

# REGLAMENTO TÉCNICO



2025



**VISADO**  
09 ABRIL 2025

COMISARIO TECNICO



## **1. DISPOSICIONES TECNICAS GENERALES**

- 1.1.** Los primeros lugares de cada categoría, según determinación de reglamento particular de cada fecha, post pesaje inmediatamente y sin mediación de terceros deben conducir su kart a parque cerrado. Cualquier salida de la zona antes de llegar a sector de revisor técnica, será penalizada con la descalificación inmediata del piloto. Situaciones particulares de errores involuntarios, serán analizadas caso a caso por Colegio de Comisarios.
- 1.2.** A criterio del colegio de comisarios; se puede exigir a un piloto que notoriamente saque diferencia sobre el resto, la utilización de un motor estándar, proporcionado por la organización.
- 1.3.** Del cambio de piezas a los primeros lugares. A criterio del Revisor técnico o del colegio de comisarios, se podrá decidir post clasificación o finalización de pre-final cambiar material entre el primer lugar y algún otro piloto a sorteo. Es responsabilidad de los pilotos seleccionados el dirigirse a parque cerrado a efectuar proceso de intercambio.
- 1.4.** Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el revisor técnico informará a los Comisarios quienes determinaran:
  - Exclusión de la sesión. Si ello se produce durante la sesión de Clasificación y/o Serie, perdiendo los tiempos y puntos obtenidos durante la sesión, pudiendo seguir participando del evento
  - Descalificación del evento. Si ello se produce durante la PRE Final y/o Final, perdiendo la totalidad de los puntos obtenidos y sin poder seguir participando del evento. Se exceptúa de esto a faltas menores durante la pre-final, que no le impiden participar de la carrera final.
- 1.5.** Si durante el procedimiento de Revisión Técnica se detecta una irregularidad, el procedimiento sobre la parte o pieza involucrada será:
  - Toda pieza o componente que sea considerado “fuera de reglamento” por estar “manipulado y/o modificado” será retenido por el Revisor Técnico; luego entregado a los comisarios de la prueba, los cuales procederán a inhabilitar y/o destruir la pieza, parte o motor detectado de manera pública en el momento de la prueba, sin tener que la organización reponer la pieza, parte y/o motor que ha sido manipulado deliberadamente.
- 1.6.** Del procedimiento en sí / Revisión técnica. Esta será realizada al final de la Clasificación, Heat1, Heat2, Pre final y Super final de cada categoría.
  - Se realizará bajo una pauta conocida previamente por todos los pilotos y preparadores.
  - Ante la solicitud de al menos 1 de los concurrentes se puede determinar destape completo; ante lo cual se debe dejar una caución de \$250.000 por dicha solicitud. No obstante, el colegio de comisarios puede determinar a su voluntad desarme total sin mediar caución o solicitud alguna. El destape completo mediante una caución de piloto y/o concurrente solo podrá realizarse al final de la Super Final.
  - Asimismo, se podrá elegir aleatoriamente la revisión de uno o varios motores por solicitud expresa del colegio de comisarios.

- Desde la primera salida oficial a pista el kart y piloto deben dar cumplimiento a cabalidad de reglamentación técnica mínima referente a seguridad e identificación (numeración adecuada). No cumplimiento de esto lo llevará desde advertencias verbales, hasta pérdida de lugares en grilla de clasificación (2 a 5).
- Para las categorías Micro y Mini, se restringe el cambio de pistón cada 2 carreras, siendo la fecha #1 del campeonato la primera con pistón nuevo, el cual no se puede cambiar hasta terminar la fecha #2 del certamen. En caso de daños internos del motor, que amerite cambio de componentes de este, el revisor técnico será el único encargado de realizar el corte del sello, y en presencia de él se desarmará el motor para determinar si amerita cambio de componentes o motor. En cualquiera de los dos casos, el piloto será penalizado con largar desde la última posición en los dos Heats o en la Pre Final o Super final de la carrera según corresponda. Si el sello es cortado fuera del día que se realiza una fecha, ya sea en entrenamientos oficiales como no oficiales, la penalización será la de largar desde la última posición en los dos Heats de la siguiente fecha, lo cual implica que el piloto de todas maneras deberá participar desde la clasificación de la misma fecha que se haga efectiva la penalización.

### 1.7. Sellado de Motor.

- Al inicio de cada fecha se procederá a sellar y/o revisar los sellos de todos los motores Mini 60cc Pro-M de las categorías Micro y Mini, como los motores X30 de las categorías JUNIOR, SENIOR y MASTER. El sello debe mantenerse intacto hasta la final de la competencia. Cualquier necesidad de apertura debe ser realizada por el mismo Revisor Técnico y ante causas justificadas ante el colegio de comisarios.
- En el caso de falla inminente del motor fuera de una fecha que requiera desarme y reparación del motor, el sello puede ser cortado por el dueño del propulsor, teniendo el piloto la penalización mencionada en el párrafo anterior. A la vez el motor será nuevamente sellado solo por el revisor técnico previo a la clasificación de la fecha.
- En las categorías Micro y Mini, en el caso en de destapar el motor en presencia del revisor técnico, este determine que no es necesario cambio de componentes internos por falla de material, y el preparador, piloto y/o concurrente insista en realizar un cambio en los componentes la penalización será largar desde la última posición todas las pruebas de la fecha, incluida la Super Final. De ser realizado entre fechas, la sanción será la misma para la fecha siguiente.
- En los motores de las categorías Micro y Mini se procederá al sellado tanto del motor como del avance, el cual será el mismo para todas las unidades en competencia. El avance de cada motor se establecerá en **3 mm (+/- 0,1mm)**, y no podrá ser modificada en ningún momento durante el campeonato. En ningún caso estos deben ser manipulados por el piloto, concurrente o mecánico. De ser así el piloto será excluido de la fecha, pudiendo llegar a ser excluido del campeonato si así lo amerita el Colegio de comisarios.
- En las categorías X30 Junior, Senior y Master se realizará el sellado de motor. Este debe permanecer intacto por al menos toda la fecha en desarrollo, y en caso de daños internos del motor, que amerite cambio de componentes de este, el revisor técnico será el único encargado de realizar el corte del sello, y en presencia del colegio de comisarios se desarmará el motor para determinar si amerita cambio de componentes o motor. En cualquiera de los dos casos, el piloto será penalizado con largar desde la última posición en los dos Heats de la carrera o en la Pre Final o Super Final, según corresponda.

- Para las categorías Honda R390 Senior y Master todos los motores deben estar sellados por el revisor Técnico, quien deberá entregar al Colegio de Comisarios de cada Prueba el listado de numeración de sellos por motor, número de kart y nombre de piloto. En ningún caso está autorizado el corte del sello por parte del piloto, concurrente o mecánico sin la presencia de el Revisor Técnico. De ser manipulado el sello sin la presencia del Revisor Técnico, el piloto quedará excluido de la fecha pudiendo llegar a ser excluido del campeonato si así lo el Colegio de comisarios.
- Para la Categoría Escuela, los motores serán sellados por la organización y en ningún caso estos deben ser manipulados por el piloto, concurrente o mecánico. De ser así el piloto será excluido de la fecha, pudiendo llegar a ser excluido del campeonato si así lo amerita el Colegio de comisarios.

## **2. LLANTAS Y NEUMÁTICOS DE CARRERA**

- 2.1** Se denomina Neumáticos de Carrera a aquellos juegos de neumáticos que, correspondiendo a lo estipulado en el Reglamento Técnico, han sido “marcados” por la organización y asignados en forma exclusiva a un Piloto en particular.
- 2.2** Durante tandas oficiales de clasificación y carrera sólo se podrán utilizar Neumáticos de Carrera proporcionados por la organización. Si se sorprende a un participante utilizando neumáticos que no han sido proporcionados por la organización, será excluido de la fecha perdiendo todo el puntaje que haya obtenido en esta.
- 2.3** Antes del inicio de cada serie oficial, los pilotos deben pasar por proceso de revisión de número de serie de neumáticos. Es responsabilidad de cada piloto el debido marcaje en zona de parque cerrado; proceso supervisado y ejecutado por asistente técnico (sistema código de barra). Previo a la salida de Clasificación, heats, pre-final y super final, se podrá verificar la dureza de los neumáticos, como la presencia de agentes ablandadores con los instrumentos según disponga el revisor técnico.
- 2.4** Los pilotos deberán comprar directamente sus neumáticos solo al distribuidor asignado por CKM, que para estos efectos es Full Way SpA.
- 2.5** La marca designada para este año es MG, modelo ROJO SH2 para categorías X30 Junior, Senior y Master, como Honda R390 Senior y Master. Para condiciones de lluvia para las categorías con motor X30 y Honda serán MG SW o SW2.
- 2.6** Para categorías Micro Pro-M y Mini Pro-M el neumático a utilizar sería MG SC2. Para condiciones de lluvia para las categorías con motor Micro y Mini Pro-M serán MG SW o SW2.
- 2.7** Otras marcas a utilizar en condiciones de lluvia: excepcionalmente y a criterio del Colegio de Comisarios en conjunto con el Revisor Técnico, siempre y cuando no exista oposición de ningún piloto competidor.
- 2.8.** Será responsabilidad de los pilotos mantener sus neumáticos de modo que las marcas permanezcan claramente identificables. Ante indicio que las marcas estuvieran perdiéndose, cada piloto deberá solicitar al Revisor Técnico el remarcado de los neumáticos. Un juego de neumáticos que no pueda ser identificado, se considerará fuera de reglamento.

- 2.9. Para las categorías Escuela, Micro y Mini se marcará un juego de neumático, el cual será válido por 2 fechas. Esto quiere decir que está autorizado el cambio de neumáticos cada 2 fechas, y en el caso de que un piloto ingrese a competencia en la fecha 2 de uso de los neumáticos deberá hacerlo con un juego de estos que se encuentre en similares condiciones de desgaste que el resto de los competidores.
- 2.10. Para las categorías X30 Junior, Senior y Master se marcará un juego de neumáticos nuevo en cada una de las validas del campeonato.
- 2.11. Para las categorías Honda se autoriza 01 juego de neumáticos máximo por fecha que debe ser montado desde la clasificación. En caso de utilizar juego de neumático usado, este debe estar en condiciones seguras para ingresar a pista; siempre con al menos 1 de testigo a la vista.
- 2.12. Cada Piloto NO podrá ocupar más de 1 juego de neumáticos de lluvia en una misma fecha, a menos que disposiciones técnicas dentro de la misma lo autoricen. El marcaje por ende de estos en días de lluvia será obligatorio, se autoriza a utilizar neumáticos nuevos o usados.
- 2.13. Está prohibido el uso de calefactores externos de los neumáticos. Se excluye asimismo el uso de pistolas para eliminar goma excedente.
- 2.14. Está prohibido el uso de todo tipo de productos de aplicación directa en neumáticos con finalidad de intervenir dureza o adherencia.
- 2.15. Ante el daño de algún neumático oficial el colegio de comisarios podrá autorizar el cambio por otro neumático. Este procedimiento debe ser en parque cerrado, supervisado por el revisor técnico y el cambio debe ser por un neumático que esté en idénticas condiciones que el dañado, en cuanto a nivel de uso.
- 2.16. Llantas.
- El diámetro de la llanta debe ser como máximo de 5". Todas las categorías.
  - La utilización de llantas según el Reglamento CIK es obligatorio (Dibujo Técnico Nº 1.1 de la CIK-FIA).
  - No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.
- 2.17. Para todas las categorías, el calentamiento o enfriamiento de los neumáticos no será autorizado, así como el recauchutado de estos. La utilización de productos químicos para el tratamiento de los neumáticos está estrictamente prohibido.
- 2.18. Si en uno de estos neumáticos homologados se efectúan recortes, separaciones o adiciones de diferentes huellas en los neumáticos, no serán considerados ya homologados, por lo cual no podrán ser utilizados en pruebas oficiales del campeonato.
- 2.19. Toda infracción constatada en un control aleatorio durante o después de una manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera conllevará obligatoriamente la descalificación del piloto en dicha manga clasificatoria, entrenamientos clasificatorios o carrera según determine el Colegio de Comisarios.

### 3. PESO

- 3.1** Todo Piloto al finalizar la clasificación, heats, pre-final y super final debe pasar por sector de pesaje / parque cerrado. Cualquier intención de burlar el sistema será penalizada con la descalificación inmediata. Está prohibida la ingesta de cualquier líquido o sólido por parte del piloto antes del pesaje o la adición de cualquier peso al piloto, kart equipamiento de este. Esto es motivo de descalificación inmediata.
- 3.2** El piloto y el kart no debe ser tocado por terceros; su ocurrencia significará desde amonestación verbal, hasta penalización con lugares (2 a 5) hasta la descalificación total según criterio de comisarios.
- 3.3** El peso a controlar será: el peso del kart completo más el piloto y su indumentaria en el momento de llegada a parque cerrado después de cualquier momento oficial de la competición (cronos, mangas, repechaje, prefinales, finales...). Cualquier pérdida de material durante la serie y que no se encuentre debidamente fijo al kart como unidad o al piloto en caso de indumentaria al momento de finalizada la prueba NO puede ser adherido o reincorporado para fines de pesaje.
- 3.4** Los pesos señalados para cada categoría son el mínimo absoluto, condición que debe cumplirse en cualquier momento de la competencia, es decir, desde el primer entrenamiento oficial hasta la carrera final del evento con el piloto equipado normalmente para correr (Casco, buzo, guantes y calzado). Si hay algún lastre debe estar firmemente asegurado al chasis con por lo menos 1 perno completo con al menos 1 tuerca de seguridad. (NO AMARRAS PLASTICAS NI CINTA ADHESIVA).
- 3.5** Está permitido ajustar el peso del kart por medio de uno o varios lastres con la condición de que sean bloques sólidos fijados sobre el chasis- marco, una pieza auxiliar del chasis (excepto los paragolpes) o la butaca.
- 3.6** Peso máximo de un solo lastre: 5 kg. Los lastres combinados sobre la misma fijación cuentan como un único lastre. Cada lastre deberá ir fijado con, al menos, dos pernos completos (Perno, golillas y tuerca autobloqueante):
- 0 - 2,5 kg: diámetro mínimo de 6 mm
  - 2,6 - 5 kg: diámetro mínimo de 8 mm
- 3.7** Si el lastre se fija sobre una superficie auxiliar del chasis, todos los tornillos de fijación de la pieza auxiliar al chasis-marco deberán tener el mismo diámetro mínimo que aquel utilizado para fijar el lastre mismo.
- 3.8** Las placas de refuerzo son obligatorias para la fijación del lastre al asiento. Estos refuerzos, situados en el lado interno del asiento, deben tener un espesor mínimo de 1.0 mm y un diámetro mínimo de 20 mm.
- 3.9** Todos los lastres que se adhieran al chasis o una pieza auxiliar deben estar marcado con el número de kart del participante, de lo contrario puede ser penalizado con tiempo o descalificación de la prueba según amerite los comisarios del torneo.

### 3.10 Pesos mínimos x CATEGORIA / edades / motorización / nivel:

- CATEGORÍA ESCUELA H160

- Edad mínima: 6 años cumplidos al momento de inscribirse.
- Edad máxima: 13 años cumplidos durante el campeonato.
- Peso mínimo: 107 Kgs.
- Motorización: Honda GX160 proporcionado por la organización.
- Neumáticos: MG SLICK SC2//Lluvia MG SW o SW2 (etiqueta blanca).

- CATEGORÍA MICRO PRO-M

- Edad mínima: 8 años cumplidos al momento de inscribirse.
- Edad máxima: 10 años cumplidos durante el campeonato.
- Peso mínimo: 105 Kgs.
- Motorización: IAME 60 cc Mini Pro-M con restrictor de gases original IAME, estándar: no se permite intervención alguna.
- Neumáticos: MG SLICK SC2//Lluvia MG SW o SW2 (etiqueta blanca).

- CATEGORÍA MINI PRO-M

- Edad mínima: 9 años cumplidos al inicio del campeonato.
- Edad máxima: 13 años cumplidos durante el campeonato.
- Peso mínimo: 110 Kgs
- Motorización: IAME 60 cc Mini Pro-M, estándar no se permite intervención alguna.
- Neumáticos MG SLICK SC2//Lluvia MG SW o SW2(etiqueta blanca).

- CATEGORIA X30 JUNIOR

- Edad mínima: 12 años cumplidos al inicio del campeonato.
- Edad máxima: 14 años cumplidos durante el campeonato.
- Peso mínimo: 145 Kgs.
- Motorización: Denominados X30 Compensados. Motorización estándar: no se permite intervención alguna. Motor 125cc- IAME X-30 - RL - C- TAG.
- Neumáticos: MG SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

- CATEGORIA X30 SENIOR

- Edad mínima: 14 años cumplidos al inicio del campeonato.
- Edad, máxima: libre
- Peso mínimo: 158 Kgs. si la categoría corre sola el día de la carrera.
- Pesos mínimos: 161 kgs. de ser refundida con categoría X30 Master el día de la carrera.
- Motorización: Denominados. X30 Compensados. Motorización estándar: no se permite intervención alguna. Motor 125cc- IAME X-30 - RL - C- TAG.
- Neumáticos: MG SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

- **CATEGORIA X30 MASTER**

- Edad mínima: 30 años cumplidos al inicio del campeonato.
- Edad máxima: libre
- Pesos mínimos: 165 Kgs. si la categoría corre sola el día de la carrera.
- Pesos mínimos: 161 kgs. de ser refundida con categoría X30 Senior el día de la carrera.
- Motorización: Denominados. X30 Compensados. Motorización estándar: no se permite intervención alguna. Motor 125cc- IAME X-30 - RL - C- TAG.
- Neumáticos: MG SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

- **CATEGORIA R390 SENIOR**

- Edad mínima: 14 años cumplidos al inicio del campeonato.
- Edad máxima: 30 años cumplidos durante campeonato.
- Pesos mínimos: 165 Kgs
- Motorización: Honda GSX 390 con kit de idénticas prestaciones para todos los motores proporcionado por SKR Engines SpA (embrague, corona, colector de escape, silenciador de escape, porta motor y tapa de motor embellecedora y de seguridad).
- Motor puede ser adquirido en todos los distribuidores a lo largo de Chile, previa revisión y sellado por la organización.
- Neumáticos: MG SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

- **CATEGORIA R390 MASTER**

- Edad mínima: 31 años cumplidos al inicio del campeonato.
- Edad máxima: libre
- Pesos mínimos: 175 Kgs
- Motorización: Honda GSX 390 con kit de idénticas prestaciones para todos los motores proporcionado por SKR Engines SpA (embrague, corona, colector de escape, silenciador de escape, porta motor y tapa de motor embellecedora y de seguridad).
- Motor puede ser adquirido en todos los distribuidores a lo largo de Chile, previa revisión y sellado por la organización.
- Neumáticos: MG SLICK SH2// Lluvia: MG SW o SW2.

#### **4. NUMERACIÓN.**

**4.1.** Durante todas las fechas del campeonato, los Kart deberán llevar los números en los lugares establecidos que son (son 4, parte frontal, parte trasera y en ambos costados del Kart, lugar más cercano a la rueda trasera)

**4.2.** Los números tendrán una altura de 15cm. Y un espesor continuo de por lo menos 2 cm.

**4.3.** Los pilotos son responsables, en todo momento de garantizar que los números sean visibles por los Oficiales Deportivos y Cronometraje Ideal poner sobre los pontones laterales, en su parte delantera, la bandera del país del piloto y el nombre y apellido del piloto como así también su grupo sanguíneo.

**4.4.** La altura mínima de la bandera y el nombre del piloto será 4 cm.

- 4.5. Los tres primeros lugares del Campeonato anterior tienen la obligación de colocar los números 1,2 y 3 respectivamente.
- 4.6. Primará el previo uso del número por parte de un piloto en particular, siempre y cuando corresponda a su categoría.
- 4.7. Los números deberán ser de color negro con fondo amarillo para todas las categorías.
- 4.8. La numeración para el Campeonato 2023 será la siguiente:
- 01 al 49 deberán ocupar la categoría MICRO Pro-M.
  - 50 al 99 deberán ocupar la categoría MINI Pro-M.
  - 100 al 199 deberán ocupar la categoría x30 Junior.
  - 200 al 299 deberán ocupar la categoría x30 Senior.
  - 300 al 399 deberán ocupar la categoría x30 Master.
  - 500 al 599 deberán ocupar la categoría Escuela.
  - 600 al 699 deberán ocupar la categoría R390 Senior.
  - 700 al 799 deberán ocupar la categoría R390 Master.
- 4.9. Los pilotos deben cuidar que los números sean claramente visibles desde el puesto de control o cronometraje. Los karts que no cumplan la condición anterior serán retirados de la pista; y podrán ser sancionados por el director de prueba con una falta leve.
- 4.10. Al momento de inscripción a las competencias los pilotos nuevos deben preguntar la disponibilidad de numeración y su potencial preferencia para análisis.

## 5. COMBUSTIBLE

- 5.1. Para los motores IAME debe estar constituido exclusivamente de una mezcla de bencina y aceite de venta comercial. Dicho combustible deberá ser de venta normal al público. Está prohibido el uso de aditivos de todo tipo, como por ejemplo los aumentadores de octanaje (Power/Octane Booster).
- 5.2. Para los motores Honda R390 solo se podrá usar bencina de 93 octanos de venta normal al público, y debe ser adquirida por el piloto (No será proporcionada por la organización). Está prohibido el uso de aditivos de todo tipo, como por ejemplo los aumentadores de octanaje (Power/Octane Booster).
- 5.3. El combustible para los días de competencia será proveído por la organización (con excepción de las categorías Honda), bencina + 1lt de aceite. De necesitar más combustible el piloto deberá adquirir más del mismo organizador, tanto bencina como aceite. Para los días de entrenamientos los pilotos pueden adquirir su aceite y combustible de manera independiente.
- 5.4. El colegio de comisarios tiene la facultad de controlar el combustible de los competidores una vez terminada cualquier serie oficial.
- 5.5. Los participantes no podrán utilizar otro combustible distinto al oficial durante toda la duración de las pruebas.

- 5.6. En cualquier momento de la prueba, el colegio de comisarios podrán solicitar al piloto la sustitución de todo el combustible de su depósito, por combustible suministrado por la organización procedente del surtidor o distribuidor oficial con mezcla de aceite de la marca y porcentaje utilizado por la organización.
- 5.7. Si las muestras recogidas del kart o del bidón usado para almacenar el combustible no se corresponden con las muestras tomadas por los Comisarios Técnicos, o un equipo no facilitará la recogida de la muestra, al concursante y/o piloto infractor se le aplicará una penalización, la cual será determinada por el colegio de comisarios.
- 5.8. El uso de un combustible distinto al oficial será sancionado según lo determine el colegio de comisarios.
- 5.9. Durante el transcurso de la prueba, el revisor técnico, a petición de del colegio de comisarios, podrán tomar muestras de la gasolina utilizada por los participantes.
- 5.10. La lectura de la medición del combustible del o los participantes se realizará con un instrumento portátil medidor de octanaje, siendo esta lectura comparada con el valor obtenido del combustible original surtido por la organización.
- 5.11. Esta muestra normalmente será tomada del depósito del concursante. Sin embargo, también podrá solicitarse del bidón usado por el equipo para almacenar combustible.
- 5.12. La Organización de la prueba, podrá suministrar el combustible a todos los participantes, al precio que se indique en el Reglamento Particular de la prueba; siendo en este caso obligatorio.

## **6. TRANSPONDER – CRONOMETRAJE**

- 6.1. Dispositivo “transponder” deberá ser ubicado obligatoriamente en la zona trasera de la butaca.
- 6.2. Los pilotos son los únicos responsables de contar con transponder de su propiedad, cargado y con su suscripción al día, operativo. La organización ni el colegio de comisarios serán responsables de que el piloto cuente con su transponder debidamente operativo.
- 6.3. Ante situación de NO marcaje del sistema en tanda de clasificación, el piloto no quedará registrado como presente en la etapa mencionada, teniendo que largar en última posición en los Heat 1 y 2 respectivamente.

## **7. TROCHA TRASERA**

- 7.1. Las categorías, a excepción Micro y Mini, trocha máxima permitida de hasta 1400 mm.; medida con matriz del club. Dicha matriz puede ser probada por los pilotos antes de las competencias oficiales (recomendable).
- 7.2. En condiciones de lluvia no se exigirá trocha mínima trasera; salvo el respeto del artículo que alude al respeto de que ningún material sobrepase cuadrilátero formado por 4 ruedas.
- 7.3. Categorías MICRO y MINI, deberán cumplir con una trocha máxima de hasta 1100 mm. medida con matriz del club. Dicha matriz puede ser probada por los pilotos antes de las competencias oficiales (recomendable).

## **8. MOTORIZACION**

- 8.1.** Por Motor se entiende la unidad de propulsión del vehículo en orden de la carrera, comprende un block cilindro, y de cárter del cigüeñal, sistema de encendido, carburador (sin sistema de inyección) y escape.
- 8.2.** Para las categorías IAME, el motor debe ser de 2 tiempos, sin súper cargador. Los motores, deben ser descrito en el catálogo del fabricante y ser sujetos de un Formulario descriptivo, llamado la " ficha de Homologación", estas ficha de homologación del motor IAME 60cc Pro-M y IAME X30 se encuentran publicadas en la página web de la organización [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos)
- 8.3.** Para las categorías Honda, el motor debe ser GX160 o GSX390 de 4 tiempos sin súper cargador según corresponda por categoría. Los motores GX390 pueden ser adquiridos por los pilotos en cualquier concesionario Honda o en SKR Engines SPA. Este último es el único autorizado para la venta del kit de adaptación que incluye embrague, corona, colector de escape, silenciador de escape, porta motor y tapa de motor embellecedora y de seguridad. En el caso del GX160 debe ser únicamente proporcionado por la organización.
- 8.4.** Para los motores IAME, la Identificación y control debe ser posible identificar un motor homologado o sus piezas por la descripción técnica (fotos, dibujos, dimensiones, etc.) de la ficha de homologación y tomando en cuenta las modificaciones permitidas de acuerdo con el presente documento.
- 8.5.** Todo lo que no está expresamente autorizado, está absolutamente prohibido. No se permite agregar o quitar material, salvo donde esté expresamente autorizado. El motor será completamente fiscalizado, salvo donde este expresamente liberado.
- 8.6.** La premisa es MOTOR STANDARD. Todos los componentes del motor homologado deberán estar siempre en su condición estándar.
- 8.7.** El Cubrecadenas es obligatorio y deberá recubrir eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la corona.
- 8.8.** Para todas las categorías, es obligatoria la utilización de una protección eficaz que cubra la parte superior y ambos lados de la corona y cadena, extendiéndose como mínimo hasta el plano inferior del eje trasero.
- 8.9.** Para la categoría Micro y Mini el piñón a utilizar en todas las fechas del campeonato será el Z11 de marca IAME.
- 8.10.** Para la categoría escuela el piñón a utilizar en todas las fechas del campeonato será de 16 dientes suministrado solo por la organización.
- 8.11.** Para la categoría Micro y Mini la corona de transmisión será fija para cada fecha, siendo esta publicada en el Reglamento Particular de cada fecha.
- 8.12.** Para la categoría Escuela la corona de transmisión será fija durante todo el campeonato, la cual tendrá 70 dientes.

**8.13.** Las motorizaciones según las distintas categorías serán las siguientes permitidas; con diferenciación de pesos, edades y perfil del piloto – según corresponda en algunos casos definidos en reglamentación.

- CATEGORÍA ESCUELA

- Motor Honda GX160 estándar con kit que incluye solo las siguientes modificaciones, el cual será suministrado solo por la organización: Embrague Centrífigo, con piñon 16 dientes, Bomba de combustible Mikuni negra, escape y brida de escape y base de motor.

- CATEGORÍA MICRO PRO-M

- Motor IAME Mini Pro-M 60cc con restrictor de gases de escape de 16 mm original IAME. Debe cumplir con Ficha de Homologación N°399/D.
- La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada como documento “60cc Swift USA - TaG” disponible en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos). Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico.

- CATEGORÍA MINI POR-M

- Motor IAME Mini Pro-M 60cc con restrictor de gases de escape de 16 mm original IAME. Debe cumplir con Ficha de Homologación N°399/D.
- La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación aportada como documento “60cc Swift USA - TaG” disponible en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos). Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico.

- CATEGORÍA X30 JUNIOR

- Motor IAME X30 con restrictor de gases de escape, usando colector X30125370J de 22.7mm. Todo los motores serán revisados y deben cumplir con todo lo estipulado en la ficha de homologación N°254/Z.
- La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación antes mencionada y aportada documento “X30 125cc RL-C TaG” disponible en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos). Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico.

- CATEGORÍA X30 SENIOR

- Motor IAME X30 sin restrictor de gases de escape, usando colector X30125370. Todo los motores serán revisados y deben cumplir con todo lo estipulado en la ficha de homologación N°254/Z.
- La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación antes mencionada y aportada documento “X30 125cc RL-C TaG” disponible en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos). Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico.

- CATEGORÍA X30 MASTER
  - Motor IAME X30 sin restrictor de gases de escape, usando colector X30125370. Todo los motores serán revisados y deben cumplir con todo lo estipulado en la ficha de homologación N°254/Z.
  - La cubicación mínima es la indicada en la ficha de homologación antes mencionada y aportada documento "X30 125cc RL-C TaG" disponible en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos). Pipeta de medición oficial será proveída por el revisor técnico.
  
- CATEGORÍA R390 SENIOR
  - Motor HONDA GSX 390 estándar con kit de adaptación ya señalado.
  
- CATEGORÍA R390 Master
  - Motor HONDA GSX 390 estándar con kit de adaptación ya señalado.

**8.10.** Para las categorías IAME X30 se permite solo el IAME X30 125cc-RL-TaG, original y estrictamente de acuerdo con la Ficha de Homologación del fabricante (aspectos técnicos, medidas, pesos, diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante) es admitido. Las imágenes en la ficha de homologación son válidas para identificar el motor y sus componentes.

**8.11.** No se pueden modificar, mejorar, pulir, añadir o quitar material de ninguna parte del motor. Cada motor, interna o externamente, tiene que estar debidamente equipado con sus piezas originales en la posición y funcionamiento de acuerdo con las especificaciones técnicas originales

**8.12.** IMPORTANTE: Las tolerancias indicadas en las fichas de homologación IAME son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación. No obstante, no se permite ninguna intervención en el motor, incluso si las dimensiones características después de su intervención siguen estando dentro de las tolerancias prescritas.

**8.13.** Cualquier afinación está prohibida: los valores mínimo y máximo de las cotas del motor, así como el volumen de la cámara de combustión tienen que ser medidos de acuerdo con el Reglamento Técnico CIK.

**8.14.** Diagramas y tabla de volúmenes

COMPONENTE	IAME X30
ESCAPE	177,5° Máximo
TERCER TRANSFER	127° +/- 2°
TRANSFER LATERALES	126° +/- 2°
VOLUMEN CÁMARA DE COMBUSTION	9,7cc Mínimo con inserto CIK

**8.15.** Ficha de Homologación 13/11/24 N° 254/Z Motor IAME X-30 125 cc RL-C TaG V - lectura angular insertando la plantilla original IAME de medida 0.2x5mm



**8.16.** Ficha de Homologación 30/10/2024 N°399/D Motor IAME 60cc - lectura angular insertando la plantilla original IAME indicada en el documento señalado.

**8.17.** Cilindrada.

Volumen V en el cilindro del motor, al desplazarse el pistón en su ascenso o descenso. Este volumen expresado en cm<sup>3</sup> considerando el nº  $\pi$  "pi" de valor 3,1416.

V =  $0,7854 \times d^2 \times l \times n$  ; siendo

D = diámetro del cilindro.

l = Carrera del pistón.

N = nº de cilindros.

**8.18.** Las piezas que componen el motor homologado deben respetar siempre su construcción original y ser identificables en las fotos, dibujos y dimensiones físicas descritas en la Ficha de Homologación.

**8.19.** No está permitida ninguna modificación a las piezas de origen del motor, incluido el pulido, limado, fresado, etc., o cualquier tratamiento que cambie sus características iniciales, pudiendo ser controlable mediante comparación con piezas originales suministradas solo por FULLWAY SPA. También queda expresamente prohibido el añadido de material sea de la naturaleza que sea y/o el montaje de accesorios del motor en lugares distintos al de origen.

**8.20.** En cualquier momento de la competición, el colegio de comisario podrá solicitar el cambio de elementos o piezas componentes del motor, por otras de origen Homologadas.

**8.21.** En caso de duda o interpretación de la validez, medidas, montaje o posible modificación de cualquiera de las piezas o elementos que componen el motor, en cualquier momento podrán ser analizadas por el colegio de comisarios, la cual emitirá informe técnico al respecto, pudiendo apoyarse del revisor técnico.

**8.22.** Carburador.

- Para categorías IAME MICRO y MINI Pro-M: Original Tillotson HW – 31A (detalles en ficha de homologación de motor "60cc Mini swift USA-TaG" n° 399/D del 30/10/2024 que se encuentra publicada en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos))
- Para categorías IAME X30 JUNIOR /SENIOR / MASTER / para Motor IAME X30 RL-C-TAG modelo 2017 , 2020 y 2023 compensado, será modelo Tillotson HW-27A. (Ficha de Homologación "Tillotson HW-27A" n° 348/D del 10/09/2024 que se encuentra publicada en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos))
- Para categorías Honda GX160 y R390 solo se permite el carburador original de la marca y modelo del motor. No se permite agregar ni quitar material. Jet de baja original medida de paso estándar. Jet de Alta original (GX390) medido con calibre 108 mm. La manilla del ahogador y el ahogador no se pueden retirar. La llave de combustible no se puede reemplazar ni modificar. Llave de aire con tope original (media vuelta).

**VISADO**

09 ABRIL 2025

COMISARIO TECNICO

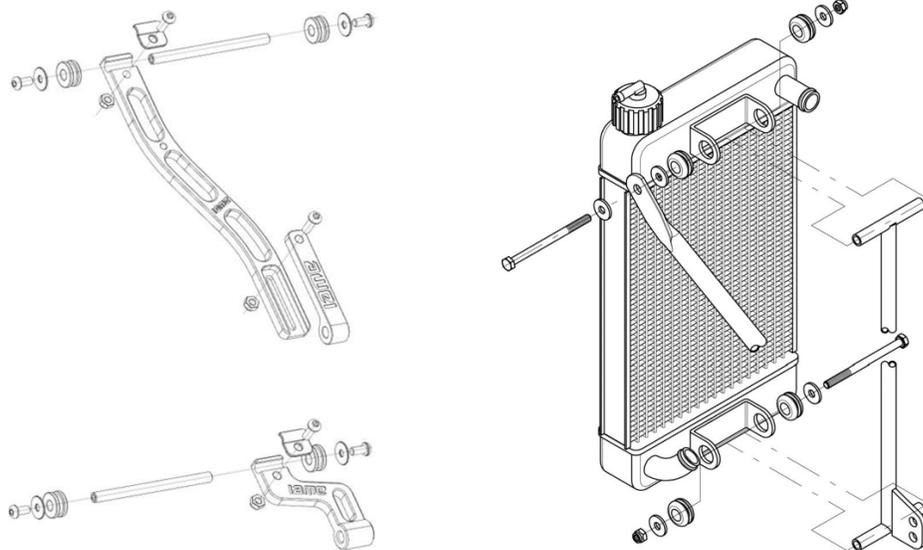


- En todas las categorías, cuerpo principal, eje y mariposa, ambos cuerpos de membranas, como todos sus componentes deben ser y permanecer en condición original.
- Para motores IAME la base porta carburador y la flopera (caja de láminas), deben permanecer originales, el diámetro a medir en la base porta carburador será el correspondiente a la base carburador Tillotson. Las láminas permitidas son solo las de fibra de carbono.
- Para motores IAME sólo el carburador Tillotson HW-27A (Venturi máx. Diam. 27 mm) que se suministra junto con el motor en su configuración original (la misma marca, el mismo modelo, misma referencia) será admitido. Sólo los accesorios suministrados junto con el carburador original están permitidos.
- El paso con aguja solo puede estar remplazado por uno de los siguientes:
  - IAME original 10939-R51 paso de aguja sin junta de reten.
  - IAME original 10948-R18 paso de aguja con junta de reten.
- Para categorías IAME mezclar piezas de los dos kits de paso de aguja está prohibido. El posicionamiento del carburador (es decir, con la bomba en la parte superior o en la posición inferior) es libre.
- Para categorías IAME el espesor de la junta de carburador debe ser: 1,0 mm +/- 0,3 mm.
- Para motores IAME el filtro de aire debe ser idéntico al original suministrado junto con el motor (misma marca, el mismo modelo, misma referencia) con tubos de admisión de máx. 22mm de diámetro. Las rejillas protectoras son opcionales.
- Para motores IAME la goma del filtro con espuma que conecta el filtro de aire con la entrada del carburador es obligatoria y tiene que ser instalada y en cumplimiento de la ficha de homologación.
- Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido.
- La plantilla original de IAME. ATT-035/2 es la referencia para comprobar el conducto de admisión del carburador. La forma de la plantilla debe coincidir con el perfil del conducto de entrada.
- Para la categoría IAME los muelles y membranas del carburador son libres.
- En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra.

### 8.23. Refrigeración motor IAME.

- Para todas las categorías utilizando la refrigeración por agua, los radiadores deben situarse por encima del chasis-cuadro a una altura máxima de 50 cm en relación con el suelo, a una distancia máxima de 55 cm por delante del eje de las ruedas traseras, y no interferir con el asiento. Todas las tuberías deben ser de un material concebido para resistir una temperatura de 150 °C y una presión de 10 bar.

- Para la regulación de la temperatura está permitido desplazar delante o detrás del radiador.
- Asimismo, se permite poner cinta adhesiva en el radiador siempre y cuando se dé, al menos, una vuelta completa al mismo.
- No se permite instalar ningún elemento adicional en el radiador que sirva para canalizar el aire hacia el mismo (por ejemplo, flaps laterales).
- Bomba de agua y su instalación serán según estén determinadas en el reglamento específico de cada categoría.
- Para todas las categorías con motor IAME X30 solo se permitirá el uso de componentes originales en su sistema de refrigeración; ya sea mangueras, termostato, bomba de agua, polea, radiador, soportes, etc.
- Se permite el uso del nuevo soporte de radiador Número de Parte **T-8136NL-C**. Este tiene la marca IAME en todas sus partes, siendo el único permitido en reemplazo de los soportes originales que incluye el kit original IAME. Ambos tipo de soportes están señalados en la ficha de homologación 13/11/24 N° 254/Z



- Los radiadores permitidos son solo los dos modelos originales IAME, ya sea en medida 410x186 mm o bien 410x230 mm.
- No se permite la combinación de materialidad entre bomba de agua y polea, ósea, solo se permite el uso de conjunto bomba y polea de aluminio, o bien conjunto de bomba y polea de plástico.
- El número de soportes de radiador no está limitado, solo se debe cumplir con el ángulo de inclinación que entrega el soporte original IAME.
- Se permite el uso de refrigerante o agua, según estime conveniente el participante. Las tapas de radiadores deben ser solo las originales IAME. Las tuberías del sistema de refrigeración deben de ser originales como los entregados con el motor.

- Las correas entre la bomba de agua y el eje trasero son libres, pero deben estar instaladas correctamente en las poleas originales IAME.

#### 8.24. Sistema de escape de gases de combustión.

- Solo para motores Honda GX390 el silenciador y colector escape debe ser el suministrado por SKR ENGINES de largo total desde la porta flexible 53 cm más menos 5 mm de tolerancia.
- Solo para motores Honda el flexible escape debe ser de 8cm, +/- 5mm tolerancia
- Se permite solo el uso de los sistemas de escape y sus componentes originales IAME.
- La categoría Micro debe llevar el restrictor de gases de escape original IAME de 16mm como también las empaquetaduras entre el restrictor (una empaquetadura por cada lado del restrictor).
- Está prohibido cualquier tipo de modificación a las dimensiones, estructura y componentes de los sistemas de escape, las cuales serán verificadas por el revisor técnico cuando este lo amerite, previa autorización del colegio de comisarios.
- Las operaciones de perforación y soldadura en el colector NO están permitidas en ninguna circunstancia.
- El conjunto formado por el colector de escape, la junta de escape y el conducto del escape debe de ser totalmente estanco, sin presentar fugas o pérdidas (junta en buen estado, tuercas bien apretadas, etc)
- El cuerpo de escape será el original y estará en condición original. Se fiscalizará las perforaciones de los conos internos. No se permite alterar el tubo de salida de la tapa del cuerpo, como ninguna parte del escape.
- Su uso es obligatorio y deberá estar en su posición e intacto al comienzo, durante y al final de cada carrera. El sistema de escape deberá descargar detrás del piloto, y no podrá exceder una altura de 45 cm. No podrá sobrepasar los límites definidos en los puntos 4 y 5. Deberá estar en posición transversal respecto al sentido de marcha.
- El sistema de escape debe estar en conformidad con la medida fonométrica.

#### 8.25. Valores sin tolerancia.

- En cualquier condición y en todo momento.
  - Cilindrada
  - Diámetro del venturi carburador
  - Medida de peso
  - Volumen de la cámara de combustión
  - Squish
  - Todo valor que sea definido como mínimo o máximo

- Salvo indicación especial, las tolerancias de los diferentes valores a verificar son los indicados en los Reglamentos Técnicos CIK/FIA; en su defecto, deben ser consideradas tolerancias tanto de medida como de fabricación los valores expresados en las Fichas de Homologación.

#### 8.26. Método de control del volumen de la cámara de combustión.

- Es imperativo efectuar el control del volumen de la cámara de combustión una vez el motor se haya enfriado hasta la temperatura ambiente.
  - Esperar a que el motor esté a la temperatura ambiente.
  - Desmontar la bujía. Comprobar la dimensión (18,5 mm).
  - Montar el "inserto de bujía" (2 cm<sup>3</sup>) en lugar de aquel fijado a la culata sin sobre salir del plano superior de la misma. Debe ser fijado a la culata, exactamente en la misma posición que la bujía con su dimensión de 18,5 mm.
  - Poner el motor a nivel.
  - Poner el pistón en el punto muerto superior.
  - Bloquear el cigüeñal mediante una cala entre el rotor y el estator en su parte superior.
  - Rellenar la cámara de combustión con la mezcla contenida en la bureta de laboratorio graduada (con aceite tipo DEXRON VI) hasta llegar al plano de inserto.
  - Leer el valor de la cantidad de mezcla evacuado y comparar con el valor que debe tener según el Reglamento Técnico específico de la categoría correspondiente.
  - El volumen medido, menos el volumen de inserto (2 cc), deberá corresponder con lo expresado en la Ficha de Homologación correspondiente al motor.

#### 8.27. Sistema encendido.

- El encendido y todos sus componentes, suministrados con el motor o como recambio, deberán de figurar en la Ficha de Homologación.
- Encendido sin avance variable ni ninguna otra modificación a sus características de origen. No está permitida ninguna modificación en ningún componente como, por ejemplo:
  - El chavetero del rotor o cigüeñal.
  - Chaveta de unión rotor y cigüeñal. Debe ser y mantener la medida original IAME.
  - Orificios y/o tornillos de sujeción del estator.
- El encendido de los propulsores debe estar fijados al motor con todos sus elementos, y en los puntos de origen, incluida la chaveta de cigüeñal, sin ninguna modificación que afecte a su puesta a punto original.
- Sólo encendidos originales, ya sea digital Selettra Digital "K" or Selettra Digital "S" son permitidos, sin ninguna modificación. Los verificadores técnicos, a raíz de una decisión de los
- Comisarios Deportivos tienen derecho a pedir la sustitución de todo el sistema de encendido o parcialmente en cualquier momento antes de comenzar la carrera.
- Sólo el CDI tipo caja electrónica "C" (16.000 RPM) se permite y debe ser fijado en el chasis. Las marcas en la caja electrónica son obligatorias y deben ser claramente visibles sin tener que desmontar la caja electrónica. Cubrir con pegamento o cinta adhesiva está prohibido.

- Están prohibidas las modificaciones relativas a la fijación del estator, la forma y el espesor de la chaveta del rotor, las ranuras del rotor, el cigüeñal y los tornillos de fijación. La batería debe de ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido.
- Para motores Honda solo encendido original de la marca.
- Para motores Honda el switch on/off original prohibido sacar o dejar inoperativo.
- Para motores Honda el volante de inercia debe ser el original de la marca. Está prohibido alivianar, tornear y modificar grados de avance de encendido.
- Para motores Honda la chaveta del eje de cigüeñal para el volante debe ser el original sin modificación.

#### **8.28. Bujía.**

- Solo las siguientes bujías marca NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas para las categorías IAME:

BR9EG - BR10EG

- Para motores Honda la única bujía permitida es la NGK BPR6ES.
- La bujía debe estar instalada con su arandela original.
- La parte que recubre el electrodo central no debe sobrepasar el cuerpo de la bujía y la longitud del cuerpo de bujía en si será de un máximo de 18,5 mm.
- Pipa de bujía original IAME, entregada con el motor para categorías IAME.

#### **8.29. Arranque**

- El motor está provisto por un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas.
- El kart debe contar con una batería instalada durante toda la prueba.

#### **8.30. Rodamientos y retenes del cigüeñal.**

- Sólo se autoriza utilizar los rodamientos y retenes que se entregan con el motor o en su defecto la misma marca y color que sea entregado como recambio original.
- Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales (6206, C3 o C4) y rodamientos de bolas del eje equilibrador (6202, C3/C4/C4H y 6005, C3 o C4) son admitidos. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo están prohibidos. Sólo los rodamientos con bolas y pistas de acero son autorizados (los de cerámica están prohibidos).

- Alternativamente y en sustitución de los rodamientos de bolas del cigüeñal 6206, se pueden usar los rodamientos de rodillos originales BC1-3342B con referencia de la pieza X30125397

### 8.31. Culata

- Sólo se autoriza utilizar la culata que se entrega con el motor o en su defecto, del mismo tipo, modelo, marca que sea entregada como recambio original, y conforme a la Ficha de Homologación, la cual solo puede ser suministrada por FULL WAY SpA.
- Para motores IAME 60 CC Mini Pro-M y X30 TAG cubicación estándar de fábrica; prohibida cualquier modificación en culata o cilindro.
- No se permite modificar el largo del hilo de la bujía en la culata. Para los efectos de fiscalizar la capacidad cúbica mínima de la cámara de compresión, el largo del hilo de alojamiento de la bujía en la culata no puede ser alterado. Siempre deberá llevar instalada la golilla y el hilo de esta cumplir con su largo original. El extremo del hilo de la bujía no puede sobresalir hacia el interior de la cámara de compresión.
- El squish (la distancia entre el pistón y la culata) debe ser de 0,9 mm mínimo al promediar dos puntos de medida. El espesor del alambre de estaño (50% mínimo de estaño) que se utiliza para la medición del squish debe tener un diámetro de 1,5 mm. Las mediciones deberán tomarse con el motor en condiciones de carrera y a temperatura ambiente. La plantilla original de IAME. ATT-025/1 es la referencia para medir el perfil de la cabeza del cilindro. La forma de calibre debe coincidir con el perfil de la cúpula, el área de desplazamiento de la mezcla y el plano de la junta.

### 8.32. Volumen de la cámara de combustión.

- Medida en el hilo superior de la bujía con el motor armado y el pistón en PMS, con lubricante de caja automática SAE 10
- No está permitido remover el carboncillo al interior de la tapa del cilindro (culatas) o cabeza del pistón, para los efectos de dar la cubicación al momento de la Revisión Técnica.

### 8.33. Cilindro

- Debe permanecer en su condición original.
- No se permite intervenir la superficie de los conductos de transferencia ni las lumbreras de transferencias y escape. Las dimensiones de las lumbreras de transferencia y escape serán fiscalizadas con calibres metálicos.
- La zona de admisión de las carcasas debe permanecer original.
- Entre la base del cilindro y las carcasas siempre debe haber una empaquetadura. Su espesor mínimo es de 0.10 mm y su máximo es de 0.40 mm. Al fiscalizar este espesor, se permite un + - de 0.05 mm. Medidos en la zona de apoyo o aplastamiento de la empaquetadura.

- Sólo se puede utilizar el cilindro original conforme con la ficha de homologación. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificando. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con el cilindro del motor de la muestra. El tratamiento térmico o tratamiento de la superficie está prohibido. El ajuste se permite sólo por medio de la sustitución de la junta del cilindro.
- Solo se permiten juntas originales IAME. El número de juntas de cilindro no está limitado.
- A partir de la serie n° M3521 / B3059 los motores X30 están equipados con un cilindro marcado, como se muestra en la ficha de homologación:
  - Motores con el número de serie antes de M3521/B3059 pueden ser equipados con el cilindro marcado.
  - Motores con el número de serie después de M3521/B3059 no pueden ser equipados con el cilindro más antiguo no marcado.

#### **8.34. Carter, cigüeñal, biela y muñequiña.**

- Estrictamente original y sin ninguna modificación. Solamente la jaula cabeza de biela original X30125431, arandelas originales X30125436 y jaula pie biela E-10440 están permitidas.
- Para categoría Honda no se permite quitar mecanismo gobernador de revoluciones.
- Para categorías Honda todo el conjunto del cigüeñal debe ser el original de acuerdo con ficha técnica del fabricante.

#### **8.35. Pistón, segmento y bulón.**

- Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica.

#### **8.36. Silenciador**

- Es obligatorio el uso de un efectivo silencioso de escape original IAME, que reduzca el ruido del motor a 107,5 dB/A máximo, cuando está trabajando a plena carga, controlados lateralmente, se permite una tolerancia de + 3 dB/A. Se prohíbe retirar la sordina existente en el tubo de salida de gases del silenciador.
- El conjunto formado por la tobera de admisión/goma del filtro con espuma/cuerpo del silencioso de admisión debe de ser instalado en su posición original, conservando todas sus características, medida y funciones originales en todo momento no estando permitido, por tanto, ningún corte, doblado, taladrado o cualquier forma de instalación que las altere
- Se podrán efectuar chequeos en cualquier momento durante la competencia. Cualquier infracción a esta disposición significará la exclusión del competidor.
- Para categoría Honda el silenciador y colector de escape debe ser el proporcionado por SKR Engines de 53 centímetros de largo total desde el porta flexible con +/- 5 milímetros de tolerancia. Flexible de escape 8 centímetros con +/- 5 milímetros de tolerancia.

### 8.37. Caja de láminas.

- Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos originales IAME. Solo se permite la tapa de láminas original sin ninguna modificación.
- El espesor de las siguientes juntas debe ser:
  - Tapa de admisión a caja de láminas: 0,8 mm +/- 0,3 mm.
  - Caja de láminas a cárter: 1,0 mm +/- 0,3 mm.

### 8.38. Láminas.

- Solo las láminas de fibra de carbono originales IAME están permitidas. El uso de láminas de fibra de vidrio o la mezcla de esta con fibra de carbono está prohibido.

### 8.39. Filtro de aire.

- Sólo se autoriza utilizar filtros de aire originales IAME proporcionados por FULL WAY SpA .
- No se permite ninguna modificación al filtro y/o a su tobera de sujeción. La tobera de sujeción del filtro al carburador tendrá que estar montada en su posición original y no podrá presentar ningún tipo de manipulación, ni estar doblada, agujereada y/o manipulada. La utilización de los filtros (rejillas) que se colocan en las entradas de aire del propio filtro es opcional.
- Orificios de admisión de aire permitidos solos los originales IAME proporcionados por FULL WAY SpA.
- Conexión sobre el carburador, debe ser totalmente hermética, el método de fijación opcional.
- Prueba de pérdida: Con el silenciador de admisión puesto en el carburador, éste es llenado con combustible y no debe salir ni gotear nada de combustible desde el silenciador mismo, de la conexión al carburador ni de la conexión al silenciador.
- Para las categorías Honda R390 solo se permite el filtro de aire proporcionado por SKR Engines con aislador amarillo y filtro de aire de alto flujo de acuerdo con la Imagen 1.



Imagen 1

### 8.40. Otros.

- La corona de arranque, la campana y la maza del embrague centrífugo tienen que ser y permanecer en condición original.
- El pistón debe ser original y permanecer en condición original.

- El cigüeñal y la biela deben ser y permanecer originales.
- La batería para encendido puede ser genérica sin condiciones específicas, solo cumplir con el tamaño normal + -(150x65x93mm). No se permite encendido con herramienta externa.
- Para motores Honda no se permite cambio alguno de levas, resortes de balancines y válvulas.
- Para motores Honda Carter y tapa de válvulas originales de la marca.
- Para categorías Honda R390 el aceite debe ser para motor de 4 tiempos de marca libre, siendo el mínimo permitido de 1 litro, lo cual será medido con varilla original Honda.

## 9. CHASSIS

**9.1.** Para categorías IAME la procedencia es libre con homologación CIK/FIA. En caso de duda se exigirá la presentación de la ficha de Homologación correspondiente. Los constructores nacionales e internacionales podrán homologar sus chasis ante CKM, llenando para ese efecto una Ficha de Homologación.

**9.2.** Para categoría Honda R390 el chasis puede estar o no homologado.

**9.3.** Para categorías Honda R390 uso obligatorio de 2 barras de butaca, una por cada lado y apretadas a esta.

**9.4.** Para categorías Honda R390 uso obligatorio de bancada central de eje trasero, apretada con al menos 2 pernos.

**9.5.** Para Categoría Honda R390 solo se permite eje de 50 milímetros.

**9.6.** Para categoría Honda R390 solo se permite la altura de este en el punto medio. No se permite variar la altura hacia arriba o abajo.

**9.7.** Parachoques.

- Ninguna parte podrá sobresalir del cuadrilátero formado por los parachoques y las ruedas.
- Una defensa lateral fijada delante de las ruedas traseras es obligatoria.
- En ningún caso se puede proyectar más allá del cuadrilátero que forman las 4 ruedas al nivel de sus masas con las ruedas delanteras en línea recta hacia delante.
- Tanto al frente como en la parte posterior, el vehículo debe tener defensas, más allá de las cuales ningún accesorio puede sobresalir.
- La altura máxima del parachoques delantero no deberá ser mayor que 20cm., medida desde el suelo. Deberá consistir en un solo tubo de 15mm. De diámetro con un espesor apropiado.

- Las defensas laterales deberán tener un diámetro mínimo de 15mm.
- Estas deberán ser removibles y cubrir al menos 2/3 de la superficie de las ruedas traseras. Su altura no debe sobrepasar el eje trasero.
- El parachoques trasero deberá ser de plástico y en los dos extremos laterales de este debe contar con color que destaque como rojo, amarillo, blanco o naranja, idealmente fluor, como se muestra en la imagen 2.



Imagen 2.

- Trompa delantera con nuevo sistema anti-golpe homologado CIK/FIA. Amarres extras NO están permitidos. La trompa no puede estar rota o “pinchada”. El piloto debe ser capaz de ponerla y sacarla sin ayuda de implemento alguno.
- Está prohibido fijar la trompa con elementos accesorios.
- El piloto debe presentarse a Pre-grilla con la trompa desmontada del chasis, instalándola el mismo, su preparador o concurrente delante de oficial de pista.
- Para categoría Honda el parachoque debe estar fijo y apretado, no se permite juego ningún juego, ya sea axial o vertical.

### 9.8. Carrocería.

- Se compone, 2 pontones laterales, 1 carenado frontal (trompa) y 1 panel frontal (nariz). Será obligatorio el uso en todas las categorías.
- El material debe ser plástico no astillable homologados CIK/FIA.
- Los pontones laterales, no deben, en ningún momento, cortar el plano que pasa por lo alto de los neumáticos delantero y trasero, ni sobrepasar el plano exterior de los neumáticos delanteros y trasero, ni sobrepasar el plano exterior de los neumáticos delanteros y traseros, con las ruedas en posición derecha.
- La superficie de los pontones debe ser uniforme y lisa, sin tener más agujeros que los necesarios para fijar el pontón.
- La distancia mínima entre el pontón y los neumáticos delanteros y traseros debe ser de 2cm, no importando la posición de la rueda. Ninguna parte de los pontones puede cubrir parte alguna del piloto sentado en el Kart. El ancho mínimo de los pontones es de 12 cm adelante y 18 cm atrás.

- La Nariz no debe sobrepasar el plano de alto del volante, y debe permitir un espacio mínimo de 5cm entre la nariz y el volante, no puede sobresalir del parachoques delantero, no debe impedir el normal funcionamiento de los pedales, como tampoco cubrir ninguna parte de los pies del piloto en posición normal de manejo. Ancho máximo 25 cm.
- Ninguna parte de la carrocería puede servir como lastre o estanque de combustible.

#### 9.9. Pisos.

- Debe haber un piso hecho de material rígido que se extienda desde el asiento hasta el frente del kart. Debe estar limitado en cada lado por un tubo o un borde que impida que los pies del conductor se deslice al suelo. En caso de ser perforado, los agujeros no pueden tener un diámetro mayor de 1 cm cada uno.

#### 9.10. Suspensión.

- Todo dispositivo de suspensión, elástico o articulado está prohibido.

#### 9.11. Llantas y Neumáticos.

- Las ruedas deben estar equipadas con neumáticos (sin cámara). Las llantas delanteras deben tener rodamientos en sus masas.
- El número de ruedas está fijado en 4. Así como el número de neumáticos.
- Solamente los neumáticos pueden estar en contacto con el suelo cuando el piloto está a bordo.
- El método de acople de las ruedas delanteras a los ejes debe contar con sistema de seguridad (chavetas, tuercas, autoblocantes).
- El diámetro máximo de las llantas será de 5"
- El ancho máximo de los neumáticos será: delanteros 4.60" y traseros: 7.10" El ancho mínimo de los neumáticos será: delanteros: 4.20" y traseros 6.00"
- El calentamiento artificial o tratamiento de los neumáticos por cualquier método, mecánico, físico o químico no está permitido. Se considerará tratamiento, el cubrir los neumáticos con el papel celofán o papel aluminio.
- Ante cualquier duda el colegio de comisarios de la Prueba podrá retener uno o los cuatro neumáticos para realizar los análisis correspondientes. Los neumáticos recauchados no están permitidos.
- Se permiten llantas angostas traseras para efectos de lluvia. Ancho mínimo 180 mm.

#### 9.12. Frenos.

- Los frenos deben ser efectivos y actuar sobre las dos ruedas posteriores simultáneamente. Frenos delanteros NO se permiten, salvo modificación general de campeonato a comunicar con debida anticipación.

- Solo se permite el uso de un solo cáliper y un disco ubicado en el eje trasero. Salvo el caso de que el chasis que tiene homologado el uso de dos cáliper sobre el eje trasero.
- No se permiten sistemas complejos de ventilación / refrigeración del disco de freno o cáliper. Sistemas en base a plásticos simples orientadores de aire están permitidos.
- Es obligatorio el uso de una piola extra de seguridad desde el pedal de freno al brazo accionador de la bomba de freno.

#### 9.13. Dirección.

- Debe estar controlada por un volante, de forma circular y totalmente cerrado. Todos los comandos compuestos por cable o cadenas están prohibidos. Todos los elementos de la dirección deben contar con un sistema de acople que ofrezca seguridad (chavetas, pernos o tuercas autoblocantes).

#### 9.14. Embrague y Transmisión.

- Debe ser siempre sobre las ruedas traseras. Todo sistema de auto lubricación, para aceitar o engrasar la cadena está prohibido.
- EL embrague centrífugo debe acoplar a un máximo de 4.000 RPM moviendo el kart con piloto a bordo, y en condiciones de carrera. El embrague debe estar completamente acoplado a un máximo de 6.000 RPM en cualquier condición. Esta medida se puede comprobar completamente con los instrumentos adecuados. Cada piloto será responsable del estado de desgaste y limpieza de las piezas del embrague y fricción de este, ya que el correcto funcionamiento del embrague podría ser revisado en cualquier momento del evento, e incluso después de cada prueba.
- La plantilla original de IAME ATT-047/4 es la referencia para comprobar la campana de embrague. La herramienta no deberá estar dentro de la campana del embrague en posición perpendicular con respecto al eje de la campana de embrague.
- El embrague deberá ser conforme a lo dispuesto en la ficha de homologación.
- Solamente se permite los piñones originales IAME de Z10, Z11, Z12 o Z-13.
- Para motores Honda el embrague centrífugo marca SKR Engines de 13 dientes y paso de cadena 428, corona 39 dientes paso 428 marca SKR Engines fija para todas las fechas del campeonato.

#### 9.15. Butaca.

- Debe ser de modo tal, que el piloto no se deslice hacia los lados o hacia delante, al doblar o frenar.
- Para los efectos del lastre, el asiento se considera, parte del chasis.

#### 9.16. Cubre Cadenas.

- Su uso es obligatorio y debe cubrir hasta la altura del centro de la corona.

**9.17. Pedales.**

- Cualquiera sea la posición de los pedales, no deben sobrepasar el chasis, incluido el parachoques.

**9.18. Acelerador.**

- Por pedal y piola. Equipado con un resorte de retroceso.

**9.19. Estanque de Combustible.**

- Debe estar físicamente anclado al chasis y no por un sistema temporal. Debe ser construido de tal forma que ni el, ni los conductos de combustibles, que deben ser flexibles, presenten ningún riesgo ni pérdida durante la carrera. Es obligatorio que el conducto de rebalse del estanque termine un recipiente. No podrá constituir de modo alguno una forma de carrocería.
- Debe alimentar al motor sólo por la presión atmosférica. Un sistema de fijación rápida al chasis es recomendable.

**9.20. Cualquier sistema de comunicación piloto/pits mientras este se encuentra en carrera está prohibido.**

**9.21. En la Categoría Escuela no está permitido el uso de adquisición de datos de ningún tipo.**

**10. NOTAS IMPORTANTES.**

**10.1. Todo piloto, concurrente y/o participante, al momento de inscribirse a la fecha en la que participará, acepta:**

**10.2. El ganador de la prueba, una vez cumpla los procesos de pesaje y revisión técnica de la Super Final, deberá poner a disposición su motor completo para los demás competidores y la organización del evento dentro de los siguientes 30 minutos después de haberse aprobado su revisión técnica.**

**10.3. En caso de que algún otro competidor de la misma categoría desee adquirir el motor, deberá efectuar el pago correspondiente al valor de un motor nuevo a la organización. Posteriormente, se le proporcionará al ganador un motor nuevo en su respectivo empaque original.**

**10.4. En el caso que más de un participante decida adquirir el motor del ganador de la prueba, la prioridad la tendrá el interesado que haya terminado la competencia en peor posición, después de pasar por la revisión técnica.**

**10.5. Una vez cumplido este proceso con los plazos señalados el ganador podrá ser proclamado como tal.**

**10.6. Si el piloto o concurrente se niega a lo antes señalado, perderá todos los puntos de la fecha y no podrá volver a participar en el presente y futuro campeonato con el mismo motor.**

- 10.7.** En caso de solicitud de apertura de motor, con caución previamente tramitada, se realizará solo al término de la Super final (última prueba de la fecha). Si el revisor técnico encuentra irregularidades, el colegio de comisarios podrá sancionar al piloto con la pérdida de todos los puntajes de la fecha en curso.
- 10.8.** Al parque cerrado, ya sea pre grilla, grilla, revisión técnica, etc está permitido solo el acceso de un preparador o concurrente (nunca ambos) por piloto. Si el colegio de comisarios detecta el incumplimiento de esta norma, el piloto podrá ser amonestado desde sanción verbal hasta con 02 a 05 lugares en la grilla de la prueba que sigue el día de la fecha, o bien para la siguiente fecha.
- 10.9.** Las fichas de homologación mencionadas en el presente reglamento se encuentran disponibles en la página web [www.superkartschile.cl/reglamentos](http://www.superkartschile.cl/reglamentos) , las cuales son proporcionadas por el fabricante de los motores y son detalladas en el punto 11 del presente reglamento.

## **11. ANEXOS AL REGLAMENTO**

- 11.1.** ANEXO 1: Ficha de homologación Motor Micro y Mini. Documento de nombre 60cc Mini Swift USA-TaG, n° 399/D de fecha 30/10/2024.
- 11.2.** ANEXO 2: Ficha de homologación Motor X30 Junior, Senior y Master de nombre "X30 125cc RL-C TaG, n° 254/Z de fecha 13/11/24.
- 11.3.** ANEXO 3: Ficha de homologación Carburador Tillotson HW-27A, n° 348/D de fecha 10/09/24.

**VISADO**  
09 ABRIL 2025

COMISARIO TECNICO

