REGLAMENTO TÉCNICO 2026
150CC 4T KAYAK

CAPÍTULO I

GENERALIDADES

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.

2.- Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades de la FAPCDMS, que será la única autoridad de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.

3.- Las piezas originales del motor autorizado 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, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente esté autorizado.

4.- Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente. -

5.- La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada y AUTORIZADA por los Comisarios DEPORTIVOS y TÉCNICOS JUSTIFICANDO DICHO REEMPLAZO.

6.- A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen 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.

7.- La realización de todas las medidas serán a temperatura ambiente, salvo que en acuerdo común de partes (firmado dicho acuerdo) se realicen en otras circunstancias y condiciones que se especifiquen. -

8.- Todas las medidas especificadas para el chasis serán tomadas con los neumáticos inflados con el kart apoyado en un piso plano y horizontal, sin el piloto y sin combustible.

9.- Las edades para competir en esta categoría están en infografía al final de este Reglamento Técnico. En caso que un piloto debutante pasado de edad no posea experiencia previa, la FAPCDMS podrá autorizar a que participe por alguna carrera en esta categoría.

DEFINICIONES

1.- ADQUISICIÓN DE DATOS:

Ver REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2024 - KARTING SANTAFESINO – PUNTO 3 CAMPEONATO- Art- 3.6.7

2.- TELEMETRÍA:

Ver REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2024 - KARTING SANTAFESINO – PUNTO 3 CAMPEONATO- Art- 3.6.7

3. HOMOLOGACIÓN:

Ésta es la certificación oficial de FAPCDMS, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc. ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión. -

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.

5.- COMPONENTES DE SERIE ORIGINAL:

Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor. -

6.- PIEZA SIMILAR:

Toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.

7.- PIEZA OPCIONAL:

Aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla. -

8.- PIEZA LIBRE:

Son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo o cambio, pero conservando su posición original. -

9.- MÁXIMO:

El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto. -

10.- MÍNIMO:

El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo. -

11.- CHASIS:

Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura. -

12.- BASTIDOR:

Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

13.- MOTOR:

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 x d2 x l; donde: d = diámetro del cilindro l = carrera del pistón.

14.- VERIFICACIÓN TÉCNICA PREVIA:
Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2024 KARTING SANTAFESINO - PUNTO 4 - COMPETENCIA- Art. No 4.5

15.- VERIFICACIÓN TÉCNICA FINAL:
Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2026 KARTING SANTAFESINO - PUNTO 4 COMPETENCIA - Art. No 4.24 REVISIÓN TÉCNICA FINAL

3.- SEGURIDAD

1.- EQUIPAMIENTO Y NORMAS DE SEGURIDAD:
Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO 2026 KARTING SANTAFESINO – PUNTO 6 - SEGURIDAD. -

4.- CHASIS

a) BASTIDOR:
De construcción tubular con caño de acero magnetizable de sección cilíndrica sólidamente vinculado, sin opción a desmontaje de alguna parte. Constituye el elemento principal del karting y debe ser capaz de soportar las cargas que sobre el incidan cuando este se encuentre en movimiento. -
Las dimensiones del mismo, deben ser tales que permitan la normal conducción del karting. La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.
Queda prohibido cualquier sistema de control de flexión longitudinal del chasis.

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

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

d) Dimensiones:

1. Distancia entre ejes: mínimo 101cm - máximo 127cm.
2. Longitud exterior: 182cm máximo.
3. Trocha: 120 cm máximo de exterior a exterior de las llantas. –

En ningún caso podrán sobresalir elementos en la parte delantera o trasera del chasis (respecto de la trompa o el paragolpes trasero), a excepción del escape, que podrá sobresalir hasta un máximo de 50 mm respecto del paragolpes trasero. Debe llevar un precinto identificatorio para su control, además debe constar su N.º en el Pasaporte Técnico. -

5.- EJE TRASERO

Eje rígido, macizo o hueco, construido con un diámetro exterior constante en toda su longitud de 30±0,2mm. Prohibido titanio. -

6.- PARAGOLPES 1.-

PARAGOLPES:

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

2.- PARAGOLPES DELANTERO:

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

Estos elementos estarán conformados por una barra superior de 16mm de diámetro como mínimo, tramo recto de cómo mínimo 400mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 200mm y 250mm como mínimo y máximo respectivamente. Las sujeciones de la barra superior deben estar separadas 550 mm como mínimo y centradas con respecto al eje longitudinal.- El segundo elemento (barra inferior) se deberá realizar con barra de acero de 16 mm de diámetro como mínimo, tramo recto de cómo mínimo 300 mm perpendicular al eje longitudinal del Karting y una altura de entre 80 mm y 100 mm como mínimo y máximo respectivamente, vinculada en dos puntos ubicados simétricamente con el eje del chasis.- Este último elemento debe permitir el montaje de la trompa.

3.- PARAGOLPES TRASERO:

Conformados con barra de acero magnético de 16mm de diámetro como mínimo, compuesto por una barra antienclavado y una barra superior. El conjunto deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros y quedará unido en su parte inferior a los largueros del chasis. -

La altura estará limitada por la superficie superior de los neumáticos, con un mínimo de 200 mm (ver DIBUJO N°1). -

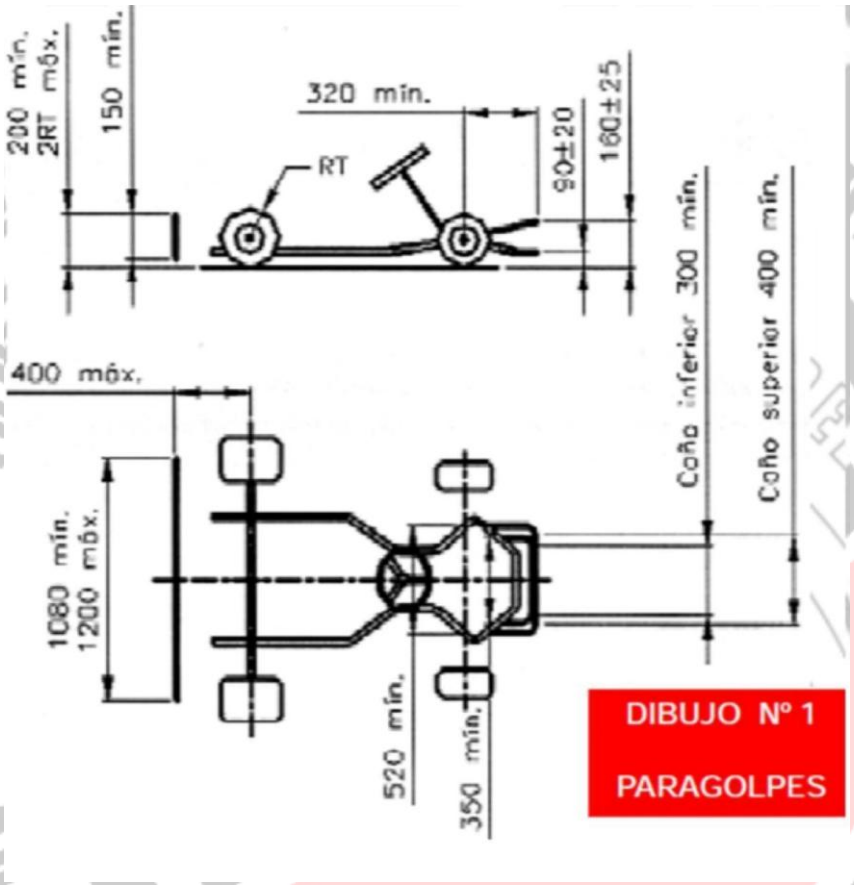
La barra anti-enclavado tendrá una altura de 80mm±20 mm del suelo Proyección trasera (saliente): máximo 400mm.- Despeje del suelo: mínimo 25mm, máximo 60mm si se usan paragolpes integrales de protección de las ruedas traseras.

Se permite el uso del denominado «Paragolpes Plástico» - Ver «Ficha Homologación CIK-CDA ACA Pag. No 8»

Protección de las ruedas traseras: obligatorio Altura mínima superior de 150 mm del suelo. Ancho mínimo: 1080 mm. Ancho máximo: 1200 mm.

4.- PUNTA DE EJE:
No deberán sobresalir del plano lateral de las llantas.

5.- PISO:
Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del karting. Debe estar bordeado lateralmente calado, los orificios no deben tener un diámetro superior a los 10 mm.



DIBUJO Nº 1
PARAGOLPES

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

7. VOLANTE DE CONDUCCIÓN:
Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero o material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo ser su tercio superior recto. -

8. PIEZAS AUXILIARES DEL CHASIS:
No considerando las piezas principales, se entiende por piezas auxiliares del chasis a todos los elementos que contribuyen al buen funcionamiento del vehículo, y deben estar de conformidad con el presente Reglamento y demás disposiciones facultativas. -

Las piezas auxiliares no deben tener como función las asignadas a las partes principales. Dentro de ellas se encuentran:

- La carrocería
- El sistema de fijación de frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y escape.
- El lastre.
- Otros dispositivos y articulaciones.
- Todas las placas y resortes.
- Todo punto de fijación.
- Todos los tubos y secciones de refuerzo, que no sean considerados estabilizadores. Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas. Se permiten las conexiones flexibles. Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Karting. -

7.- CARROCERÍA 1.-

CARROCERÍA:

La carrocería se compone de todas las partes del karting que están en contacto con la corriente de aire, siendo estas: pontones laterales, carenado frontal y panel frontal y las placas porta números; todas de uso obligatorio. - La carrocería debe tener una terminación impecable, sin ángulos afilados. El radio mínimo de cualquier ángulo o esquinas es 5mm.Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre. - La carrocería deberá ser homologada conjuntamente con los chasis por parte del fabricante de los mismos, no debiendo ser obligatoriamente fabricada por el constructor del chasis. - Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis. El material de construcción de la carrocería no podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar. Deberá utilizarse polietileno, polietileno o material plástico de características similares, no astillable. -

2.- PONTONES LATERALES:

Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros o más allá de la parte externa de los neumáticos delanteros y traseros con las ruedas delanteras en posición recta. No deberán superar la cara externa de los neumáticos traseros, deberán estar construidos en plástico únicamente. - En caso de competencia lluviosa, se autoriza a obturar los orificios frontales de los pontones para evitar el ingreso de agua a los mismos. Deberán tener un despeje mínimo de 25mm (veinticinco), respecto del suelo y un máximo de 60 mm (sesenta) (ver Dibujo N°2).-

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

3.- PANEL FRONTAL:

No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50 mm con el volante (ver figura N°3) y no deberá extenderse más allá del paragolpes delantero. -

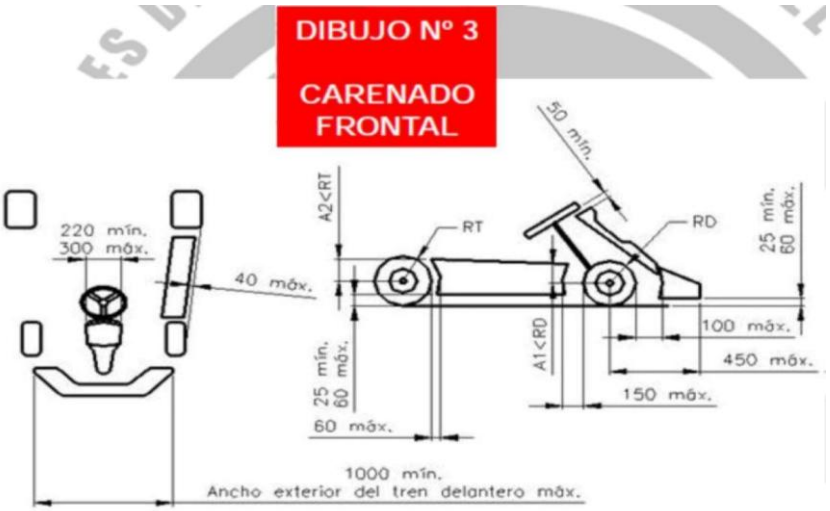
No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, ni debe cubrir cualquier parte de los pies del piloto estando éste en la posición normal de conducción. - Su ancho mínimo es de 250 mm y 300 mm máximo. -

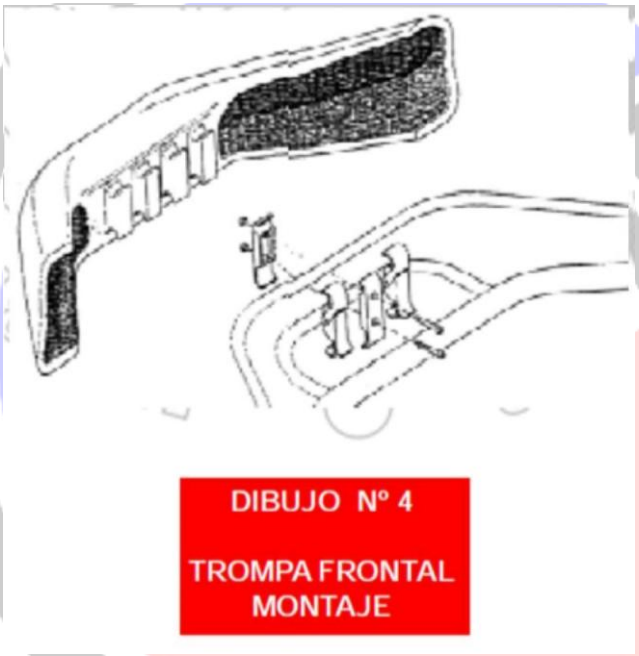
4.- CARENADO FRONTAL:

Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras. - No debe tener ningún borde afilado. Su ancho mínimo es de 1.000 mm. y su máximo es el de la trocha delantera. Proyección delantera: máximo 650mm (ver Dibujo N° 3).-

El Carenado Frontal o Trompa, deberá estar montado sobre el paragolpes delantero. - De uso OBLIGATORIO.

Deberán ser de plástico flexible o plástico inyectado. - Se permite la utilización de un precinto plástico para fijar el broche o enganche de la trompa, con la finalidad de que este broche o enganche permanezca sujeto al chasis en caso de desprendimiento de la trompa. El precinto no deberá estar sujetando la traba de dicho broche o enganche, la cual deberá estar libre de fijaciones. -





5.- PLACA PORTA NUMEROS:

De uso obligatorio en la parte trasera de karting, sujeta al paragolpes trasero. Deberán ser planas con bordes redondeados y de 22 cm. por lado. Estarán construidos en material plástico flexible y opaco. Ver infografía al final del Reglamento Técnico. -

6.- NÚMEROS IDENTIFICATORIOS:

Ver infografía al final del Reglamento Técnico. -

Ver «REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO KARTING SANTAFESINO 2026 - PUNTO 3 - CAMPEONATO - Art. 3.4.4.- Ver» REGLAMENTO GENERAL DEPORTIVO KARTING SANTAFESINO 2026 – PUNTO 10 - DOCUMENTOS. -

7.- 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.

8. 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. -

9.- BOMBA DE COMBUSTIBLE:

Libre, de accionamiento mecánico mediante una leva colocada en el eje trasero. -

10.- FRENOS:
FRENOS TRASEROS: Libres debiendo actuar los mismos sobre el eje rígido.
FRENOS DELANTEROS: De uso opcional.

11.- PEDALERA:

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

12.- ACELERADOR:

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

13.- TRANSMISIÓN: A cadena, con

eje rígido. -

14.- LLANTAS:

Ancho máximo 8” (ocho pulgadas). Prohibido el uso de dispositivos o labio anti deriva. -

15.- COLECTOR DE COMBUSTIBLE:

Cuando el carburador ventee el exceso de combustible, se deberá colocar un colector de combustible sobre el bastidor o el paragolpes trasero. Este deberá tener como mínimo 1/2 (medio) litro de capacidad. Es obligatorio colocar el retorno al tanque de combustible. -

15.- 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. -

16.- LASTRES:

Está autorizado para ajustar el peso del Karting, la colocación de uno o varios lastres. Deben ser bloques sólidos de metal, sujetos al chasis o al asiento, mediante por lo menos dos tornillos de un diámetro

mínimo de 6 (seis) milímetros con tuercas autofrenantes y con arandela de un diámetro exterior mínimo de 5 veces el interior. -

17.-ADQUISICIÓN DE DATOS:

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

18.- SENSOR DE TIEMPOS / TRANSPONDER:

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

19.- PASAPORTE TÉCNICO PARA TODO EL KARTING SANTAFESINO FAPCDMS: Documento único donde el/los Comisarios Técnicos dejaran registrados datos tales como: Enumeración de Precintos que se utilicen en este caso en cada Kart, marcas, sellos, numeración de Neumáticos y otra información que se considere necesaria para la acción y trabajo del/los Comisario/s Técnico/s. Igualmente el Pasaporte Técnico NO ANULA el Formulario de Declaración Jurada que suelen solicitar los Comisarios Técnicos. -

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

1. **Tipo de Motor**: Marca KAYAK de origen Chino monocilíndrico deberá ser de 150CC 4 tiempos, refrigerado por aire, caja de cinco velocidades con embrague manual.Todos los motores deberán mantener todos sus componentes originales, idénticos de serie sin alteraciones, exceptuando lo puntualmente especificado.
2. **Cárter**: original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales.No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.

3. **Cilindro**: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial.- Permitido su rectificado hasta un diámetro máximo de 63,5mm (sesenta y tres milímetros con 5 décimas de milímetro) como máximo.- Prohibido el uso de camisa cromada.Altura del cilindro: 67,50mm como mínimo.- Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, de espesor y material libre.
4. **Tapa de cilindro**: Original del motor o de mercado de reposición; prohibida tapa HONDA.Opcional marca GMX. Se permite el pulido de conductos de admisión y escape ,se permite borrar la guía de admision y escape

4.1. Junta de Tapa: Obligatoria de espesor y material libre.

4.2. Altura de la tapa: desde el plano de apoyo de tapa de válvula al plano de apoyo de tapa de cilindro 81,70mm ±0,20mm. El squid debe tener un diámetro máximo de 63,50mm y su ángulo no debe ser superior a 20° ni menor a 10°.

4.3. Cubicaje: La tapa cubicada deberá tener 19cm^3 como mínimo, medida con bureta por barrido; con bujía como termina la competencia (Aceite hidráulico YPF 20).

4.4. Asiento de Válvulas: Se permite el rectificado del asiento de válvulas manteniendo los 45° (cuarenta y cinco grados) de inclinación original.

4.5. Conducto de Escape: 28,00mm +0,20mm.

4.6. Conducto de admisión:31.00mm +0,20mm

4.7. Casquillos: Admisión 26,20mm +0,20mm y Escape 21,80mm + 0,20mm.
Asiento 45°.

5. **Árbol de levas:** original del motor, opcional similar de gran serie de uso comercial, Cruze, alzada original. Alzada máxima de escape 7.30mm alzada máxima de admisión 7.60mm (medición sin Liz de válvulas ,con comparador centesimal en el platillo de válvulas).

5.1. dimensiones:

5.1.1 circulo base: 25,18 mm. -0,10 mm.

5.1.2 Admisión: alzada 6,40mm.

Escape alzado 6,18mm (medición sobre el árbol de levas). Prohibido su mecanizado. El mismo será medido con plantilla en poder de la técnica actuante.

5.1.3 Se permite corredera en la corona de distribución.

6.Guías de válvulas: se permiten fresar.

7. Válvulas: marca libre. Originales o de mercado de reposición, de material magnético con sus correspondientes trabas. Prohibido su mecanizado, se permite únicamente el torneando de su cabeza para llevarla a la medida original. Está prohibido el torneado del asiento. Opcionalmente se permite el uso de válvulas "3B – MPI" u otras marcas originales del modelo, las que, ante cualquier eventualidad, serán controladas mediante comparación de piezas con la muestra patrón. Medidas:

7.1. Admisión: 31,50mm ±0,20mm (diámetro máximo). Diámetro del Vástago 5,50mm. Ángulo de Asiento 45°.

7.2. Escape: 26,00mm ±0,20mm (diámetro máximo). Diámetro del Vástago 5,50mm. Ángulo de Asiento 45°.

7.3. Platillos de Válvulas: Originales o similares en material, forma, masa y dimensiones.

7.4. Resortes de Válvulas: Cantidad original, dureza libre. Permitido suplementar con arandelas.

7.5. Holgura de válvulas: Libre.

8. Balancines: Originales o similares. Manteniendo ángulos, radios y demás medidas originales. Tapa de balancines originales. Medidos con plantilla para tal fin.

8.1. Cigüeñal: Deberá responder al modelo original en todas sus medidas y especificaciones. - Prohibido su mecanizado (rebajado o balanceado) con un peso de 3,405Kg mínimo con rulemanes y engranaje de distribución, sin chaveta de volante.

8.1.1. Chavetero: 4mm, original del cigüeñal y del volante. La chaveta debe ir completa, prohibido limarla, pulirla o alterarla. Recorrido 49.5 (±0,2).

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

10. Pistón: Marca libre. Manteniendo la forma del modelo original y la cantidad de aros. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo (mecanizado, rellenado o alivianado). El pistón no debe aflorar con el bisel de abajo. - Prohibido quitar o agregar material, excepto retocar cavidades para que no peguen las válvulas. Ver croquis.

11. Aros: Originales del motor o similares. Cantidad original. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento.

12. Carburador: Único, original de fabricación CHINA PZ 27. Debe estar homologado por la Comisión Técnica de la FAPCDMS. Estándar interior y exterior.

12.1.1. Cebador: de uso opcional, se permite tapar orificios del eje

12.1.2. Difusor: original 26.65mm (máximo) x Ø 20,03mm (máximo), aguja LIBRE. Cañita: Ø 0.57mm (+0.02mm)

12.1.3. Posición en altura de la aguja en la guillotina: Libre. Uso Obligatorio.

12.1.4. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs: Alta: Ø115mm (máximo). Baja: Ø75mm (máximo).

12.1.5. No se permite bomba de pique.

12.1.6. Venas de aire.

12.1.6.1. Alta: Ø1,00mm (+0.02mm)

12.1.6.2. Baja: Ø1.50mm (+0.02mm)

13. Filtro de aire: Será libre su filtro y acople al carburador.

14. **Tubo de admisión**: Original del motor o de reposición original de fábrica de gran serie que equipe a su respectiva

marca de motor, según croquis. Permitido la utilización de una junta de 1mm máximo entre la tapa y el tubo. -

Tanto el tubo de admisión como el carburador y las bridas intermedias deben estar firmemente sujetados al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador. Permitido trabajo interior, sin ningún adminiculo ni aporte de material. Prohibido tubo recto.

Diámetro interior 27mm como mínimo.

15. **Escape**: marca "SPEED TANGO" original. Medidas del silenciador: largo 25cm ±2mm, diámetro 89mm ±2mm. La curva original sin modificaciones. Se permite pulir soldaduras interiores.
16. **Rodamientos, jaulas, retenes, juntas y cadenas**: Originales o similares.
17. **Embrague**: Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.
18. **Transmisión**: Todos los engranajes deben ser originales o similares, manteniendo tanto el número de dientes, como así también su diámetro exterior y ancho original.

18.1. Primaria: 1°36, 2°32, 3°28, 4°26, 5°24

18.2. Secundaria: 1°13, 2°17, 3°20, 4°23, 5°25

18.3. Corona primaria: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (setenta).

18.4. Piñón Primario: Debe ser original en cuanto a su diámetro y cantidad de dientes (veintiuno) Tapa cubre transmisión: opcional su uso.

19. **Sistema de arranque y llave de corte**: Permitida la extracción de la palanca para patada, el sistema de arranque eléctrico debe funcionar correctamente. Corona de arranque original del motor, se permite bolillero 6204 (40mm x 47mm x 12mm) en reemplazo del buje original.
20. **Batería:** De uso y funcionamiento obligatorio de 12V – 5Ah libre mantenimiento. - La misma debe estar correctamente fijada a un soporte metálico ubicado sobre bastidor lado izquierdo de la butaca preferentemente abulonada con planchuela metálica (único lugar de colocación) Prohibido soporte plástico. Terminantemente prohibido debajo del tanque de combustible.

21. Encendido: Sistema original del modelo del motor, punto original con chaveta. La tapa del encendido debe estar con sus correspondientes guías.

21.1. CDI: original del modelo del motor o marca Pietcard número 2380 R. Prohibido el uso de CDI tipo artesanal. (Tanto bobina de alta, como CDI deberán estar a la vista. No se permite ningún elemento que tape de forma parcial o total aquellos elementos mencionados.

22. Bujía: Libre, manteniendo la rosca y su diámetro original.

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

La Comisión Técnica de la FAPCDMS se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia.

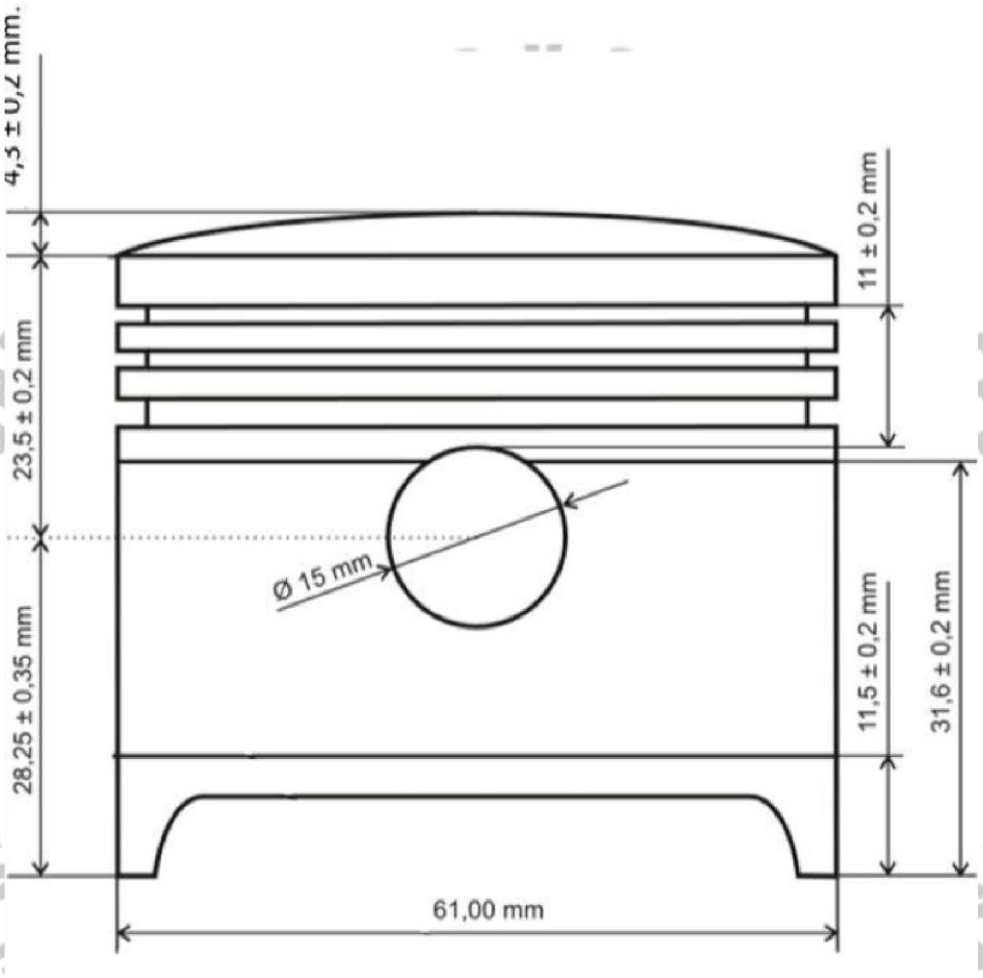
24. Combustible: ver reglamento deportivo 2026, 3.4.6

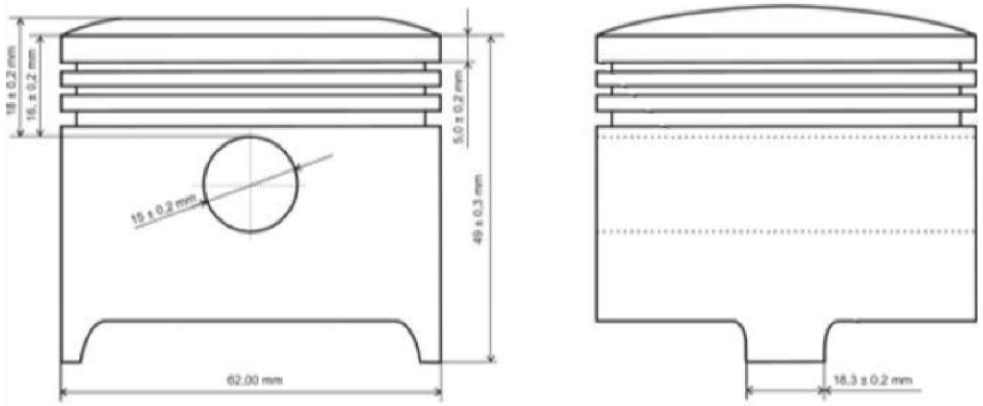
25. Neumáticos: ver reglamento deportivo 2026, punto 3.4.5

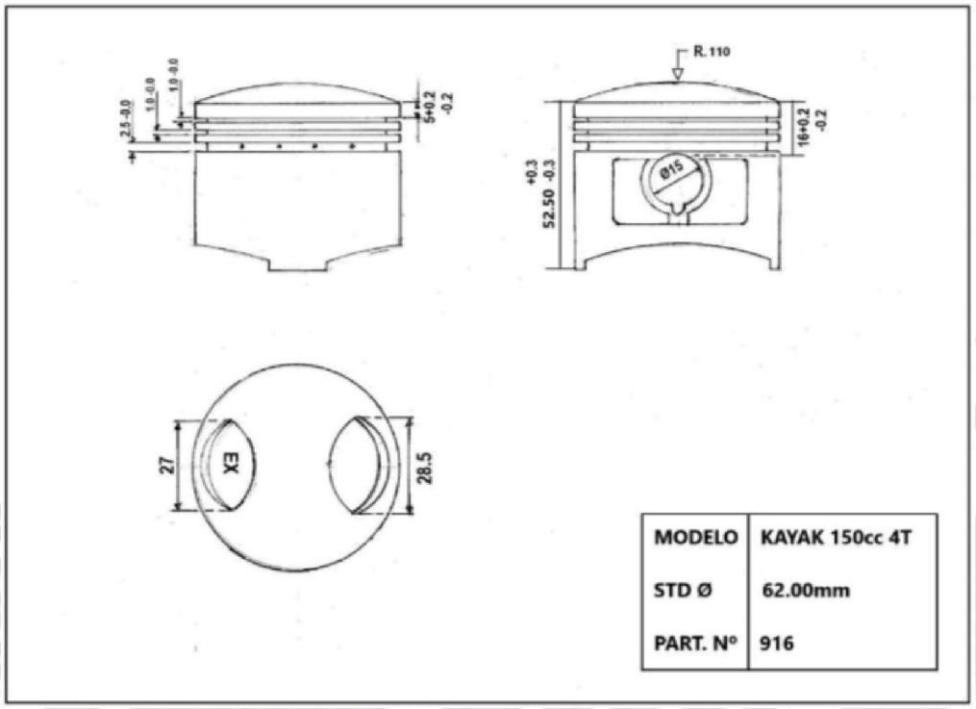
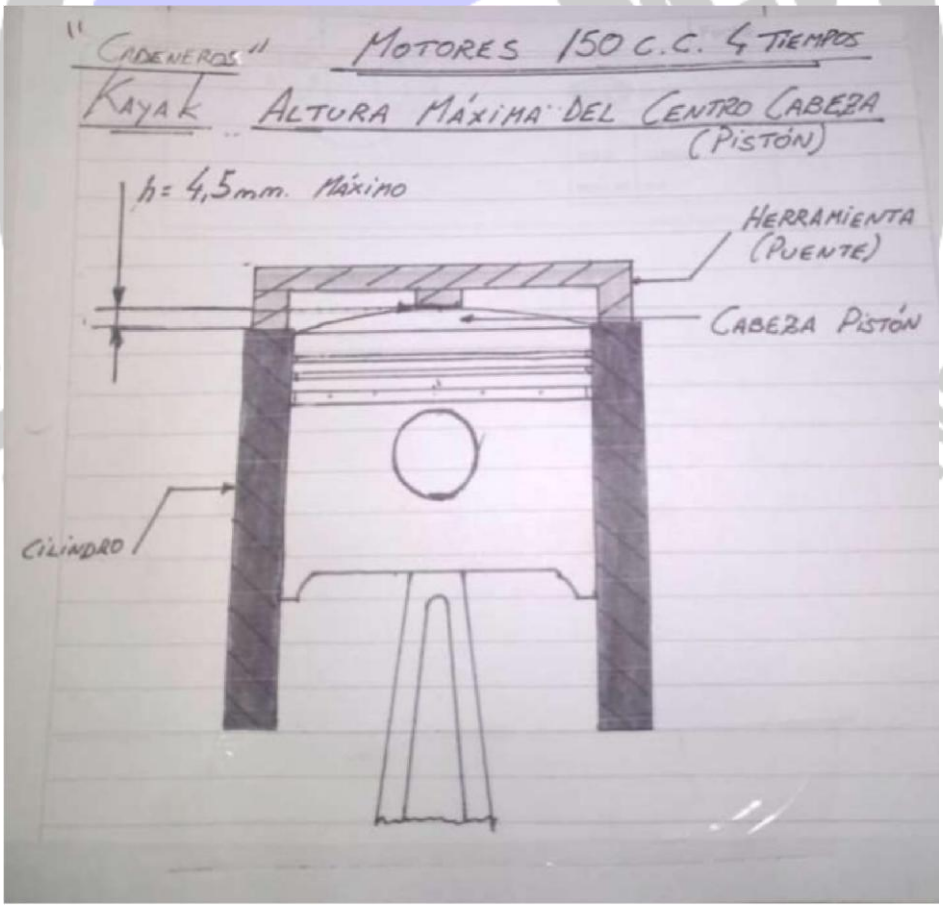
KARTING 150 CC 4 TIEMPOS KAYAK SENIORS	EDAD PERMITIDA Desde 15 Años cumplidos.-	PESO MINIMO PERMITIDO 175 Kg.	25	NUMERO NEGRO PLACA AMARILLA
KARTING 150 CC 4 TIEMPOS KAYAK MASTER	EDAD PERMITIDA 45 años cumplidos durante año en curso	PESO MINIMO PERMITIDO 185 kg.	25	NUMERO NEGRO PLACA AMARILLA

KAYAK 4T 150CC

Ø 61mm







MODELO	KAYAK 150cc 4T
STD Ø	62.00mm
PART. Nº	916