FEDERACION CENTRO DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO
PROKART

Reglamento Técnico
Categoría General 135cc Clase A
AÑO 2025/26

Prologo: este reglamento como así también el desarrollo del motor 135 cc tiene como objetivo principal optimizar los costos operativos y de mantenimiento para hacer más accesible la práctica de este deporte.

VIGENCIA
El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de noviembre de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2026.

IMPORTANTE

El Reglamento Técnico de la Categoría permanecerá abierto hasta la 3º Fecha del Campeonato Prokart 2026, para la eventual evaluación e incorporación de nuevas alternativas de motorización, siempre que se garantice la paridad deportiva con los motores actualmente en uso y se cumplan los estudios de performance y homologación que la comisión técnica determine oportunamente.
La autorización de cualquier unidad estará sujeta a la aprobación oficial de la categoría.

DISPOSICIONES GENERALES

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma, las libertades estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación CENTRO, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta por el mismo medio.

Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

EDAD

Los aspirantes a ingresar a esta categoría deberán cumplir con la edad de 14 años en la primera fecha que participe.

COLOR DE NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números Negro sobre fondo Amarillo en un todo de acuerdo a las normas RAK. Los números a utilizar son del 300 al 399.

CHASIS

Con habilitación CNK-ACA Vigente Solo 1 chasis para todo el campeonato que se precintara en la tercer fecha.

Para bastidores nacionales estos tendrán un hándicap de 2 kg. Menos (Ejemplo Peso Categoría 155 kg – 2 Kg = 153 kg.)

En el caso de accidente u otra situación en donde se demuestre que el mismo no puede repararse **El comisario Técnico** será el que evaluara y permitirá el cambio y el piloto deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe.

COMBUSTIBLE Nafta de expendio comercial, libre marca nacional.

Lubricante: Libre origen, marca tipo y porcentaje. Prohibido el uso de aditivos que aumentan el octanaje. Se entregará la Nafta en parque cerrado a los pilotos que llegaron entre los tres primeros puestos de la competencia anterior. Cada piloto deberá concurrir con su lubricante cerrado y preparado delante del comisario técnico o personal autorizado. La comisión técnica se reserva el derecho de proveer el carburante sin aviso al inicio de la competencia, ya sea en series o final, en este caso el piloto deberá proveer el lubricante en su envase original cerrado

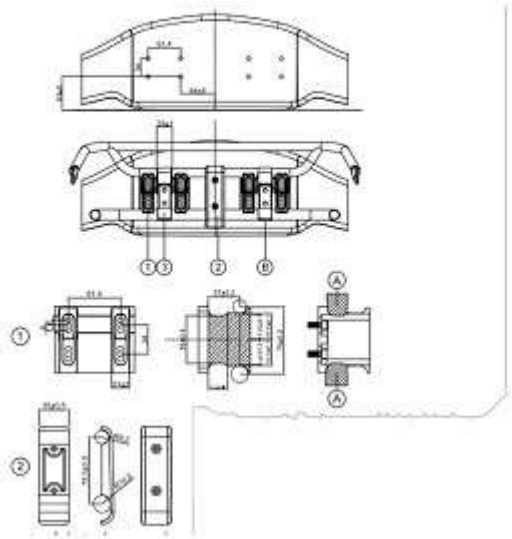
FRENO: Libre Origen

Prohibido el freno delantero

ELEMENTOS DE USO OBLIGATORIO
Babero. Porta números adelante, atrás y en ambos laterales. Paragolpes trasero integral obligatorio.

PONTONES
Por razones de seguridad, los pontones deberán estar a +/- 20mm de la línea imaginaria entre la parte exterior de la rueda delantera y trasera.

TROMPA PARA CHOQUES



Trompa:

El uso de este elemento es obligatorio
No se podrá ingresar a parque cerrado con el elemento colocado. Cada mecánico lo deberá instalar de manera correcta. No se permite realizarlo en la pre-grilla.
En caso de no cumplirlo no podrá salir a pista.
En caso de tener la trompa rota cuando llega a parque cerrado:
Durante la clasificación: se eliminarán los dos mejores tiempos de vuelta
Durante la carrera: en todas las situaciones una penalización de 05 segundos se impondrá automáticamente.
Si modifican la trompa una vez terminada la carrera, automáticamente se lo descalificará del evento

PESO

Con piloto **155** kg en línea de llegada.
Se recargará con lastre 5-3-2 Kg al ganador, segundo y tercero de cada competencia respectivamente. Solo podrá quitar el lastre si no entrara dentro de los tres primeros en la competencia siguiente y se cargará un máximo de 10 kg.
En caso que el piloto que carga lastre estuviera ausente en las siguientes competencias, mantiene el recargo hasta la fecha que vuelva a participar, descargara si no entrara dentro de los 3 primeros puestos.
Si algún piloto fuera excluido por técnica, para la próxima competencia mantendrá el peso de acuerdo a como llego en pista.

Como todos los años en la 1º fecha se tomaran los pesos del piloto y chasis por separado para tener un promedio de peso general, de acuerdo a este resultado se podrá modificar el Peso, según lo requiera la categoría

HANDICAP

Por Sobrepeso: se le otorgara (1) cc menos dentro de la cámara de combustión cada 10 kg de sobrepeso. Para poder utilizar este Hándicap se tomara 10 Kg a partir del peso original de la categoría 155 kg. (Ciento cincuenta y cinco Kg.) La cámara de combustión deberá mantener su forma original

Handicap por Transmisión

Todo aquel piloto que pase los 6 Kg del peso original de la Categoría podrá poner 1 diente más en la Corona

Ejemplo. Si pasa los 6 kg ; seria Piñón 11 y Corona 74

MOTORES:

Se utilizará el conjunto de Carter cigüeñal y biela de los motores 125 flapperos homologados hasta la última homologación, incluidas sus extensiones.
Conjunto cilindro y tapa 135 cc provisto por la categoría, Habilitados C.N.K. Prohibido todo tipo de preparación. Juntas entre carter y cilindro deberán tener un1 mm de espesor mínimo y un 1.30 mm de máximo.

Cubicación 17 cm medido con aceite hidráulico YPF ATF D-III .

Procedimiento de medición:

El control del volumen de cubicaje se realizará con bureta calibrada asistida con sistema de arrastre para el suministro del líquido. El orden de los pasos durante el control será el siguiente:

1) Preparación del motor sobre una superficie nivelada, entre 10 y 30°C, con la bujía desmontada y con el pistón en punto muerto superior (PMS). En el estado que termina la competencia.

2) Carga de la bureta con el aceite especificado eliminando cualquier resto de aire en el interior de la misma y ubicando el pistón del sistema de arrastre en el valor 0 cm³ de la escala de medición.

3) Inyección del líquido dentro de la cámara de combustión a través del alojamiento de bujía hasta alcanzar, con el pistón del sistema de arrastre, la marca de 17cm³ en la escala de la bureta.

4) Verificar la posición del pistón del motor en PMS girando suavemente el cigüeñal con la mano.

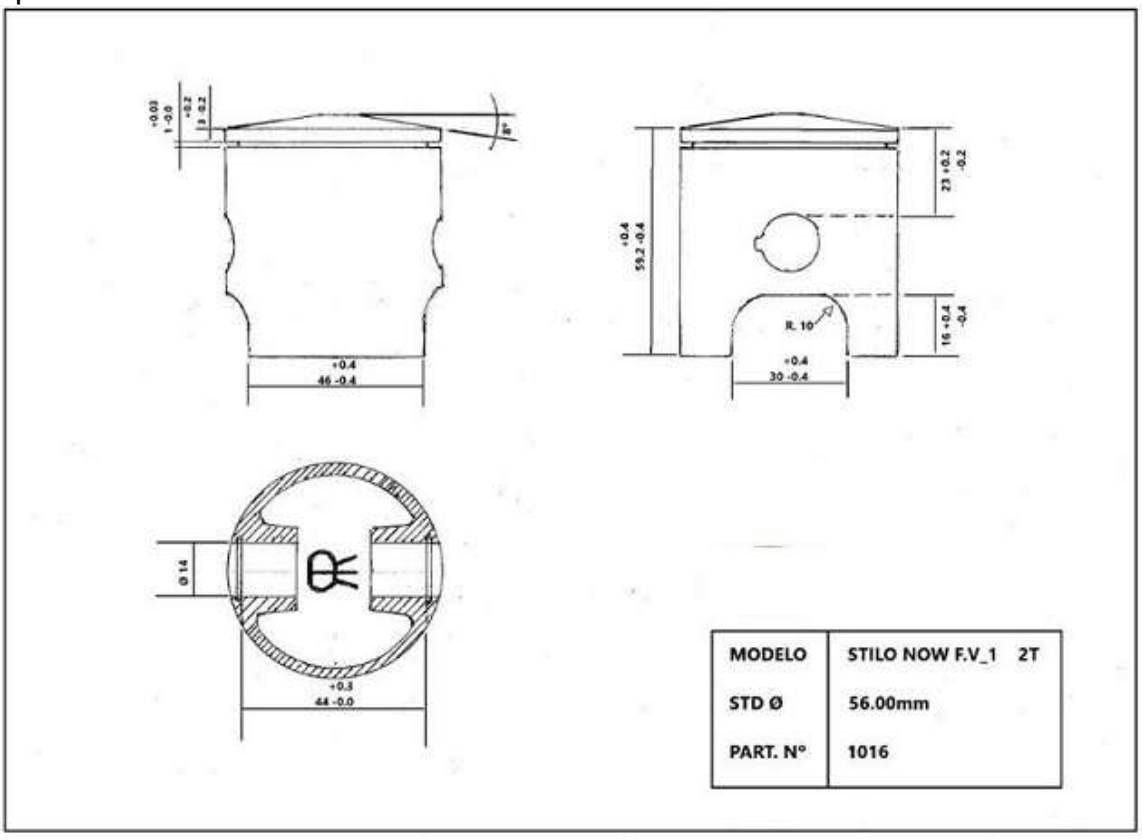
5) Se considerará CORRECTA la medición cuando el volumen mínimo permitido (17 cm³) ingresa completamente en la cámara de combustión estando el pistón en PMS y el fluido de medición no supere el plano de apoyo de la bujía en toda su superficie.

BUJIA

Se permitirá la bujía NGK B10 EGV o B9 EGV o de marca conocida con el mismo rango.

La bujía a utilizar debe mantener las siguientes medidas: rosca 14mm. de diámetro, largo total de la rosca 17.80 mm. (+/- 0.2) con arandela original colocada, arandela de sello original, cantidad una.

PISTONES: provistos y sellados debidamente por el fabricante y no se permite ningún tipo de modificación

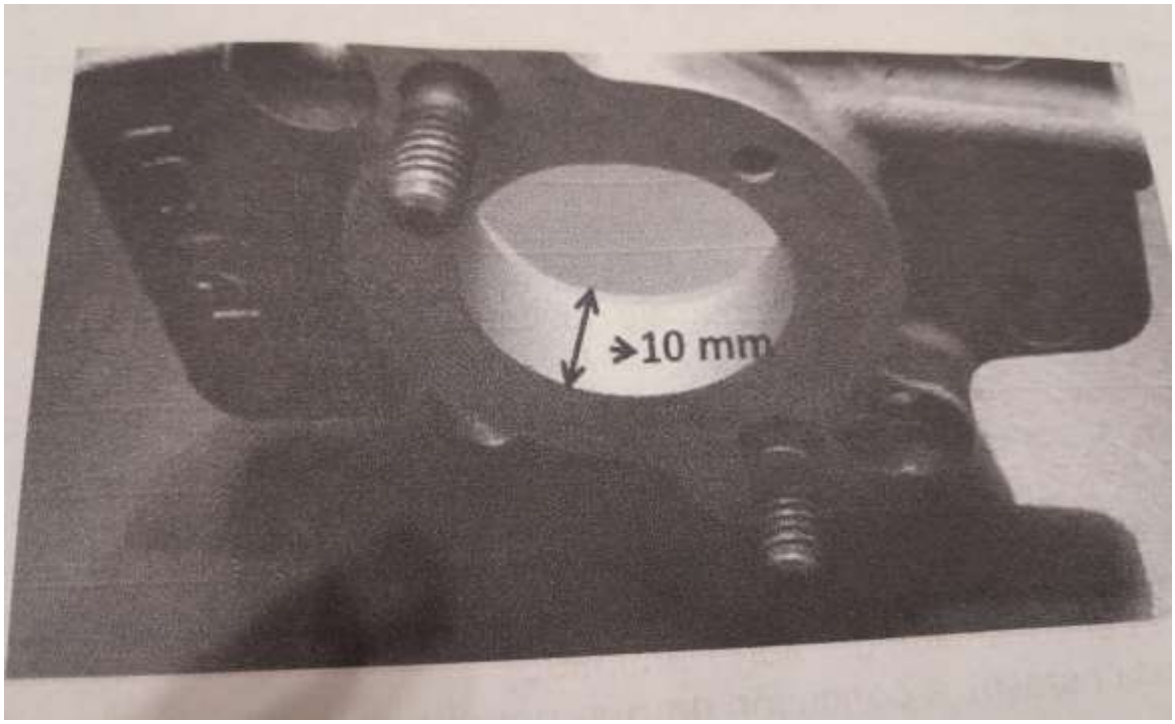


CARTER:
Preparación libre a partir del modelo original homologado.
Prohibido agregar conductos ni material, salvo para reparación manteniendo su forma original.
Todas las partes deben ser del motor o similares al original.
Biela debe mantener la distancia “entre centros original al de fábrica” y de material magnético.

Por ejemplo en el motor Iame Parilla 102 mm entre centro.

La biela debe mantener la distancia “entre centros” y material magnético.
Se permite el intercambio de elementos similares al original que existan en el mercado nacional.

Brida:
Homologada Clk- CNK
Permitidas IAME- RF- TBR
Diámetro de 28 mm máximo. Recto en toda su longitud 10mm y no se puede ningún tipo de conexidad
(ver imagen)



Sistema de Refrigeración
Radiador y bomba de agua: Libre.
Radiador Igual o similar a imagen.

Flapperas: Tamaño libre de cuatro ventanas

CARBURADOR:
Se permiten Tillotson 304 HL , 334 y HL 360 y el MT 24/27 Nacional modelo 2 cigleurs y 1 sola bomba .Manteniendo original el exterior. En el interior, se permite agrandar los orificios de baja y alta solo los regulables.
Diámetro máximo de difusor 24 mm. Ataco 27 mm de espesor máximo sin tolerancia.

Encendido: Homologado. Prohibido el uso de sistemas electrónicos o mecánicos de avance variable. Prohibida electrónica adicional.

TRANSMISION:
Piñón 11 y corona de 73 podrá trabajar hacia abajo solo en la corona.

VACIO: Deberá en algún Momento producir estanco

COMBUSTIBLE:
Nafta de expendio comercial, libre marca nacional.

Lubricante: Libre origen, marca, tipo y porcentaje. Prohibido el uso de aditivos que aumenten el octanaje.

La Categoría se reserva el derecho de proveer el carburante sin aviso al inicio de la competencia, ya sea en series o final, en este caso el piloto deberá proveer el lubricante en su envase original cerrado.

Filtro de aire: Homologado. Nacional. Uso obligatorio. Prohibido el uso de en causadores de aire o elementos similares delante del filtro, excepto los días de lluvia.

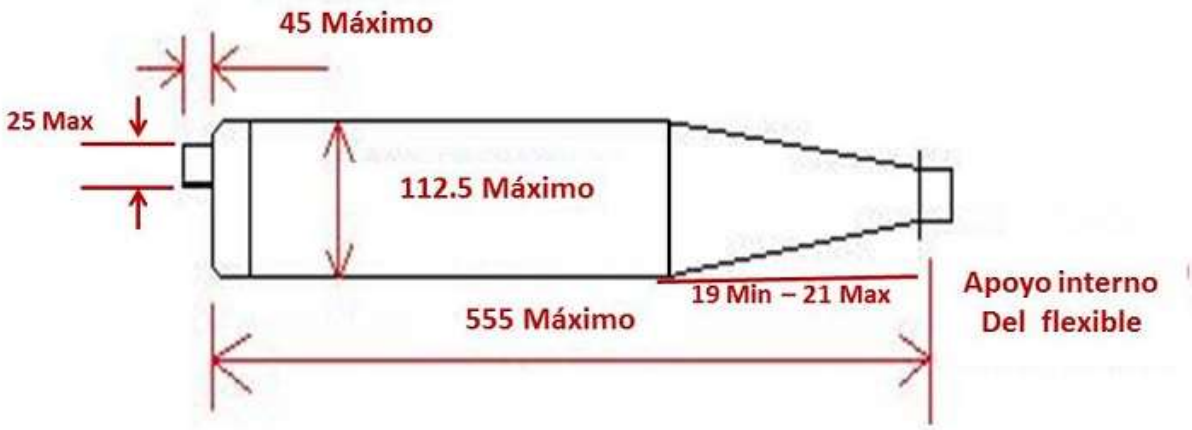
Cola de escape: rectangular o redonda

Escapes 530 mm.

Flexible 80 mm de máxima y 70 mm de mínima
Diámetro de tubo de escape 112 mm máximo y 98 mínimo

Silenciador de escape: Libre. Medidas convencionales, nivel sonoro 110,5 DB máximo de una sola salida:

Diámetro máximo interno 25 mm: debe contener elemento pasivo completo. Prohibido el uso de regulaciones interiores desde el exterior. Su disposición no debe exceder los límites del paragolpes trasero.



La Comisión Técnica y con la aprobación de la Federación CENTRO se reserva el derecho de modificar o re adaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica.

Neumáticos

Provistos por la categoría. Con habilitación CNK-ACA Vigente. Renuevan cada 2 carreras. Léase 2 Participaciones.

Los pilotos que debuten en las fechas que no hay cambio de neumáticos deberán cargar Lastre de 6 Kg.

La categoría mantendrá los neumáticos en guarda hasta la próxima fecha que deban ser utilizados.

Para el caso de avería de un neumático durante el día de la competencia, éste podrá ser reemplazado por uno similar, con igual desgaste, y con aprobación obligatoria del revisor técnico de la categoría.

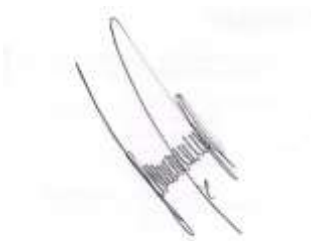
Neumáticos de lluvia Provisto por la categoría.

Todo lo que no está expresado en éste Reglamento, está prohibido.

DENUNCIA: $ 675.000

APELACIONES : $ 750.000

……..SALADILLO, 1° DE NOVIMBRE DEL 2025



CERBINO Jorge Horacio
Presidente
FRAD Centro