



FE DE ERRATAS

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECIFICO CATEGORÍA CADETE CAK 2026

4.- MOTORES: PARILLA MINI SWIFT O7 (COMPLETAMENTE ORIGINAL)

Donde decía:

~~Totalmente original, solo se permitirá, trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,30mm, se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro, deberá de la medida exterior de la camisa por interior mínimo. El punto del encendido será libre. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido. La junta entre el cilindro y el colector de escape deberá ser de 1,5mm+ 0.5mm y deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. La junta de admisión deberá ser de 1mm+ 0.5mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo. Bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor. El filtro de aire deberá ser marca MVR (del tipo usado en las categorías en Pre Junior y Junior), con el mismo elemento filtrante usado anteriormente. En caso de lluvia solo se permite colocar el cobertor original del filtro correspondiente sin ningún tipo de modificación. La determinación del uso de dicho cobertor estará determinada por el proveedor de motores.~~

~~Se permite sellar 1 motores por fecha, pudiendo realizar 1 reparación del motor por evento, con la debida autorización de los Comisarios Técnicos.~~

~~En el caso que exista una rotura que ponga en peligro la participación del piloto, este podrá sellar otro motor en cualquier momento de la competencia y deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe en la fecha correspondiente.~~

~~***Todos los componentes del motor deberán ser originales y no se permite ningún tipo de trabajo, en ninguna de sus partes y deberán responder a la ficha de homologación.***~~

Debe decir:

Totalmente original, **solo se permitirá trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,20mm**, se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro, deberá de la medida exterior de la camisa por interior mínimo. El punto del encendido será libre. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido. La junta entre el cilindro y el colector de



escape deberá ser de 1,5mm+-0.5mm y deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. La junta de admisión deberá ser de 1mm+-0.5mm y en el caso del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausador de flujo. Bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor. El filtro de aire deberá ser marca MVR (del tipo usado en las categorías en Pre Junior y Junior), con el mismo elemento filtrante usado anteriormente. En caso de lluvia solo se permite colocar el cobertor original del filtro correspondiente sin ningún tipo de modificación. La determinación del uso de dicho cobertor estará determinada por el proveedor de motores.

Se permite sellar 1 motores por fecha, pudiendo realizar 1 reparación del motor por evento, con la debida autorización de los Comisarios Técnicos.

En el caso que exista una rotura que ponga en peligro la participación del piloto, este podrá sellar otro motor en cualquier momento de la competencia y deberá retroceder 10 puestos en la próxima grilla en la que participe en la fecha correspondiente.

Todos los componentes del motor deberán ser originales y no se permite ningún tipo de trabajo, en ninguna de sus partes y deberán responder a la ficha de homologación.

8.- TRANSMISION

Donde decía:

~~Piñón: Original o similar del motor, 11 dientes.~~

~~Corona: Sera definida en el RRPP de cada evento.~~

Debe decir:

Piñón: Original o similar del motor, 11 dientes.

Corona: Puede ser de libre origen y cantidad de dientes.

ENTRA EN VIGENCIA A PARTIR DEL 4/6/2026