

REGLAMENTO DE CHASIS FAPCDMS DE KARTING 2026

1- CHASIS: Libre, de Fabricación Nacional, con dos, tres o cuatro bancadas para soportar el eje trasero y que cumplan con las especificaciones técnicas para participar en competencias sobre circuitos de tierra.

Se prohíbe la utilización de chasis importados, especialmente los contruidos para competencias sobre asfalto.

El cambio de chasis de manera no autorizada, la adulteración de sellos o violación de precintos, serán consideradas faltas que ocasionarán sanciones a los pilotos.

Descripción de sus partes. Está compuesto de:

- a. bastidor del chasis
- b. piezas principales del chasis
- c. piezas auxiliares: A fin de hacer más resistentes al Kart, podrán montarse tubos y perfiles especiales, considerándolas piezas auxiliares. La colocación de esas piezas auxiliares no debe representar riesgo para la seguridad del Kart y pilotos.

1.1 – Bastidor:

- a. Constituye sobre todo el elemento principal que sostiene al vehículo.
- b. Sirve para la conexión rígida de las partes principales correspondientes al chasis y a la incorporación de las piezas auxiliares.
- c. Otorga al Kart la resistencia necesaria a las cargas eventuales que sobrevengan cuando éste se encuentra en funcionamiento.

1.2 - Descripción

- a. La estructura del chasis es la parte central que soporta todo el Kart.
- b. Deberá ser lo suficientemente resistente para absorber las cargas producidas cuando el vehículo está en movimiento.

1.3 - Requerimientos

- a. Construcción tubular de acero magnético, de sección cilíndrica. Diámetro mínimo permitido 27mm – 0,5mm de tolerancia. Diámetro máximo permitido 33mm.
- b. Monolítica de piezas soldadas o fundidas, no desmontables.
- c. La flexibilidad del chasis, corresponderá a los límites de elasticidad de la construcción tubular.

2- Piezas principales del chasis

2.1 - Función

Todas las partes que transmiten las fuerzas de la pista por intermedio de los neumáticos a la estructura o bastidor.

2.2 -Descripción

- Las llantas y sus sistemas de fijación.
- El eje posterior.
- Los soportes del eje trasero.
- Las puntas de eje.
- Los soportes de las puntas de eje.
- El sistema de comando de la dirección.

2.3 -Requerimientos

- a. Todas las piezas principales del chasis deben estar sólidamente fijadas unas a otras a la estructura del chasis.
- b. Sólo se admitirán conexiones articuladas para el soporte de las puntas de eje y para la dirección.
- c. Queda prohibido otro dispositivo que cumpla la función de articulación en cualquiera de los ejes cartesianos.
- d. Se prohíbe el uso de cualquier dispositivo amortiguador, hidráulico o neumático contra las oscilaciones de la pista.

e. El eje trasero debe ser de una sola pieza, puede ser macizo, hueco o semi-hueco, de material magnético, de diámetro máximo 30,2mm. Se permite eje de aluminio. Deberá montarse sobre rodamientos UC-206 o similares. El largo del eje no debe sobresalir de la cara externa de las llantas.

f. A los efectos de evitar el desplazamiento del eje, se permite el uso de bridas o abrazaderas (material libre), de hasta 20mm de ancho. Cantidad máxima permitida de abrazaderas, una (1) por bancada, ubicadas en el lado interno o externo indistintamente.

3 - Piezas auxiliares del chasis

3.1 - Función

- 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.

3.2 - Descripción

- El sistema de fijación de: frenos, motor, escape, dirección, butaca, pedales, paragolpes y silenciador de admisión.
- El lastre.
- Otros dispositivos y articulaciones
- Todas las placas y resortes
- Todo punto de fijación
- Frenos, discos de frenos

3.3 - Requerimientos

- Las piezas auxiliares deben estar sólidamente fijadas.
- Se permiten las conexiones flexibles.
- Deben estar montadas de manera de no desprenderse durante la marcha del Kart.

4- DIMENSIONES

4.1 -Especificaciones Técnicas:

A) Para todas las categorías 150cc 4T y 125cc 2T:

- **Distancia entre ejes:** mínimo: 1010mm., máximo: 1270mm. Las medidas se toman de centro del eje trasero a centro de punta de eje delantero.
- **Trocha máxima:** Trasera: 1.230mm. Delantera: 1.030mm. (Ambas medidas a la parte externa de las ruedas infladas)
- Largo total: 1820mm. máximo, sin el carenado frontal (trompa).

B) Para la categoría 110cc PRE-JUNIOR: Se permite, además, de los chasis con las características técnicas citadas anteriormente, el uso de chasis con menor distancia entre ejes:

- **Distancia entre ejes:** mínimo: 900mm., máximo: 1270mm. Las medidas se toman de centro del eje trasero a centro de punta de eje delantero.
- **Trocha máxima:** Se permite el mismo ancho máximo de los chasis citados en 4.1 A)
- Ancho Máximo Delantero: 1.030mm

Las dimensiones permitidas se consideran a la cara exterior de los neumáticos inflados.

5- SUSPENSIÓN

Todo tipo de suspensión, elásticas, neumáticos o mecánicas están prohibidas.

6- PARACHOQUES

- Éstas son las protecciones delanteras, traseras y laterales.
- Las protecciones laterales no deben sobresalir más allá de la línea dibujada sobre la cara exterior de las ruedas delanteras y traseras. Altura de las masas, con las ruedas delanteras en posición rectas.
- El material del paragolpes trasero puede ser de acero o plástico reforzado.

6.1- Parachoques delantero:

- a. El parachoques delantero debe consistir en por lo menos 2 elementos de acero.
- b. La barra superior con un diámetro mínimo de 16 mm y la barra más baja con un diámetro mínimo de 19 mm.
- c. El paragolpes delantero debe permitir la sujeción del carenado delantero obligatorio (Trompa).
- d. Trompas de uso obligatorio, homologadas, de material plástico con sus seguros correspondientes. Pueden usarse precintos para no perder los seguros metálicos. No pueden usarse precintos ni ataduras adicionales para fijar la trompa plástica al chasis.

6.1- Parachoques trasero:

- a. Compuesto como mínimo de una barra anti-enclavado con un diámetro mínimo de 16 mm y de una barra superior con un diámetro mínimo de 16mm.
- b. La unidad entera debe sujetarse al marco, en por lo menos 2 puntos (posiblemente por medio de un sistema flexible) en los 2 tubos principales del chasis.
- c. Altura: hasta la superficie superior de las ruedas delanteras y traseras como máximo; 200mm del suelo como mínimo para la barra superior y 80 mm + / - 20 mm del suelo para la barra anti-enclavado.
- d. Largo: El parachoques trasero debe cubrir el ancho de la huella, protegiendo las ruedas traseras. No pudiendo exceder la cara externa de las ruedas traseras.
- e. Debe tener por seguridad un lazo de cable de acero de 2,5mm para evitar que se desprenda.

6.3- Parachoques laterales

- a. Deben permitir la sujeción de la carrocería lateral obligatoria.
- b. Deben tener un diámetro de entre 19 mm +/- 0,5mm y 20 mm +/- 0,5mm y ser de acero.
- d. Deben sujetarse al chasis a través de 2 puntos. Estas 2 sujeciones deben ser paralelas al suelo y perpendicular al eje del chasis.

7- CARROCERÍA

7.1 - Definición

- a. La carrocería se compone de todas las partes del Kart que están en contacto con la corriente de aire, además de las partes mecánicas y las placas porta números.
- b. La carrocería debe tener una terminación sin ángulos afilados.
- c. Constituida por los pontones laterales, carenado frontal y panel frontal.

7.2 - Sistema de fijación de la Carrocería

- a. Para todas las categorías, está compuesta de dos pontones laterales, un carenado delantero (corbata o babero) y un panel frontal (trompa).
- b. Ningún elemento de la carrocería puede usarse como tanque de combustible o para fijar contrapesos o lastre.
- d. Una carrocería homologada podrá ser usada libremente por cualquier piloto, en cualquier chasis.

7.3 - Materiales

- b. Deberá utilizarse polietileno, poli estireno o material plástico de características similares, no astillable. No podrá ser ni metálico, ni de fibra de carbono, ni de kevlar.

7.4 -Pontones laterales

Se permiten los pontones utilizados habitualmente en competencias sobre circuitos de tierra.

La alineación deberá hacerse respecto de la cara externa de los neumáticos, tanto traseros como delanteros, con una tolerancia de +/- 20 mm.

Bajo ninguna circunstancia deben localizarse sobre el plano superior de los neumáticos delanteros y traseros.

Deberán tener un despeje mínimo de 25mm. respecto al suelo, un máximo de 60mm.

La superficie lateral externa debe ser uniforme y lisa, sin agujeros o cortes.

En su superficie, cerca de las ruedas traseras debe haber un espacio para los números de competición.

7.5 - Panel frontal (Corbata o babero)

- a. No deberá situarse por encima del plano horizontal delimitado por la parte superior del volante, debiendo dejar un espacio de por lo menos 50mm. con el volante y no deberá extenderse más allá del parachoques delantero.
- b. Prohibido el uso de panel frontal importados, deben ser de fabricación nacional.
- c. No debe impedir el normal funcionamiento de los pedales.

7.6 - Carenado frontal (Trompa)

- a. Bajo ninguna circunstancia puede situarse por encima del plano delimitado por la parte superior de las ruedas delanteras.
- b. No debe tener ningún borde afilado.
- c. Su ancho permitido es el de la trocha delantera.
- e. El carenado frontal deberá estar montado sobre el paragolpes delantero cumpliendo las indicaciones tanto en su sujeción como en sus dimensiones.

7.7 - PISO

- a. Construido en material rígido desde el inicio de la butaca y hasta el frente del kart.
- b. Debe ser único, de una sola pieza. Puede estar bordeado lateralmente por una pestaña que impida que los pies del conductor resbalen de la plataforma del piso.

8- FRENOS:

- a. Deberán ser eficaces y su disposición será la siguiente:
- b. El freno trasero deberá actuar sobre el eje. Estará compuesto por un solo disco, liso o ventilado, accionado por cable o de manera hidráulica (fabricación nacional). En el caso de los comandos de freno conformados por pedal-varilla-bomba, se permite el uso de un cable de acero, fijado paralelo a la varilla, que actúe como seguro en caso de rotura de ésta.
- c. El freno delantero es opcional. Podrá ser a cinta y tambor, o a disco. Accionado por cable o hidráulico de fabricación nacional.
- d. Prohibido el uso de frenos con asistencia eléctrica, electrónica o de cualquier tipo distinto a los permitidos.
- e. Se prohíbe el sistema de freno en el volante. El único sistema de accionamiento del freno será el del pedal.

9- DIRECCIÓN

- a. Debe ser comandada por un volante, construido con materiales resistentes y seguros para el conductor. Deberá estar forrado en cuero, cuerina, gamuza o material sintético que permita un buen agarre de las manos del piloto. Deberá estar fijado por medio de una maza de volante a la columna de dirección, de forma directa. No se permite cremallera, ni engranajes, ni cadenas, ni otro tipo de sistema.
- b. Todos los elementos de la dirección deberán conformar un sistema de fijación que ofrezca plena seguridad.
- c. Cualquier dispositivo montado en el volante no debe tener los bordes afilados, ni constituir un riesgo para el conductor.
- d. En las partes móviles de la dirección se permiten cinco (5) rótulas como máximo.

10- PUNTAS DE EJE DELANTERAS:

Diámetro Máximo del Vástago: Interno 19mm y externo 17mm. Medidos en el apoyo de los rodamientos.
Longitud: No podrán sobresalir de la cara externa de las llantas.

11- MAZAS TRASERAS:

Largo Máximo Permitido: 100mm

12- LLANTAS:

Todas las Divisionales 150cc 4T y 125cc 2T:

Llantas Delanteras: Ancho Máximo 5 pulgadas
Llantas Traseras: Ancho Máximo 8 pulgadas

110cc Pre-Junior

Llantas Delanteras: Ancho Máximo 4 pulgadas
Llantas Traseras: Ancho Máximo 7 pulgadas

13- TRANSMISIÓN:

a. Deberá siempre efectuarse sobre el eje trasero, quedando libre el método, bajo condición expresa de no generar ningún tipo de movimiento diferencial, ya sea por el eje, la maza de la rueda o por cualquier otro método.

14- CUBRECADENAS - PIÑÓN

- a. Es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la misma.
b. Deberá llevar además una protección lateral eficaz, a fin de evitar que los dedos del piloto puedan tomar contacto con la cadena, piñón y/o corona.

15- PEDALES:

Los pedales, cualquiera sea su posición, nunca deberán sobrepasar el chasis, incluyendo en tal restricción al paragolpes delantero. Deberán estar contruidos con materiales resistentes y seguros para el conductor.

16- ACELERADOR:

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

17- BUTACA:

La butaca del piloto deberá estar concebida de manera tal que permita al mismo estar perfectamente calzado. Debe evitar el deslizamiento del cuerpo hacia delante o hacia los costados cuando el Kart transite.

18- BARRAS - TENSORES:

Se permite el uso de la barra que compone el parachoques trasero.

Se permite el uso de hasta CUATRO (4) tensores entre la butaca y el bastidor, siempre y cuando estén colocadas y fijadas exclusivamente en los laterales de la butaca. Prohibido fijar barras tensores en el respaldo de la butaca. Máximo permitido: 2 Tensores por lateral de butaca. Deberán ser rígidos, contruidos en una sola pieza y estar a la vista

19- PESO:

- a. Los pesos dados son mínimos absolutos y debe ser posible verificarlos en cualquier momento de una competición, el Piloto debe estar provisto con los elementos normales de carrera (casco, cuellera, guantes y calzado adecuado).
b. Cualquier infracción encontrada durante o al final de un evento, producirá al Piloto que se lo excluya de esa clasificación, serie, o carrera. No alcanzar el peso mínimo es exclusión INAPELABLE.

20- LASTRE:

- a. Está autorizado para ajustar el peso del karting, la colocación de uno o varios lastres.
b. Deben estar sólidamente fijados. Deberán utilizarse bulones de acero con un diámetro mínimo de 8 mm, arandelas o planchuelas y tuercas auto-frenantes. Si el lastre supera el peso de 1,5kg o el volumen de la pieza lo requiera, deberán utilizarse bulones acerados de mayor diámetro y una mayor cantidad de anclajes para fijarlos de forma segura. La pérdida de lastres en pista puede ocasionar lesiones graves a otras personas, siendo única responsabilidad del piloto y concurrente. Terminantemente PROHIBIDO FIJAR LASTRES CON PRECINTOS PLÁSTICOS.

21- BOMBA DE COMBUSTIBLE:

Se permite el uso de bombas de combustible de accionamiento mecánico, eléctrico y por vacío.

Para los usuarios de bomba de acción mecánica, se permite la adaptación de un sistema de accionamiento manual, para cuando el kart no está en movimiento. Este dispositivo podrá fijarse a la torre que soporta la columna de dirección o a la palanca de cambios.

22- DEPÓSITO RECUPERADOR DE COMBUSTIBLE:

De uso Obligatorio. Sin fugas ni drenajes al piso.

Debido a que el derrame de fluidos grasos ocasiona falta de adherencia de los neumáticos y puede perjudicar la visión a otros competidores que transiten detrás del kart, es necesario que todo el sistema de recuperación esté debidamente ajustado y sellado.

23- NÚMEROS DE COMPETICIÓN:

- La cantidad de los números identificatorios será de cuatro.
- Uno irá colocado sobre el panel frontal.
- Dos irán colocados sobre los pontones laterales lo más cercanos a las ruedas traseras.
- El restante irá colocado sobre el paragolpes trasero.
- Los números serán del color correspondiente a cada categoría y tendrán una altura mínima de 15 cm. y un espesor de trazo continuo de por lo menos 2 cm., con una tipografía ARIAL.
- Las placas porta-números deberán ser planas con bordes redondeados.
- Estarán contruidos en material plástico flexible y opaco.
- El participante es responsable, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Cronometristas y Oficiales Deportivos. Caso contrario, el personal fiscalizador podrá exigir su corrección para habilitar su ingreso a pista.
- Deberán estar colocados en los karts antes de los ensayos libres oficiales.
- Para el campeonato, sus trofeos o Copas, el Certamen Santafesino de Karting podrá exigir una publicidad sobre el panel frontal y en el carenado frontal.

24- NEUMÁTICOS:

Para todas las divisionales de 4T: Tipo Lisos.

Para divisionales de 2T: Tipo con dibujo. Neumáticos Delanteros: Rayados.

- **Categorías 4T: 5 (cinco) juegos en el año.**
- **Categoría 125 cajero: 5 (cinco) juegos al año.**
- **categorías INTERNACIONAL (todas): 1 (un) juego por carrera.**

Se tomará en cada carrera como referencia la medición de 5(cinco) juegos de neumáticos nuevos, tanto lisas como con tacos. De dicha medición ajustaremos el límite de 5 shore por debajo del promedio de las 5 mediciones. Los neumáticos se controlarán en:
- Clasificación: el control se realizará previamente en la pre grilla, en caso de no pasar la medición se permitirá el cambio de neumáticos y de no realizarlo se quitarán los tiempos. - Serie o final: el control se realizará previamente en la pre grilla, en caso de no pasar la medición se permitirá el cambio de neumáticos solo por usados y deberá largar desde el ultimo cajón, estos neumáticos serán el reemplazo en el pasaporte

El presente Reglamento podrá ser modificado, en cualquier momento, por el KDCS, APROBADO POR FAPCDMS Y COMUNICADO A LOS PILOTOS.