



Reglamento Técnico Campeonato 2026



FADECH
MEMBER OF 

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 17 DE MARZO 2026

1. Disposiciones generales

1.1 La premisa es motor estándar y todos los componentes del motor deberán estar siempre en su condición estándar y estrictamente de acuerdo con su ficha de homologación publicada en la página <https://iameseries.todokart.cl/> tanto en sus aspectos técnicos, como medidas, pesos y diagramas con las tolerancias prescritas por el fabricante. Las imágenes en la ficha de homologación son válidas para identificar el motor y sus componentes. Cualquier omisión será regida por la comparación del “Componente en Cuestión” contra el mismo elemento, en condición original, provisto por el distribuidor oficial de la marca (Todo Kart SpA), el cual será utilizado como base de comparación por parte del Colegio de Comisarios. Las tolerancias indicadas en las fichas de homologación son necesarias para comprender todo el mecanizado, montaje y correcta instalación de los motores. 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. 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. El marcaje para sellar un motor o reconocer la propiedad de una pieza si están permitidos.

1.2 Sólo se puede utilizar el cilindro original conforme a la ficha de homologación. El pulido, arenado, el recorte o los ajustes no están permitidos. Sólo se permite el rectificado. En caso de duda, la forma y la altura de los transfers tienen que ser comparados con uno nuevo. 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. El número de juntas de cilindro no está limitado. No se permite el descamisado del cilindro.

1.3 Cualquier modificación o adición en el motor y en sus accesorios, si no es expresamente autorizada, está prohibida. Se considera como modificaciones cualquier acción que modifique el aspecto y dimensiones iniciales de una parte original. Cualquier modificación y/o instalación teniendo como consecuencia la alteración de una dimensión y/o sobre su posibilidad de control están estrictamente prohibidas. El concursante es responsable de la conformidad de su equipamiento. El Colegio de Comisarios puede solicitar al Revisor Técnico cualquier control técnico de los componentes del motor si así lo estiman necesario, incluso hasta el punto de poderlos dejar inservibles.



FADECH
MEMBER OF

COMISARIO TÉCNICO

1.4 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.

1.5 La batería debe de ser fijada al chasis y siempre conectada al sistema de encendido. No se permite encendido con herramienta externa.

1.6 Sólo se deben usar rodamientos originales. Los rodamientos de bolas con contacto oblicuo están prohibidos. Los de cerámica también están prohibidos.

1.7 Ninguna parte de la carrocería puede servir como lastre o estanque de combustible.

1.8 Trompa: A excepción de la categoría Promocional, todas las demás categorías deberán contar con trompa delantera con sistema anti-golpe homologado CIK/FIA. 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.

1.9 En caso de cualquier otra duda o interpretación, prevalecerá la normativa del Reglamento Técnico CIK y sus anexos publicados.

2. NEUMÁTICOS

2.1 El proveedor único de neumáticos para todas las categorías es la empresa Todo Kart SpA y para todas las categorías, a excepción que el reglamento particular permita algo distinto, los neumáticos a ocupar serán los siguientes:

Categoría	Seco	Lluvia
Mini	MG SC2	MG SW2*
Junior	MG SH2	MG SW2
Senior	MG SH2	MG SW2
Master	MG SH2	MG SW2
Gentleman	MG SH2	MG SW2

* Para la categoría Mini, el juego de neumáticos de lluvia se compone de 4 neumáticos delanteros SW2.

2.2 Está prohibida cualquier manipulación de los neumáticos ya sea con elementos químicos u otros productos que produzcan una alteración a la condición original



del neumático. Toda manipulación de neumáticos será causal de descalificación por parte del colegio de comisarios.

2.3 Los pilotos podrán inscribir máximo un juego de neumáticos de seco y otro de lluvia por fecha y en caso de pinchazo o rotura de alguno de ellos, se deberá pedir permiso a los comisarios para cambiar el neumático dañado por uno que esté con igual o mayor desgaste que el cambiado. El marcaje se realizará en pista el día de las competencias según lo establecido en el Cronograma del Reglamento Particular y queda prohibido el intercambio de neumáticos entre pilotos.

2.4 En caso de pinchadura, el neumático podrá ser cambiado por otro en condiciones de uso similares al neumático pinchado. Esto debe ser informado al Revisor Técnico y autorizado por el Colegio de Comisarios.

3. Combustibles

3.1 Las categorías Mini, Junior, Senior, Máster competirán con el combustible que la organización defina desde la qualy en adelante. Para los entrenamientos previos el combustible es libre y de responsabilidad del piloto. Todos los pilotos de las categorías Mini, Junior, Senior y Máster deberán llevar un bidón vacío de 20 litros al parque cerrado de combustible en los horarios que defina el reglamento particular de la fecha.

3.2 La categoría Gentleman es libre y de responsabilidad del piloto.

4. Disposiciones Categoría Mini

4.1 Motorización: IAME Pro-M 60 cc según [la siguiente ficha de homologación](#) que incluye diagrama y tabla de volúmenes.

4.2 Brida de escape: IAME A-61365 de 28,5 mm

4.3 Chasis: Homologado CIK FIA. El ancho máximo del eje trasero, medido sobre la parte más externa de la llanta o neumático, se establece en 1100 mm. El eje trasero debe tener un diámetro de máximo 30 mm. La capacidad mínima del depósito de combustible será de 3 litros, y deberá de ser extraíble. En cuanto a frenos queda prohibido todo uso de un sistema de freno delantero.

4.4 Admisión: 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.

4.5 Carburador: Sólo el carburador Tillotson HW-31 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. Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido. En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra o con [la siguiente ficha de homologación](#).

4.6 Encendido: Sólo encendidos originales (ref. IAME A-61951) son permitidos, sin ninguna modificación más que el avance de acuerdo con la ficha de homologación. 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.

4.7 Bujía: Solo las siguientes bujías NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas: NGK BR9EG o NGK BR10EG. La bujía debe estar instalada con su arandela original.

4.8 Escape: Sólo el silenciador y el colector original que se suministran con el motor están permitidos y deben mantenerse estrictamente originales y en cumplimiento con la ficha de homologación, por lo tanto, ninguna modificación en la estructura o en las dimensiones está permitida. Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura. 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.)

4.9 Arranque: El motor está provisto de un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe de estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas.

4.10 Peso mínimo en orden de marcha: 110 kg.

4.11: Piñones: Solamente los piñones originales IAME de Z10, Z11 están permitidos.



FADECH
MEMBER OF IFB

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 17 DE MARZO 2026

4.12 Cuadro resumen categoría Mini:

Categoría Mini	
Chasis	Homologado CIK
Estanque de combustible	Extraíble y de al menos 3 litros
Trocha trasera	1100mm máximo
Diámetro eje trasero	30mm máximo
Motor	IAME Pro-M 60cc
Brida de escape	IAME A-61365 de 28,5 mm
Bujía	NGK BR9EG o NGK BR10EG
Escape	IAME A-61715
Carburador	Tillotson HW31
Encendido	IAME A-61951 con bobina IAME A-61955
Filtro de Aire	IAME A-61742B
Peso mínimo	110 kilos

5. Disposiciones Categorías Junior, Senior y Master

5.1 Motorización: Solo el motor IAME X30 125cc-RL-TaG, original y estrictamente de acuerdo con [la siguiente ficha de homologación](#) (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. Los motores deberán de ser provistos con su número de serie original. Diagrama y tabla de volúmenes:

	IAME X30
ESCAPE	177,5° Máximo
TERCER TRANSFER	127° $\pm$ 2°
TRANSFER LATERALES	126° $\pm$ 2°
VOLUMEN CAMARA COMBUSTIÓN	9,7cc Mínimo con inserto CIK

5.2 Brida de escape:

- Junior: IAME X30125370J de 22,7 mm
- Senior y Máster: IAME X30125370

5.3 Chasis: Homologado CIK FIA. El ancho máximo del eje trasero, medido sobre la parte más externa de la llanta o neumático, se establece en 1400 mm. Eje trasero debe tener un diámetro de máximo 50 mm. La capacidad mínima del depósito de combustible será de 8 litros, y deberá de ser extraíble. En cuanto a frenos queda prohibido todo uso de un sistema de freno delantero.

5.4 Admisión: 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. La utilización de los filtros de malla en los conductos de admisión es opcional. 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.

5.5 Conjunto de láminas: Estrictamente original sin ninguna modificación. Juntas originales. Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcado IAME están permitidas. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos libres.

5.6 Carburador: Sólo el carburador Tillotson HW27A 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. Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido. En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra o con [la siguiente ficha de homologación](#).

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.

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.

5.7 Encendido: Sólo encendidos originales (ref. IAME X30125953 con bobina IAME X30125933C) 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.

5.8 Bujía: Solo las siguientes bujías NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas: NGK BR9EG o NGK BR10EG. La bujía debe estar instalada con su arandela original.

5.9 Escape: Sólo el silenciador y el colector original que se suministran con el motor están permitidos y deben mantenerse estrictamente originales y en cumplimiento con la ficha de homologación, por lo tanto, ninguna modificación en la estructura o en las dimensiones está permitida. Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura. 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.)

5.10 Arranque: El motor está provisto de un motor de arranque eléctrico equipado. El sistema original de arranque debe de estar instalado con todos sus componentes y conectado correctamente. Otras opciones reflejadas en la ficha de homologación son igualmente válidas.

5.11 Refrigeración: El sistema de refrigeración debe estar en su configuración original y solo se podrá utilizar radiadores y bombas originales IAME. Una sola bomba de agua. Una sola polea de bomba de agua. La combinación de aluminio y plástico está prohibida, la polea y bomba de agua serán del mismo material. El número de soportes de apoyo del radiador no está limitado y está permitido usar soportes que no sean 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 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.

5.12 Peso mínimo en orden de marcha:

- Junior: 145 kg
- Senior: 158 kg
- Master: 163 kg

5.13 Piñones: Solamente los piñones originales IAME de Z10, Z11, Z12 o Z-13 están permitidos.

5.14. Se permiten llantas angostas traseras para efectos de lluvia. Ancho mínimo 180 mm.



FADECH
MEMBER OF IFB

COMISARIO TÉCNICO

5.15 Cuadro resumen categorías Junior, Senior y Máster:

Categorías Junior, Senior y Máster	
Chasis	Homologado CIK
Estanque de combustible	Extraíble y de al menos 8 litros
Trocha trasera	1400mm máximo
Diámetro eje trasero	50mm máximo
Motor	IAME X30 125cc
Brida de escape Junior	IAME X30125370J de 22,7 mm
Brida de escape Senior y Master	IAME X30125370
Bujía	NGK BR9EG o NGK BR10EG
Escape	IAME X30125715
Carburador	Tillotson HW27A
Encendido	IAME X30125953 con bobina IAME X30125933C
Filtro de Aire	IAME X30125740
Láminas	Original IAME (IAME F-11840-C o IAME F-11840)
Peso mínimo Junior	145 kilos
Peso mínimo Senior	158 kilos
Peso mínimo Máster	163 kilos

6. Disposiciones Categoría Gentleman

6.1 Motorización: ROTAX 125 MAX DD2 EVO

6.2 Chasis: Homologado CIK FIA. El ancho máximo del eje trasero, medido sobre la parte más externa de la llanta o neumático, se establece en 1400 mm. Eje trasero debe tener un diámetro de máximo 40 mm. La capacidad mínima del depósito de combustible será de 8 litros, y deberá de ser extraíble.

6.3 Peso mínimo en orden de marcha: 175 kg

6.4 Cuadro resumen categoría Gentleman:

Categoría Gentleman	
Chasis	Homologado CIK
Estanque de combustible	Extraíble y de al menos 8 litros
Trocha trasera	1400mm máximo
Diámetro eje trasero	40mm máximo
Motor	ROTAX 125 MAX DD2 EVO
Peso mínimo	175 kilos



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 17 DE MARZO 2026

7. Disposiciones Categoría Promocional

Categoría tipo “Arrive and Drive” con Karts provistos por la organización con chasis CRG y motores Honda 270 cc. En el reglamento particular de cada fecha la organización podría disponer de otro motor y de otro chasis también homologado CIK-FIA que sea igual para todos, previa autorización de FADECH.

8. Otras consideraciones

8.1. En caso de solicitud de apertura de motor, con caución previamente tramitada, se realizará solo al término de la Final (última prueba de la fecha).

8.2. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA: Está autorizado todo sistema de adquisición de datos. La Telemetría está prohibida. Todo sistema de comunicación por radio entre pilotos en pista y cualquier entidad está prohibido.

8.3 En las categorías con motorización IAME es obligatorio el uso de un cubrecadena que recubra eficazmente el piñón y la corona hasta la altura del eje de la corona.

8.4 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.

8.5 Suspensión: Todo dispositivo de suspensión, elástico o articulado está prohibido.

8.6. 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



FADECH
MEMBER OF FIA

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 17 DE MARZO 2026

borde que impida que los pies del conductor se deslicen al suelo. En caso de ser perforado, los agujeros no pueden tener un diámetro mayor de 1 cm cada uno.

8.7 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).

8.8 Embrague y Transmisión: Debe ser siempre sobre las ruedas traseras. Todo sistema de auto lubricación, para aceitar o engrasar la cadena está prohibido.

8.9 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.

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

8.11 Acelerador: Por pedal y piola. Equipado con un resorte de retroceso.

8.12 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 perdida 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.

8.13 Frenos: Los frenos deben ser efectivos y actuar sobre las dos ruedas posteriores simultáneamente. Es obligatorio el uso de una piola extra de seguridad desde el pedal de freno al brazo accionador de la bomba de freno.

9. ANEXOS AL REGLAMENTO

9.1. ANEXO 1: Ficha de homologación Motor Micro y Mini. Documento de nombre 60cc Mini Swift USA -TaG, n° 3 99/D de fecha 30/10/2024.

9.2. 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

9.3. ANEXO 3: Ficha de homologación Carburador Tillotson HW -27A, n° 348/ D de fecha 10/09/24.



FADECH
MEMBER OF IFB

COMISARIO TÉCNICO

FECHA: 17 DE MARZO 2026