



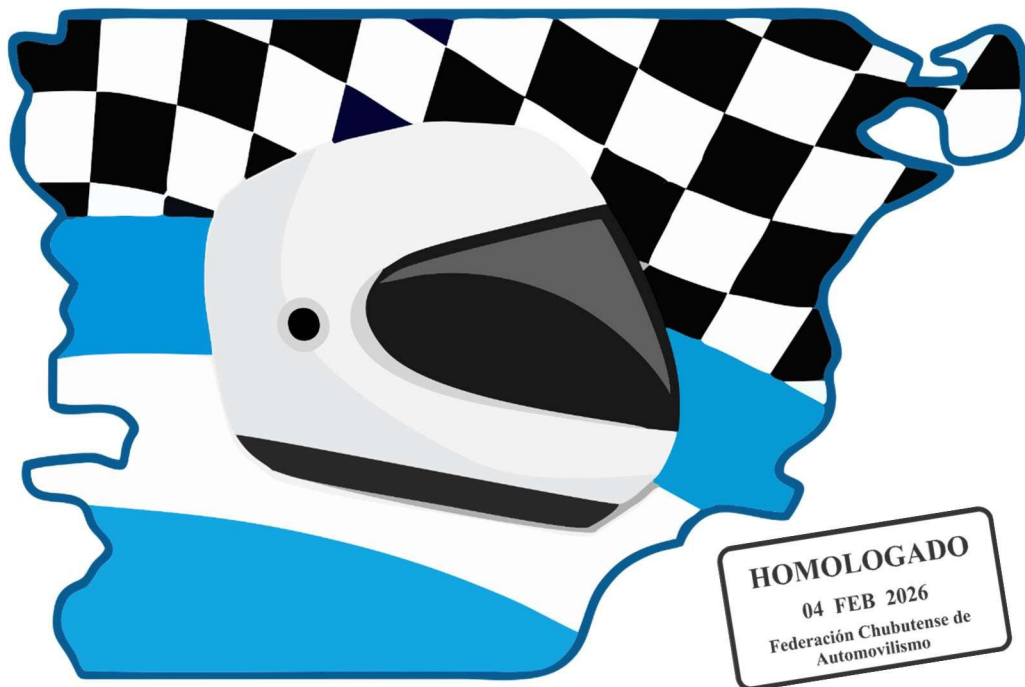
FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

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



REGLAMENTO TÉCNICO CATEGORÍA PRO KART 2026



**Federación Chubutense
de Automovilismo**



REGLAMENTO TÉCNICO AÑO 2026 CATEGORÍA - KARTING: PRO KART

ÍNDICE

Art. 1– MARCO NORMATIVO.	3
Art. 2– VIGENCIA Y ALCANCE.	3
Art. 3– EDADES.	3
Art. 4– PESO MÍNIMO.	3
Art. 5– NÚMEROS IDENTIFICATORIOS.	3
Art. 6– MOTOR.	3
Art. 6.1– MEDIDAS Y TOLERANCIAS.	4
Art. 6.2– CANTIDAD DE MOTORES AUTORIZADOS.	4
Art. 6.3– BUJIA.	5
Art. 6.4– PISTÓN.	5
Art. 6.5– TAPA DE CILINDROS.	5
Art. 6.6– CARTER.	5
Art. 6.7– ENCENDIDO.	5
Art. 6.8– CARBURADOR.	5
Art. 6.9– BRIDA RESTRICTORA DE ADMISIÓN DE AIRE.	5
Art. 6.10– PORTA FILTRO.	6
Art. 6.11– SILENCIADOR DE ADMISIÓN.	6
Art. 6.12– ESCAPE.	6
Art. 7– ESPECIFICACIONES ADICIONALES MOTOR IAME PARILLA MY10.	7
Art. 8– COMBUSTIBLE.	7
Art. 9– CHASIS.	7
Art. 10– FRENOS.	8
Art. 11– TANQUE DE COMBUSTIBLE.	8
Art. 12– TRANSMISIÓN.	8
Art. 13– NEUMÁTICOS.	8
Art. 14– PRECINTOS.	8
Art. 15– ADQUISICIÓN DE DATOS.	8
Art. 16– EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD.	8
Art. 17– CONSIDERACIONES GENERALES.	8
Art. 18– DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS ELEMENTOS DEL VEHÍCULO.	9
Art. 19– DEVOLUCIÓN.	10
Art. 20– GRÁFICOS MOTORES MY 10.	10





Art. 1– MARCO NORMATIVO.

El presente Reglamento Técnico de la Categoría de Karting PRO KART es propiedad de la Federación Chubutense de Automovilismo y regirá la fiscalización de los Campeonatos Chubutenses 2026 de Karting en su modalidad en Kartódromos de Asfalto.

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 PRO KART 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 01 de febrero de 2026.

ALCANCE.

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

Art. 3– EDADES.

Edad: desde 11 hasta 16 años en ambos casos cumplidos dentro del año calendario.

Art. 4– PESO MÍNIMO.

Peso mínimo: 145 Kg para motores aguateros y 140 Kg para motores refrigerados por aire.

El chasis de fabricación nacional tendrá 5 kg. menos del peso mínimo, 140 Kg para motores aguateros y 135 Kg para motores refrigerados por aire.

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

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



Art. 6– MOTOR.

Por motor se entiende al conjunto propulsor del vehículo en estado de marcha, comprendiendo:

- Un bloque cilindro,
- Un sistema de encendido,
- Un carburador (no sistema de inyección).

El motor debe ser del tipo dos tiempos, sin compresor, ni ningún sistema de sobrealimentación.



El mismo debe ser mono cilíndrico, refrigerado por aire o agua.

La admisión del motor debe ser a flapper o por corte de pistón. Deberá ser de 125 cm³ de cilindrada, como máximo.

No se permite caja se cambios.

Será de producción sudamericana.

El mismo deberá ser PARILLA 95 en adelante, VARASUD 95 en adelante, PCR homologado, AUSTRAL, VORTEX, MAXTER CRG Y RF, se permite la utilización de los cilindros refrigerados por líquido (agua/refrigerante) en los modelos antes mencionados.

No se permite embrague centrífugo.

Se permite el uso del motor IAME Parilla MY10 bajo especificaciones técnicas ESTABLECIDAS EN ESTE REGLAMENTO en art 7.

Los motores antes mencionados podrán usar elementos nacionales o importados, todos homologados por la CIK o CNK, conforme a las especificaciones del presente Reglamento Técnico General y el Reglamento Técnico Especial de la categoría.

Los motores deberán estar inscriptos en la ficha de homologación de acuerdo al modelo establecido por la CNK.

Art. 6.1- MEDIDAS Y TOLERANCIAS.

En el conjunto de las medidas del motor se admitirían las siguientes tolerancias:

- Entre eje de biela: +/- 0.1 mm
- Carrera del pistón con el motor armado: +/- 0.2 mm
- Carrera del pistón con el motor sin armar: +/- 0.1 mm
- Dimensiones de las piezas maquinadas < 25 mm +/- 0.5 mm
- Dimensiones de las piezas maquinadas 25 – 60 mm +/- 0.8 mm
- Dimensiones de las piezas maquinadas > 60 mm +/- 1.5 mm
- Dimensiones de las piezas brutas o soldadas < 25 mm +/- 1.5 mm
- Dimensiones de las piezas brutas o soldadas 25 – 60 mm +/- 1.5 mm
- Dimensiones de las piezas brutas o soldadas > 60 mm +/- 3.0 mm

Las medidas del motor en las cuales no se admite tolerancia son:

- Cilindrada máxima: 125 cm³.
- Diámetro del venturi del carburador: 24 mm.
- Carrera 54 mm.

Las medidas de las piezas del motor homologado que no podrán ser cambiadas son:

- El recorrido o carrera.
- El diámetro, fuera de los límites máximos.
- El entre eje o entre centro de la biela (material magnético) obligatorio.
- El número de canales u orificios de admisión entre cilindro y cárter.
- El número de canales u orificios de escape.
- El número de carburadores y su diámetro.
- Las características del motor armado.
- El eventual aspecto exterior del motor deberá ser objeto de una solicitud de homologación.
- Los orificios de admisión y escape serán de ubicación libre dentro de la camisa



Art. 6.2- CANTIDAD DE MOTORES AUTORIZADOS.

Cada competidor puede disponer de 2 (dos) motores como máximo, los que deberán ser debidamente precintados. El uso del segundo motor conservará la posición lograda en clasificación o serie siempre y



cuando el primer motor se funda o agarre el pistón. En caso de cambiarlo por falta de rendimiento, se perderá el puesto logrado en clasificación o serie, debiendo largar en la última posición.

Art. 6.3– BUJIA.

Marca y modelo libres. De 14 mm de diámetro y 19 mm de largo de rosca (+/- 1 mm).

Art. 6.4– PISTÓN.

El pistón podrá ser de aro L o lámina de fabricación libre, respetando dimensiones originales (se revisará con molde el cielo de la cabeza del pistón).

Art. 6.5– TAPA DE CILINDROS.

Cielo Libre diseño, conservando radios concéntricos a la bujía. Se permite el uso de cielos removibles. La cámara deberá tener como mínimo 18 cm³ con el pistón en PMS. No deberá rebasar el asiento de la bujía, medidos con nafta súper y aceite 2T al 50%.

EN CASO DE NECESITAR AUMENTAR EL VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMPRESIÓN SE REALIZARÁ CON ARANDELAS DE UN DIÁMETRO MÍNIMO DE 54 MM Y DEBERÁ SER DE UN MATERIAL DISTINTO A LA CAMISA Y PODRÁN DESMONTARSE PARA SU CONTROL.

Handicap por sobrepeso: Tendrán 1/2cm³ menos de compresión por cada 5 kg que supere el peso mínimo. Se entiende por sobrepeso del conjunto karting + piloto, sin lastre.

Art. 6.6– CARTER.

No podrá ser rellenado para disminuir su volumen con ningún tipo de material. SE PERMITE EL RELLENADO POR ROTURA EN EL EXTERIOR PARA PODER UTILIZAR FLAPERAS DE OTRO MODELOS DE MOTORES.

Art. 6.7– ENCENDIDO.

Se prohíbe cualquier tipo de encendido variable (sistema de avance y retroceso progresivo).

Se prohíbe cualquier tipo de encendido que posea un circuito electrónico que permita realizar avance variable cuando el Kart está en movimiento.

EL ENCENDIDO PODRÁ SER CONTROLADO EN CUALQUIER MOMENTO DE LA COMPETENCIA, QUEDANDO A CRITERIO DEL COMISARIO TÉCNICO RETIRARLO PARA UN POSTERIOR CONTROL LUEGO DE TERMINADA LA COMPETENCIA.

Art. 6.8– CARBURADOR.

Los carburadores deberán ser del tipo mariposa, marca TILLOTSON HL 360, con un diámetro máximo de difusor (venturi) de 24 mm. ESTE ELEMENTO SOLO ES PARA LOS MOTORES SIN CORTE.

Sus partes inmodificables son:

- Su cuerpo interior y exterior.
- Su número de juntas y espesor máximo de 0.8 mm.
- El eje.
- El número de orificios de paso de nafta.

Sus partes modificables son:

- La mariposa, se permite su perforado y acanalado.
- Los pasos de baja, diámetro MAXIMO de 1.5 mm.



Art. 6.9– BRIDA RESTRICTORA DE ADMISIÓN DE AIRE.

Es obligación su uso para la categoría PRO KART (MOTOR SIN CORTE), la misma será propia.



Esta será un COMBOYADOR, diámetro interno 17 mm.

Las juntas a utilizar entre el carburador y la brida, entre la brida y la caja de flappers, será de un espesor en toda su extensión de 2.0 mm, prohibiéndose cualquier tipo de suplemento y/o corte de la misma.

Las juntas a utilizar entre la caja de flappers y el cárter del motor serán en toda su extensión de un espesor máximo de 2.5 mm, prohibiéndose cualquier tipo de suplemento y/o corte de la misma.

Comboyador (de libre diseño). Se permite utilizar material de relleno de cualquier tipo.

Art. 6.10– PORTA FILTRO.

El diámetro interior deberá ser como mínimo el de la boca de entrada al carburador.

Se prohíbe toda saliente en el plano de apoyo con el carburador.

El largo total será como máximo de 30 mm.

Su pulido es opcional.

Art. 6.11– SILENCIADOR DE ADMISIÓN.

Es obligatorio su uso. Este elemento cumplirá las normas CIK o CNK.

La única entrada de aire al cárter del motor, será a través de este elemento.

Se prohíbe la canalización del flujo de aire en forma directa desde la entrada hasta la salida de los orificios de los mismos.

Será de uso obligatorio, el uso del elemento filtrante en su interior, se podrá utilizar aditivos que mejoren EL FILTRADO.

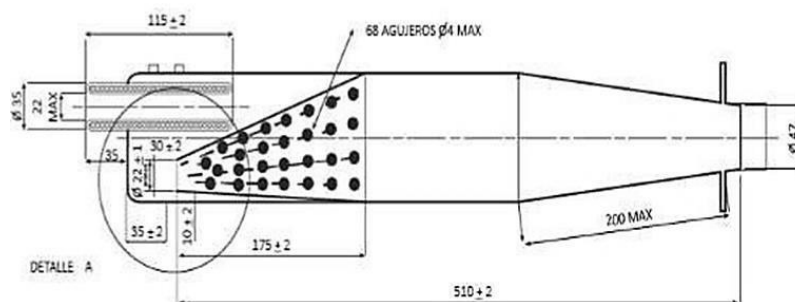
Art. 6.12– ESCAPE.

Deberá ser diámetro exterior continuo, 100 mm +/- 2.0 mm con un orificio de salida de 20 mm +/- 2.0 mm, de cono perforado DENOMINADO 510 SEGÚN PLANO A CONTINUACION.

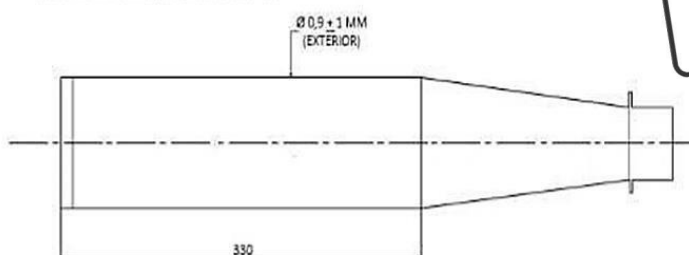
No debe sobrepasar las medidas del chasis.

La cola del escape, salida del motor, PODRA SER ORIGINAL FIJA O LA DE DOS PARTES (BRIDA Y COLA ENCASTRABLE).

10.4.- El flexible de acople entre la cola del escape y el silenciador será de uso obligatorio y un diámetro mínimo interior de 45 mm +/- 1.0 mm. En caso de usar caño debe ser de medida continua en su longitud.



LA CANTIDAD MÁXIMA DE AGUJEROS EN CONO INTERNO 68
DISPUESTOS A LO LARGO DE 8 GENERATRICES





Art. 7- ESPECIFICACIONES ADICIONALES MOTOR IAME PARILLA MY10.

Todos los componentes del motor deberán ser originales y no se permite ningún tipo de trabajo, en ninguna de sus partes y deberán responder a la ficha de homologación adjunta.

Tapa de cilindro: Original del motor para esta categoría (EXISTEN DOS MODELOS). Se controlará su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de Homologación CON PATRON DE LA CATEGORIA. Las juntas entre tapa y cilindro, deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00mm., y ser de planos paralelos. No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³. SE PERMITE EL USO DE DESCOMPRESOR ORIGINAL IAME.

Cigüeñal: Original del motor eje de biela 20 mm. Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha adjunta). No se permite cambiar su balanceo. El eje de biela tendrá que ser macizo.

Biela: Original del motor según ficha adjunta, no se permite trabajos en este elemento. Distancia entre centros: 102 mm.

Carter: Original del motor. Debiendo corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura. Deberá respetar las dimensiones especificadas por el fabricante.

Camisa: Original del motor. Debiendo corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de Homologación. No se permite variar sus medidas.

Cilindro: Original del motor. Debiendo corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto.

Pistón: Original del motor, especificaciones y/o dimensiones. El aro del pistón deberá ser de 2,2mm, no se permite sacar material.

Perno de pistón: Original, no se permite el torneado interior para aliviado.

Colector de Admisión: Original del motor no se permite su preparación o quitar o agregar material y no deberá conformar una sola pieza con la Flapera y la junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de 1,5mm y no podrá hacer trabajos de encausadores de flujo Flapera. Será original.

Carburador: Un carburador marca TILLOTSON HW-16A (homologación CIK.FIA N* C/C/15 de 20mm máx. de venturi, según ficha de homologación adjunta y anexos. No se permite ninguna modificación a este elemento incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación de combustible, bajo el régimen de sellado.

Silenciador de admisión: Deberá ser homologado - habilitado CNK-ACA con elemento filtrante en su interior. Será monomarca. Para lluvia se utilizará el filtro habilitado Marca MVR (Según plano adjunto).

Bujía: Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma. Largo de 18mm. Rosca 14 x1,25 mm. Se prohíbe su torneado.

Encendido: Original del motor según ficha de homologación con corte programado a 14.500 RPM. No se permite ninguna modificación. La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada o revisada en cualquier momento por el técnico encargado.

Piñón: Original del motor o similar. Cantidad de dientes: 10 ## Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico.

Colector de escape: Original del motor, COLA ENCASTRABLE no se permite ningún tipo de trabajo de preparación, solo su limpieza por formación de carbón, no pudiendo MODIFICAR SU FORMA

Escape: Original del motor. No se permite trabajos de preparación. Bajo régimen de sellado Largo del escape, medido según adjunto: 810 mm (máximo).SE PERMITE USAR EL ESCAPE SEGÚN Art. 6.12

Art. 8- COMBUSTIBLE.

El tipo de nafta será, SUPER y aceite 2T AMA OIL 800 o ENI AGIP 2T al 5%.

Art. 9- CHASIS.

Homologado o Registrado por CIK-CNK-ACA sin tener en cuenta el año de fabricación.

Distancia entre ejes mínimo 1.010mm, máximo 1.050 mm, tolerancia +/- 5.0 mm.

Ancho máximo de trocha 1.400 mm, sin suspensión de ningún tipo, objetándose los elementos que no





ofrezcan seguridad.

Es obligatorio el uso de pontones, babero, trompa y paragolpes trasero plásticos homologados por CNK o CIK.

Art. 10– FRENOS.

Trasero. Se prohíbe el uso de ABS.

No se permite ningún tipo de freno delantero.

Art. 11– TANQUE DE COMBUSTIBLE.

Tiene que estar bien sujeto al chasis.

Obligatorio de material plástico.

Debe poseer un respiradero con depósito de rebalse.



Art. 12– TRANSMISIÓN.

Libre en motores sin limitador tanto en piñón como en corona. En motores con limitador el piñón autorizado solo es de 10 dientes paso ministar.

Cantidad: un piñón, una corona y cadena.

No se permite lubricación con el Kart en marcha.

Art. 13– NEUMÁTICOS.

Serán provistos por el Ente Organizador o por quien este designe. Se deberán usar como mínimo 4 (cuatro) carreras antes de usar otro juego.

En caso de pinchadura o rotura de un neumático, el Comisario Deportivo o COMISARIO Técnico, podrán autorizar el cambio por uno usado.

En caso de piso mojado se utilizará compuesto de lluvia (opcional) El mismo será sellado al inicio de la competencia.

Se prohíbe el uso de mantas térmicas.

Art. 14– PRECINTOS.

Al inicio de una competencia, durante las pruebas libres, el comisario técnico podrá requerir orificios para la colocación de precintos.

Aquel kart que no cuente con los orificios no podrá participar de las competencias cronometradas.

Art. 15– ADQUISICIÓN DE DATOS.

SE PERMITE el uso de cuenta vueltas y 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 y 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– 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. 18- 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.

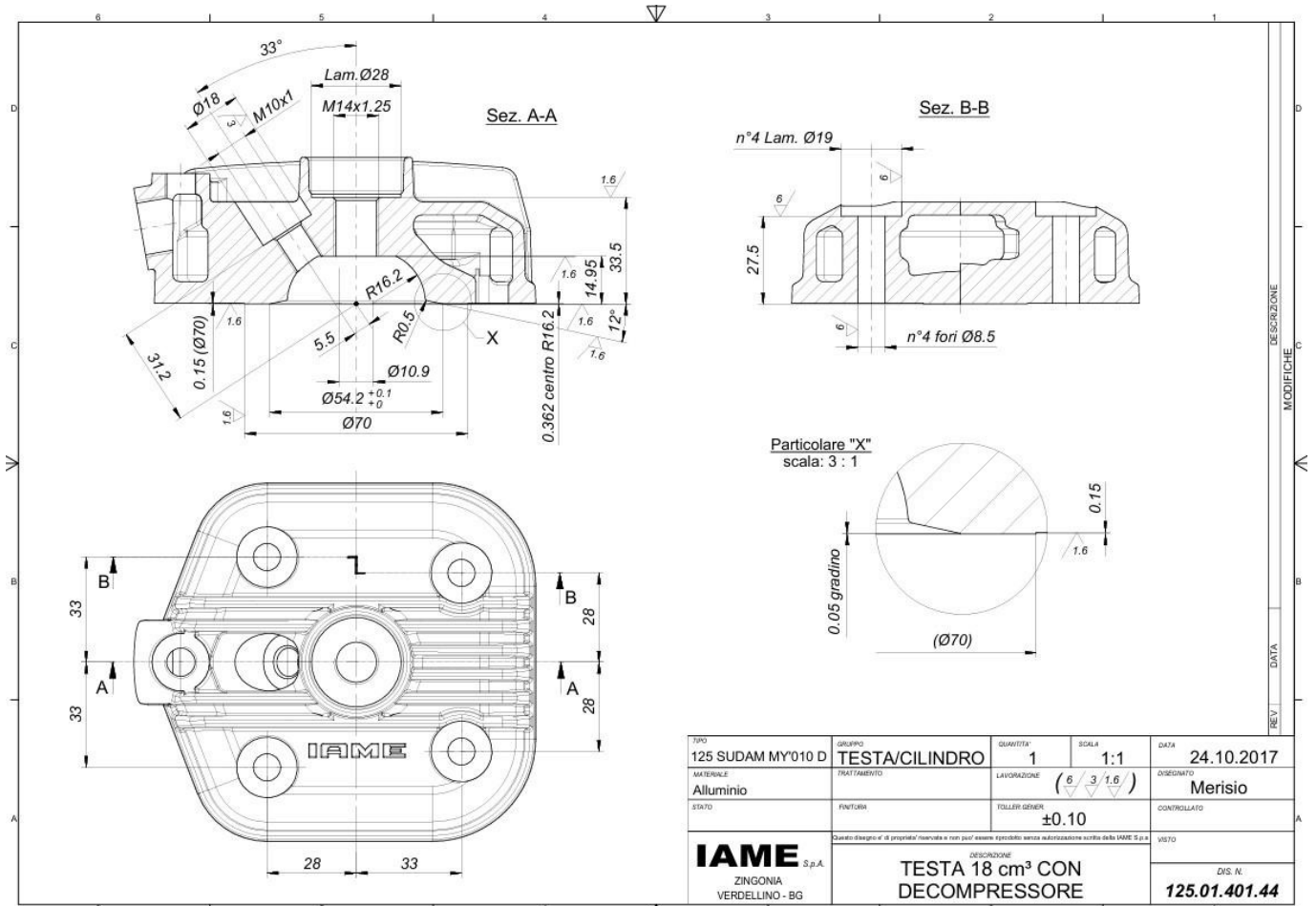
Se prohíbe el uso titanio y fibra de carbono, salvo en los casos específicamente descriptos.



Art. 19- DEVOLUCIÓN.

Todos los elementos que utilice el piloto, pertenecientes a cualquier entidad que interactúe en el evento (por ejemplo: sensores, motores sorteados, etc), deberán ser devueltos limpios en todas sus partes. De no ser así, será sancionado económicamente con un valor fijado en el RPP o según lo que el comisario deportivo o el ente organizador dictamine.

Art. 20- GRÁFICOS MOTORES MY 10.

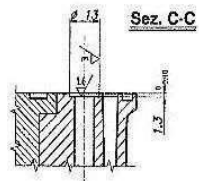
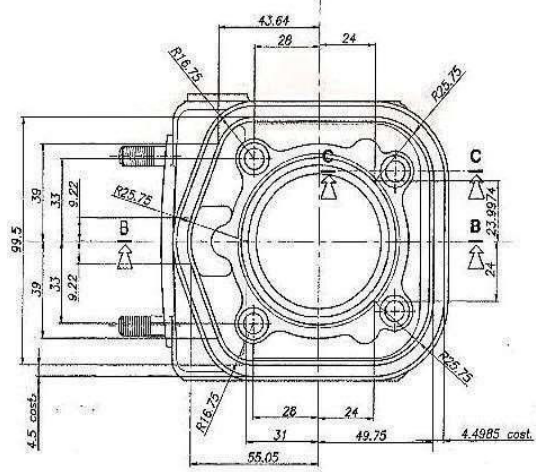
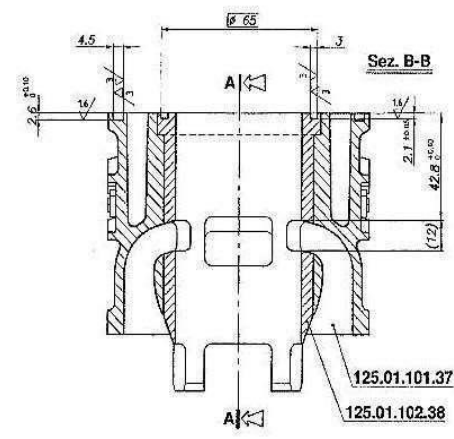
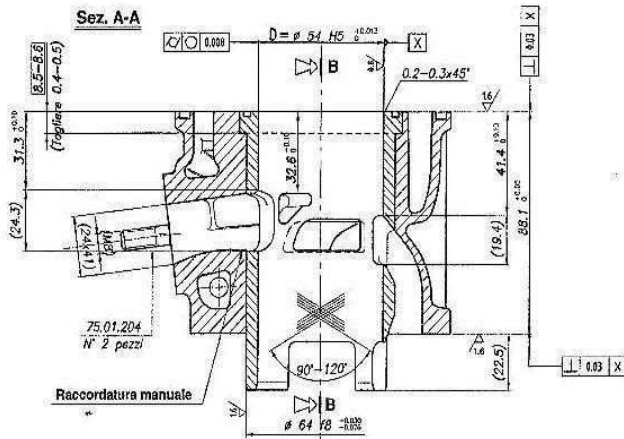




FEDERACIÓN CHUBUTENSE DE AUTOMOVILISMO

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

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



(Maggiorazione max +0.28 D max = ϕ 54.28)

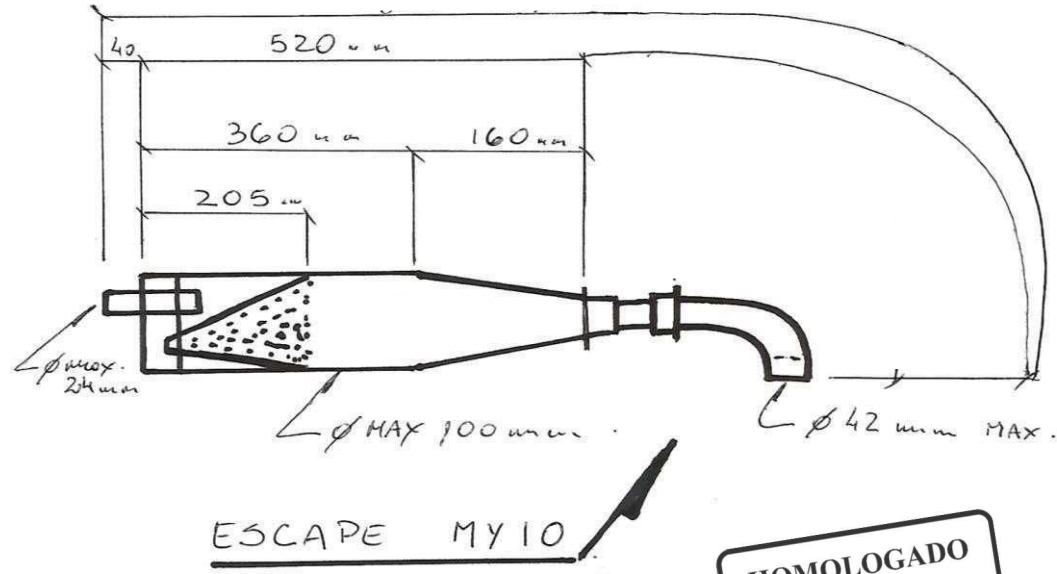
ANGOLI DISTRIBUZIONE	TEORICI	MISURATI CON SPESIMETRO 0.2x10mm
Apertura totale luci principali	128°	~ 125.5° (127° ±2°)
Apertura totale terza luce	135°	~ 134° ±2°
Apertura totale luce scarico principale	101°	~ 179° (178° ±2°)
Apertura totale luci scarico secondarie	176°	~ 174° (174° ±2°)

NB - Abbinare a guarnizione base cilindro spessore 0.4 mm

Per il montaggio della canna riscaldare il cilindro a 210°/230°C
Prima dell'accoppiamento, sgrassare accuratamente le superfici di contatto tra canna e cilindro.

PRO	125 SUDAM 2010	TESTA/CILINDRO	QUANTITÀ	1	SCALA	1:1	DATA	24.11.2009
PROJEZIONE		EDIZIONE			VERIFICAZIONE	(3/)	INTEGRAZIONE	
ANNO		PROJEZIONE			TOLLERANZE	± 0.10	COMPLETAMENTO	
IAME S.p.A.		CILINDRO CON CANNA (BIELLA 102 mm)		125.01.010.38		DISEGNO		

810 mm



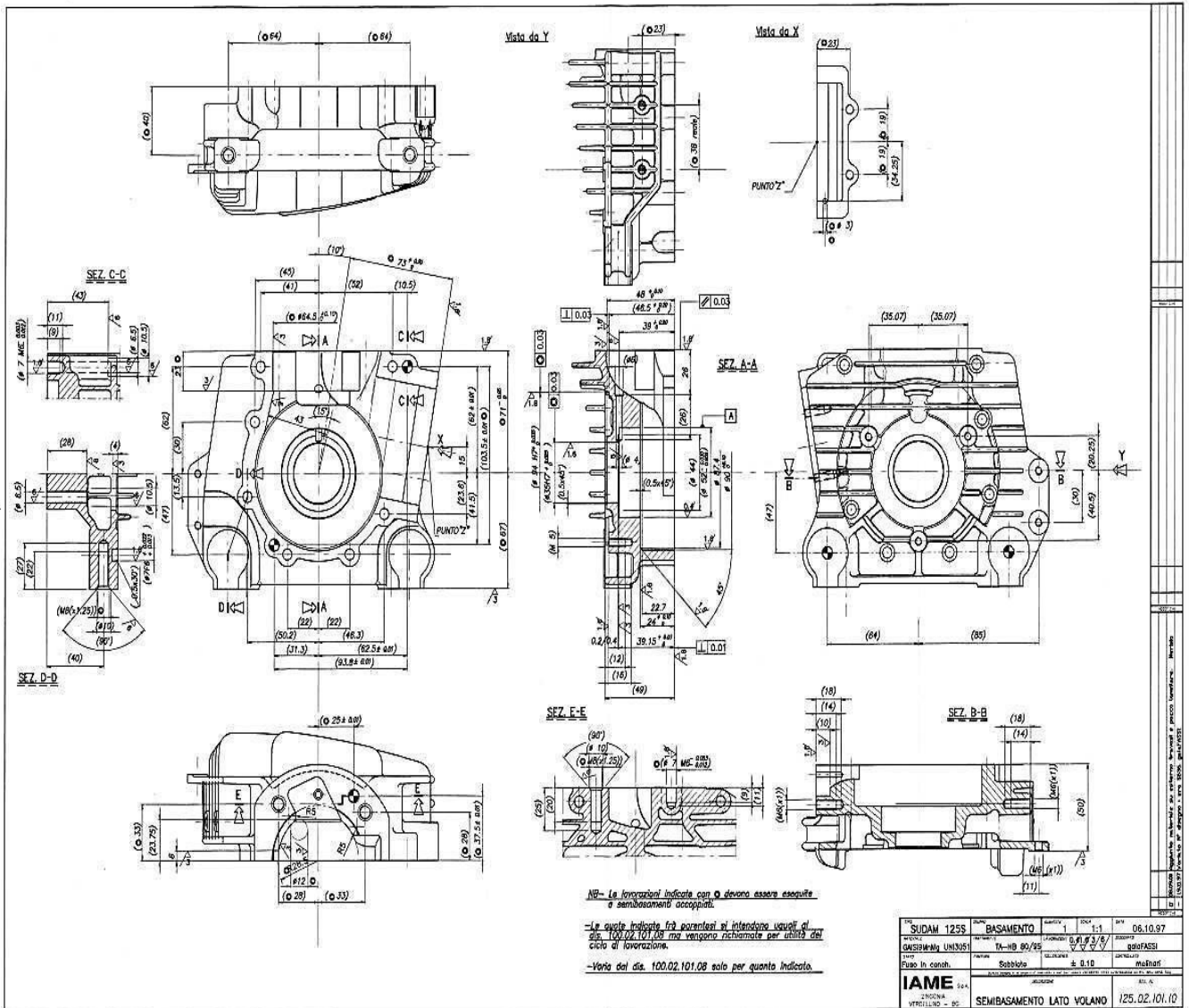
HOMOLOGADO
04 FEB 2026
Federación Chubutense de Automovilismo



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



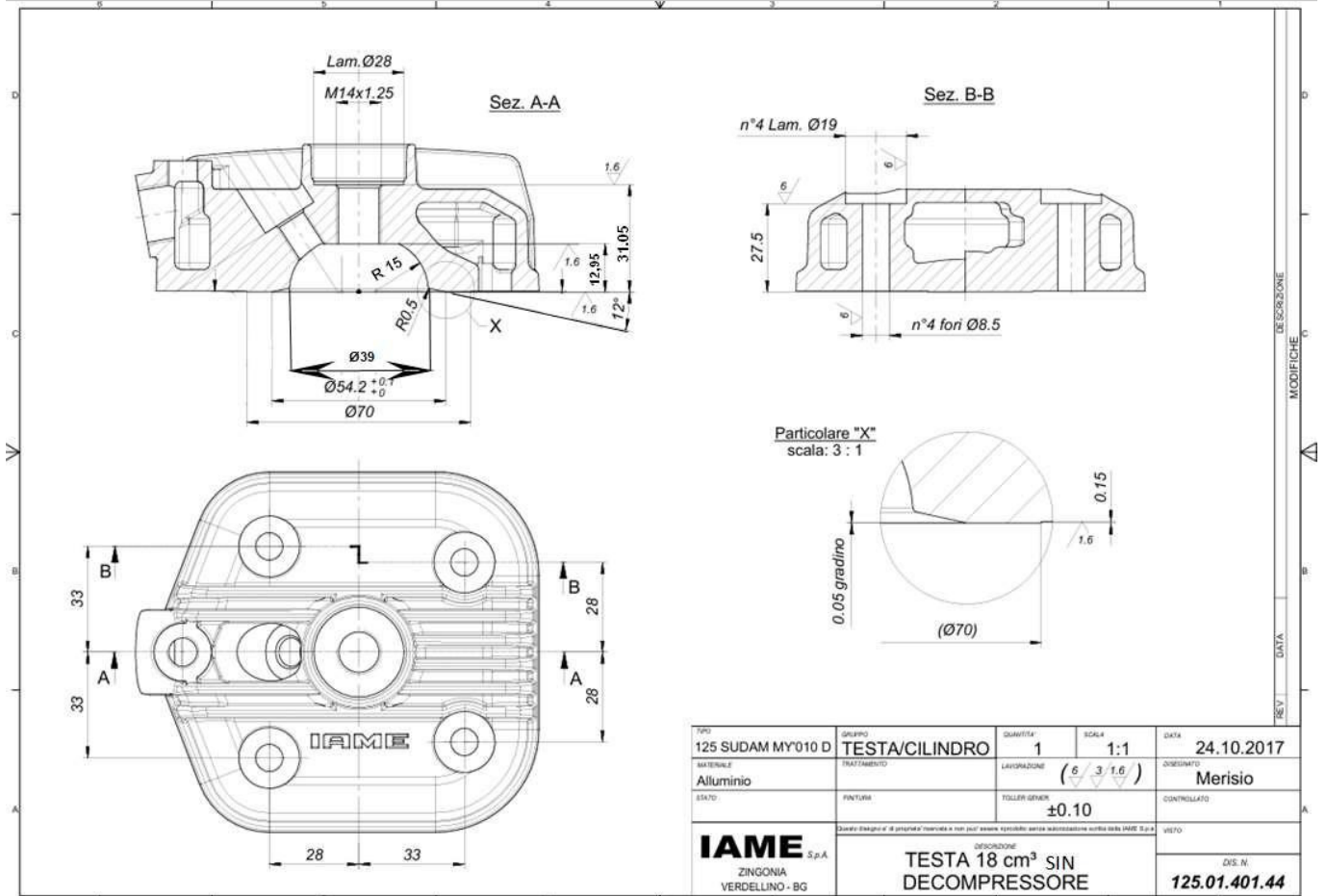
HOMOLOGADO
04 FEB 2026
Federación Chubutense de Automovilismo



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



TIPO	125 SUDAM MY010 D	GRUPPO	TESTA/CILINDRO	QUANTITÀ	1	SCALA	1:1	DATA	24.10.2017
MATERIALE	Alluminio	TRATTAMENTO		LAVORAZIONE	(6 / 3 / 1.6)			ZIGONATO	Merisio
STATO		PINTURA		TOLLERANZE	±0.10			CONTROLLATO	
IAME S.p.A. ZINGONIA VERDELLINO - BG		DESCRIZIONE			TESTA 18 cm ³ SIN DECOMPRESSORE		VISTO		
							DIS. N. 125.01.401.44		

HOMOLOGADO
04 FEB 2026
Federación Chubutense de
Automovilismo