50 mm +/- 0.20 mm, No está permitido agregar elementos postizos, únicamente junta original.

Se permite perforar para la colocación del sistema de bomba de vacío.

Se permitirá “planchuela” a modo de sujeción del carburador y baquelita de admisión.

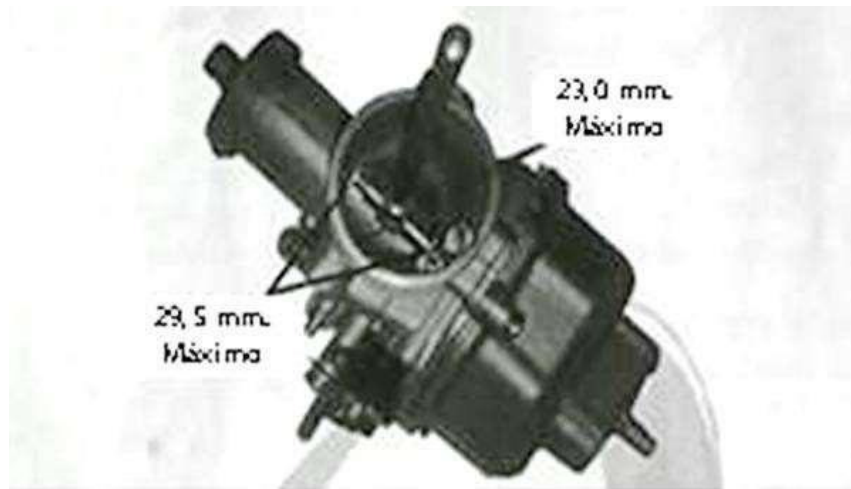
Art. 18.19– CARBURADOR.

Un solo carburador original del motor tipo PZ-30 con o sin bomba de pique, de hasta 29,8 mm como máximo. Estándar interior y exterior, a cortina cilíndrica aguja y chicler libre, Labio exterior porta filtro libre.

Medidas: Zona más angosta del venturi medirá 23 mm como máximo, en la zona más ancha del venturi medirá 29.3 mm como máximo, la misma se medirán en un rango de 3 mm desde el borde del alojamiento de la cortina hacia fuera tanto del lado del múltiple de admisión como del lado del filtro de aire, la cortina medirá 24 mm como máximo.

Prohibido su mecanizado relleno o pulido. Está prohibido modificar la forma original del carburador en la entrada y salida. 29,80 mm máxima. orificios de intermedia 1,10 mm, máximo orificios baja 0,95 mm máximo. 29,80 mm máximo.





Art. 18.20- EMBRAGUE.

Original y/o de mercado de reposición. máximo 5 discos.

Art. 18.21- ENCENDIDO.

CDI marca Pietcard código 2379 R. (prohibido el uso de CDI reparado)

Bobina de alta marca Pietcard modelo 3225 R.



Prohibido el uso de bobinas reparadas. Bobina de baja (original) deberá poseer 8 bobinas.

Se podrán realizar los sorteos del CDI antes de cada clasificación, serie o carrera. Es obligatorio el uso de las fichas de 4 pines y 2 pines para el fácil sacado.

Art. 18.22- CAPTOR.

Original o del mercado de reposición debe estar en su fijación original máximo 160 ohms. No se permite el uso de corredera.

Art. 18.23- BUJIA.

Original o de reemplazo en forma tamaño y dimensiones. Rosca, 12 mm x 1.25 mm, largo máximo de rosca 18 mm.

Prohibido su torneado y deberá tener arandela original.

Grado térmico libre. SE PERMITE LAS DE IRIDIUM.

Chupete de bujía Baquelita o Metálico, Prohibido de competición.





Art. 18.24– SISTEMA DE ARRANQUE.

Se permite eliminar el eje de arranque. No el motor de arranque, la puesta en marcha del kart debe ser mediante el botón de arranque. El kart debe disponer de un botón de pare o corte de corriente.

Art. 18.25– TRANSMISIÓN.

A- TRANSMISIÓN PRIMARIA.

Los engranajes deben ser originales o del mercado de reposición.
Relación 73/18 o 69/21.

B- CAJA DE VELOCIDADES.

Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición.
Relación de caja: 1ra 13/3, 2da 17/32, 3ra (20-28),(20-29) 4ta 23/26, 5ta 25/24.-

C- TRANSMISIÓN SECUNDARIA.

Cadena paso 4-28, origen libre.
Piñón y corona libres.
Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

Art. 18.26– RODAMIENTOS RETENES.

Originales o del mercado de reposición.



Art. 19– CONSIDERACIONES GENERALES.

Lo que no está escrito: No está permitido.

Es obligatorio que todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes tengan conocimiento del presente reglamento. Las situaciones no contempladas, como tampoco lo que no se encuentre escrito y expresamente autorizado en el presente reglamento técnico queda estrictamente prohibido.

Al participar de las competencias, implica su total conformidad con lo expuesto en este reglamento.

Cada piloto será responsable de controlar las medidas, partes o repuestos del motor a utilizar, debiendo hacerse cargo de su legalidad

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

Todos los elementos del vehículo no especificados en este reglamento técnico deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la comisión técnica utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica.

Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante con las características de la original.

Se entiende **por opcional** a optar por tener o quitar una pieza.

Se entiende **por libre** la libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

La interpretación de este reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. De existir dudas originadas por algún término o párrafo del reglamento, se deberán abstener de interpretarlos según su propio y personal criterio y solicitar mediante una nota dirigida al Cuerpo Técnico de la FChA, las correspondientes aclaraciones del punto consultado.

El Ente Fiscalizador, en conjunto con el Cuerpo Técnico de la FChA, se reservan el derecho de realizar algún anexo, modificar o re-redactar algún artículo del presente reglamento o de cualquier reglamento dependiente de este reglamento cuando lo consideren conveniente con el propósito de lograr mayor paridad,



o habilitar nuevas piezas de difícil existencia, piezas que estén fuera de circulación, etc; o realizar adecuaciones en las reglamentaciones, notificando a los entes organizadores y categorías afectadas.

Queda establecido que los canales de comunicación hacia los pilotos y categorías podrán ser: página web oficial de la FChA, carta documento, carta postal certificada, correo electrónico, WhatsApp. Cualquier otra forma de comunicación se considerará a título informativo.

Ante cualquier duda consulte con los representantes de las categorías siempre manteniendo y preservando el espíritu deportivo de la buena convivencia de los participantes.

El Cuerpo Técnico se reserva el derecho de retirar y/ o retener cualquier elemento del motor o chasis para ser analizados sin que MEDIE DENUNCIA ALGUNA.

Art. 20– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.

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

Todos los elementos del vehículo y/o motor, deberán ser originales de fábrica, salvo lo expresamente indicado en el presente reglamento.

En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta FRAD, utilizará para su cometido como elemento patrón para su control las piezas originales de fábrica o, ante el faltante de este, con su reposición de venta comercial masiva.

Ante la existencia de distintos elementos o repuestos de distintas marcas, deberán utilizarse aquellos que se ajusten al presente documento.

Los preparadores, pilotos, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este reglamento técnico, deberá hacerse por escrito ante el ente regulador, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que éste dictamine. Ante cualquier duda se debe abstener de ser interpretarlo según su propio criterio.

Se prohíbe el uso titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.

