

## **REGLAMENTO 125 CC PROFESIONAL 2025**

### **ESPECIFICACIONES GENERALES**

- a) Es obligatorio para todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento. No se podrá alegar desconocimiento del mismo, antes, durante y después de cada competencia.
- b) Al participar de las competencias implica su total conformidad con lo expuesto en el presente reglamento.
- c) En el presente reglamento solo se permite lo que esta explícitamente autorizado, lo que no está escrito no está permitido.
- d) La única interpretación válida considerada correcta es la de la comisión técnica.
- e) No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales.
- f) La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o vehículo, para ser analizado sin denuncia alguna.

REGLAMENTO TECNICO DE MOTORES CATEGORIA 125 cc. PROFESIONAL IAME SUDAM.

#### **1. MOTOR. -**

Serán Admitidos los siguientes motores refrigerados por agua. Y por aire MY 13 SUDAM MARCA IAME

#### **MOTOR PARRILLA 125 REFRIGERADO POR AIRE**

- 1.1 Todos los motores serán admitidos con sus medidas originales enviadas por el fabricante y descritas en la ficha técnica de homologación adjunta al presente documento.
- 1.2 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
- 1.3 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 por IAME 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. (No aplica motores refrigerados aire)
- 1.4 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 la empresa IAME SpA, la cual emitirá informe técnico al respecto.
- 1.5 Cualquier modificación en el motor y/o en sus accesorios, si no es expresamente autorizada, está prohibida. Se considera como modificación cualquier acción de cambiar el aspecto y dimensiones de una pieza original inicial. Cualquier modificación y / o instalación que tenga como consecuencia alterar una dimensión y/o su posibilidad de control están

estrictamente prohibidas. El Competidor es responsable de la conformidad de su propio material.

1.6 Solo el motor lame MY 13 original y estrictamente de acuerdo con la ficha técnica del fabricante (características técnicas, tamaños, pesos, diagramas con las tolerancias establecidas por el fabricante) es admitido. Las fotos en las fichas de homologación originales son también válidas para identificar el motor y los recambios.

1.7 No se permite la modificación, mejora, pulido, adición o eliminación de material de cualquier parte del motor. Cada parte interna o externa del motor tiene que ser instalada en su posición original y funcionando de acuerdo con las especificaciones de diseño originales

IMPORTANTE: Las tolerancias indicadas en ficha de homologación 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.

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

## **2.-Culata.-**

2.1 La culata tiene que ser estrictamente original. Sólo se permite la reparación de la rosca por medio de un helicoil M14 x1, 25 de la misma longitud que la rosca original. El cuerpo de la bujía se aprieta sobre el plano de la culata y no debe sobresalir de la parte superior de la cúpula de la cámara de combustión

## **3.-Cilindro**

3.1 Sólo el cilindro original puede ser utilizado. 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 el cilindro del motor de 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

## **4.-Carter, cigüeñal, biela y muñequilla**

4.1 Estrictamente original y sin ninguna modificación. Solamente la jaula cabeza biela original (My13), arandelas originales (MY13) y jaula pie biela (My13) están permitidas.

4.2 Para motor Parrilla 125 aire solo se aceptan piezas ORIGINALES IAME.

## **5.-Rodamientos**

5.1 Se permiten las jaulas de acero y plástico. Solamente los rodamientos de bolas del cigüeñal estrictamente originales BALL BEARING NSK 6205 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)

Motor MY 13 – rodamiento BC1-1442 D SKF Motor MY 9-aire rodamiento Nsk 6205 C4

## **6.-Pistón,**

6.1 segmento y bulón Estrictamente original, sin ninguna modificación, de acuerdo con la ficha técnica

6.2 Los motores deberán estar provistos de su número de serie original.

6.3 Se permitirá el uso de dos motores por meeting

## **7.-REPUESTOS. -**

7.1 Todos los recambios y piezas de sustitución deberán ser originales y figuraren el Catálogo de Repuestos de IAME spa. para Bolivia, sin permitirse ninguna modificación, esto incluye: láminas, conjunto de cables del encendido, bomba de agua, radiador, polea, bujía.

## **8.-CARBURADOR. -**

8.1 El Carburador serán TODOS LOS CARBURADORES IVEA CON 2 AGUJAS, adicionando el de la marca **TILLSTON** siendo admitidos los modelos **HW112** en sus medidas ORIGINALES del fabricante y solo se permite el recambio de piezas originales de fábrica.

8.2 El espesor de la junta de carburador debe ser: 1,0 mm +/- 0,3 mm

8.3 Cualquier sistema de inyección y / o pulverización está prohibido. En caso de duda el carburador debe ser comparado con el carburador muestra.

8.4 Solo son admitidos los carburadores con 2 agujas, los carburadores con 3 agujas están prohibidos.

## **9.-Admisión**

9.1-El conjunto formado por la tobera de admisión/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

9.2-La brida máxima debe ser de 24mm. Esta será medida junto con la revisión del motor y debe guardar características ORIGINALES

## **10.-Laminas**

10.1 Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcado IAME (min. 0,24 mm de espesor) están permitidos. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida.

## **11.-Caja de láminas**

11.1 Estrictamente original sin ninguna modificación. No se permite mecanizar los planos de las juntas. Tornillos libres. 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.

## **12.-Láminas**

12.1 Sólo las láminas de fibra de vidrio o de carbono originales marcado IAME (min. 0,24 mm de espesor) están permitidas. La mezcla de láminas de fibra de carbono y fibra de vidrio está prohibida.

### **13.-ESCAPE. -**

13.1 Colector. -

13.1.1.-CATEGORIA JR.125 El Colector debe llevar el restrictor ORIGINAL de fábrica IAME este NO puede ser adulterado Ni sustituido, ni limado, en caso de ruptura se debe cambiar por uno ORIGINAL IAME .

13.1.2.- El restrictor debe ser de 26 mm para la categoría Jr. Y este debe ser adquirido a la empresa IAME exclusivamente además debe llevar el marcado de fábrica IAME. Este NO podrá ser limado, ajustado, pulido en sus partes internas ni externas, solo debe mantener su forma original.

**13.2.1 CATEGORIA PROFESIONAL y MASTER125.-** El Colector debe ser el ORIGINAL de

fábrica IAME este NO puede ser adulterado Ni sustituido, ni limado, en caso de ruptura se debe cambiar por uno ORIGINAL IAME .

13.2.2. El Colector debe ser de para la categoría Profesional y Master. Y este debe ser adquirido a la empresa IAME exclusivamente además debe llevar el marcado de fábrica IAME

13.3.-Las operaciones de perforación y soldadura en el colector sólo se permiten para instalar una sonda de temperatura

### **14.-FLEXO—**

14.1-Es libre en su largo y este no debe sobresalir del kart.

14.2.- El Material a utilizar debe ser Flexible y no se puede utilizar TUBO rígido

14.2.-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)

14.3.-En cualquier caso, el sistema de escape debe estar en conformidad con la medida Fonométrica

**15.-ESCAPE. —** Es el ORIGINAL IAME el mismo que debe mantener su estructura ORIGINAL de fábrica IAME, cualquier adulteración o trabajo en el escape queda prohibido.

### **16.-FILTRO DE AIRE1**

6.1.- Libre, **con esponja**

16.2-Las rejillas protectoras son opcionales

### **17.-BUJIA. —**

17.1-Solo las siguientes bujías NGK, estrictamente originales y sin ninguna modificación están permitidas: BR10EG.

17.2.-La bujía debe estar instalada con su arandela original.

17.3-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.

17.4-Pipa de bujía original, entregada con el motor.

### **18.-Refrigeración**

Libre

### **19.-Piñones**

19.1-Solamente los piñones originales IAME de Z9 - Z10, Z11, están permitidos

### **20.-Corona,-**

20.1 Libre a elección del piloto categoría Profesional.

### **21.-SISTEMA DE FRENOS**

21.1-Queda prohibido todo uso de un sistema de freno delantero

### **22.-NEUMÁTICOS**

22.1 Solo están admitidos los neumáticos de la marca MG Rojo SH2.

22.2 todo intento de adulteración, repintado, remarcado será sancionado con la exclusión del Campeonato Nacional.

El cambio de Neumaticos durante la prueba esta prohibido, solo se permite 1 juego durante la competencia, el intercambio de neumáticos entre karts está prohibido, y este se verificara con el código de barras de los neumáticos.

### **23.-ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA**

23.1 Está autorizado todo sistema de adquisición de datos,

23.2 La Telemetría está prohibida.

23.3 Todo sistema de comunicación por radio entre pilotos en pista y cualquier entidad está prohibido

### **24.-MATERIAL UTILIZABLE**

24.1.-Por cada prueba y piloto inscrito, los competidores podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

- Chasis: 1 (\*\*)
  - Motores: 2
  - Juegos neumáticos slick: 1 (\*) juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros)
  - Juegos neumáticos lluvia: 1 juegos (2 neumáticos delanteros y 2 neumáticos traseros)
- (\*) Los juegos de neumáticos slick permitidos serán de libre utilización y a discreción del participante, siempre dentro de las normas de los parques de servicio.

(\*\*) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a

los Comisarios Técnicos. El competidor podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por prueba, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución

#### **25.-Duración del reglamento.**

El presente reglamento tendrá una validez de 01 año, se inicia el 01 de enero del 2025 y finaliza el 30 de diciembre del 2025, el mismo que se puede validar por 01 año más si todos los clubs de Bolivia o en su defecto la CNK lo autoriza, así mismo puede ser mejorado o afinado en lo que a sus partes mejor es parezca.

#### **26.-Categorías:**

##### **26.1-Profesional 125.**

Edad: Año nacido 2010 – 2009 – 2008 – 2007 – 2006 – 2005 – etc., o haber sido campeón de la Categoría Inferior.

NOTA: El piloto JR debe demostrar la capacidad de poder conducir un kart en competencia, dicha capacidad se debe medir en los tiempos por vuelta, siendo más de 5 segundos más lento que el Poleman, no se autorizara a partir.

#### **27.-Peso:**

27.1.-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, repescas, prefinales, finales...) será de mínimo

-Profesional 150 Kilos lame MY13

-

#### **28.-Chasis:** Homologado CIK 2000 en Adelante

**29.- Revisión de Motores.** - Es obligatoria el ingreso a parque cerrado de los 5 primeros puestos, se revisarán los 3 primeros lugares, en caso de descalificación se continuará con el cuarto y el quinto sucesivamente.

#### **30.- Liquidos.-**

Solo Agua es permitida.

#### **31.- Válvula de descompresión** – Habilitada.

ANEXOS AL REGLAMENTO

Los siguientes anexos se consideran parte integrante de los reglamentos

-FICHA HOMOLOGACION MY13

-CATALOGO DE PARTES MY13

Procedimiento para las revisiones técnicas:

Se realizará la revisión técnica a los tres primeros lugares realizando la revisión completa del motor, una vez finalizada la inspección se le otorgará al piloto y a su equipo el lapso de 1 hora para realizar el armado y el precintado del motor nuevamente.

**Revisión por impugnación:**

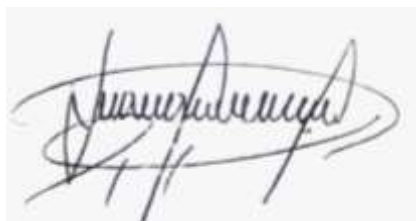
Para proceder a la revisión full, se debe proceder a una impugnación por parte de algún piloto. Previo pago de la caución indicada en el reglamento de campeonato. **(bs. 1500.00)** Esta Revisión, se procede de la siguiente manera.

-Terminada la competencia el motor debe ser desmontado del KART (Parte del Mecánico).

-El motor debe ser colocado en una Bolsa Negra, Precintado y sellado con la firma del mecánico y Director de Técnica.

-El motor será revisado en un plazo de 24 horas se acordará la inspección, con la colaboración del DIRECTOR TECNICO (DANIEL OROPEZA o El que asigne KARBO) en presencia del mecánico y/o del piloto o su concurrente en caso de ser menor de edad. Se desarmará el motor por completo para evidenciar que las piezas sean las Originales, y el motor no presente indicios de pulido o trabajos de preparación, piezas que no estén comprendidas en el motor como ESTÁNDAR.

- El director Técnico, presentara un informe al director de prueba y al Directorio de la CNK, que será socializado con las asociación correspondiente, en el plazo máximo de 72 horas. En el caso de encontrar alguna anomalía el motor debe permanecer en poder del Director Técnico. Hasta que el directorio de la CNK lo libere. Con su respectiva resolución del caso.
- Así mismo, se aclara que el **DIRECTOR TECNICO**, puede realizar la revisión de **OFICIO**.
- Si el motor no sufrió modificación y permanece de manera LEGAL, será devuelto al Propietario y se le entregará Bs 1000.00 (Mil 00/100 bolivianos).
- Al director Técnico, Se le entregara los otros Bs. 500 (Quinientos 00/100 bolivianos). Por el trabajo realizado.
- En Caso del MOTOR se evidencie alguna anomalía, el motor será devuelto a su propietario, mismo que será descalificado de la prueba, debiendo devolver el trofeo recibido, restándose los puntos ganados. Y penalizado con una multa de BS 1500,00 (en el caso de reincidencia durante el campeonato 2025, además de las sanciones económicas, será excluido del campeonato).
- De los Bs. 1500.00 Serán cancelados Bs 500.00 al Director Técnico por concepto de sus servicios, y los otros bs 1000.00 quedaran en ARCAS DE LA CNK.



***Ivan Limachi Carvajal***  
***Director de la CNK***



**Abel Inarte Cusi**  
**Sub Director CNK**



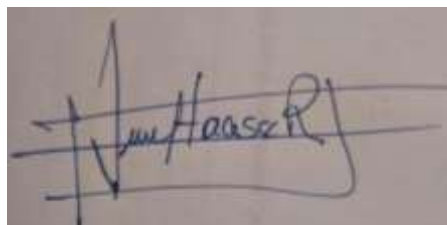
**Alejandro Ascarruns**  
**Presidente ADKLP**



**Andres Jimenez**  
**Presidente de la ADKC**



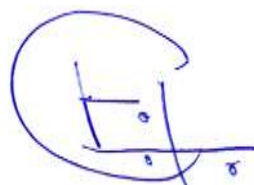
**Luis Pereira**  
**Presidente de AADTA**



**Jhasmany Hasse**  
**Presidente de la ADKSC**



**Carlos Incata**  
**Presidente de la ASOKAT**



**Sr. Arq. Jaime Cervantes Torrez**  
**Presidente ADKP**