

GENERALIDADES

- 1.1 - El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025.
- 1.2 – La participación en competencias de esta categoría implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente reglamento.
- 1.3 – El mismo es absolutamente restrictivo.
- 1.4 – Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono.
- 1.5 – Se entiende por similar a toda pieza de diferente fabricante, con las características de lo original.
- 1.6 – Se entiende por opcional a optar por tener o quitar una pieza.
- 1.7 – Se entiende por libre, la libertad de su trabajo o cambio pero el elemento debe estar.
- 1.8 – Todo lo que no esta escrito en dicho reglamento, esta prohibido.
- 1.9 – El presente reglamento puede ser modificado en beneficio de la categoría.

ESTE ES UN REGLAMENTO EXPERIMENTAL POR LO CUAL QUEDA ABIERTO HASTA LA SEMANA SIGUIENTE A LA TERCERA FECHA. ESTE REGLAMENTO ENTRA EN VIGENCIA A PARTIR DEL 1/1/2025 Y VENCE EL 31/12/2025.

MOTOR:

2.1 – Motor 150cc, 4 tiempos únicamente refrigerado por aire, caja de 5 velocidades con embrague manual. GUERRERO, ZANELLA, MONDIAL, MOTOMEL, IMSA o de similares características. Varillero. Se pueden intercambiar piezas entre los distintos motores.

2.2 – **Carter:** original del motor con formas y dimensiones externas e internas originales. No se pueden alterar las posiciones y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Se deben mantener las medidas originales de los rodamientos. Marca libre.

2.3- **Cilindro:** Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Diámetro máximo 64mm. + 0,10mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, de espesor y material libre. Altura mínima 69mm +/- 1 mm.
SE PERMITE ENCAMISAR SIN NINGUN TIPO DE DESPLAZAMIENTO.

2.4- **Tapa de cilindro:** Original o de reposición comercial del motor. Se permite trabajar conducto de admision y escape sin agregado de material.

Junta de tapa de cilindro, material y espesor libre, obligatorio su uso. Altura tapa de cilindro 81,5mm mínimo.

Relacion de compresion: Se cubicara con el motor armado en punto muerto superior y con las válvulas cerradas, debiendo entrar como minimo 20 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía.

Los pilotos que estén pasados en 10 kgs. o mas sin lastre, podrán cubicar con 1 cc menos de compresión.

Se procederá a la medición con bureta con barredor.

**Casquillos: Adm. Diámetro máximo 25,20mm. Escape 20,50mm. Asiento 45°
Se permite encasquillar respetando una altura máxima de 8,7 mm.**

2.5- Árbol de leva: Original del modelo, puesto a punto original con chaveta. La alzada deberá ser medida sobre el platillo.

Alzada admisión medida en el platillo sin luz 7,00 mm como máximo.

Alzada escape medida en el platillo sin luz 7,00 mm como máximo.

Esta prohibido cepillar la base de la balancinera respetando las medidas originales. El mismo será controlado con plantilla de FRAD Mar y Sierras.

Se permite usar corrector de leva.

Balancinera: se permite suplementar hasta 0,50 mm

2.6- Guías de válvulas: Originales o del mercado de reposición de cualquier marca. Se permite guías de bronce o cobre, libre en su largo respetando su ángulo original.

2.7- Válvulas: LIBRES CON SUS MEDIDAS ORIGINALES.

Admisión: diámetro 30mm +/- 0,10mm, vástago 5,5mm, largo 91,80mm +/- 2mm

Escape: diámetro 25,00mm +/- 0,10mm, vástago 5,5mm, largo 91,40mm +/- 2mm.

2.8- Resortes de válvulas: Deben tener sus cantidades originales (2 dos) por válvula. **Forma Libre. Se permite suplementar con arandelas supermedida.**

2.10- Platillos de válvulas originales o del mercado de reposición respetando sus medidas originales.

2.11- Varillas de válvulas: originales o de mercado de reposición respetando sus medidas originales. Las varillas de válvulas se pueden construir en una sola pieza manteniendo forma y medida original. Material libre.

2.13- Balancines: originales o del mercado de reposición manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.

2.14- Cigüeñal: Tipo y formas originales o del mercado de reposición. Carrera 49,50 + 0,10mm. Peso mínimo 4 kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado. Muñon diámetro 30mm constante.

2.15- Biela: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original entre centro para cada modelo.

2.16- Pistón: Tipo y forma originales del motor o de mercado de reposición . Prohibido cualquier clase de relleno, lijado, pulido, trabajo artesanal, mecanizado o alivianado. Original en todos sus conceptos. Se debe colocar en posición original. Prohibido la marca de piston MX,

Para los pistones MAD y RR , se dispondrá en custodia del área técnica un piston de cada una de las marcas para su verificación reglamentaria.

La medida entre la parte superior del perno a la cabeza del piston debe ser de 18 mm +/- 0,7 mm.

SE PODRAN HACER 2 AGUJEROS POR LADO CANTO VIVO DE 2 MM CADA UNO COMO MAXIMO.

SE PODRA RETOCAR LAS CAVIDADES DE LAS VALVULAS, EN ADMISION 32 MM COMO MAXIMO Y EN ESCAPE 27 MM COMO MAXIMO.

2.16 bis- Perno de pistón: Original o de mercado de reposición, no se permite alivianado o mecanizado. Diámetro 15,00mm.

2.17- Aros: Tipo original, cantidad 3 (tres) aros, espesor: 1º ranura 1,20mm 2º ranura 1,20mm 3º ranura 2,50mm. Todos los aros deben estar activos. Origen libre.

La medida entre la parte superior de la ranura del 1er aro hasta la cabeza del pistón debe ser como mínimo 4,20 mm.

2.18- Filtro de aire: Libre en su forma. Prohibido el uso de venturi en filtro, porta filtro o boca del carburador. Prohibido cualquier clase de sistema de forzador u orientador de aire en su interior. En caso de usar porta filtro tampoco deberá encausar el aire hacia la boca del carburador y deberá ser plano en su interior con un máximo de 100mm de largo.

2.19- Tubo de admisión: Original o del mercado de reposición respetando las medidas originales, prohibido su mecanizado. Interior máx. 28,50mm, largo máx. 40mm.

2.20- Carburador: Origen CHINO o TAIWANES. Con o sin bomba de pique, en caso de usar bomba de pique, su uso es opcional; si no se usa debe tener todos sus elementos debidamente colocados como viene de fábrica. SE PERMITE UTILIZAR EL CARBURADOR PZ 27. Garganta 26,90 mm +/- 0,2 mm. de diametro. Su cortina será de 22mm.

Es obligatorio el uso del cañito de bronce del respiradero de la cuba, solo se permitirá agrandar el agujero del mismo manteniendo su formato y posición original apuntando hacia abajo.

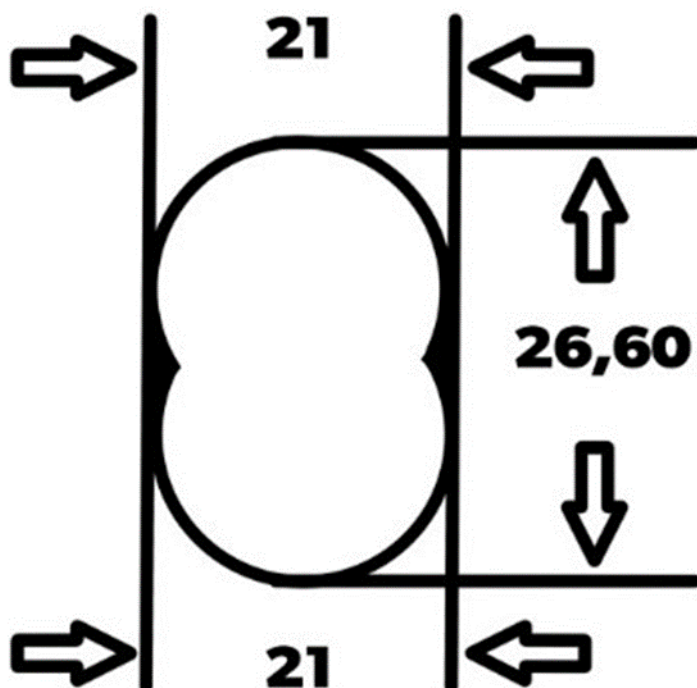
(SE PERMITE ELIMINAR EL SISTEMA DE CEBADOR DEBIENDO OBLIGATORIAMENTE TAPAR ORIFICIOS QUE QUEDAN COMO RESULTADO DE DICHA TAREA).

Difusor original.

Posición de aguja en guillotina libre. El diámetro de paso de combustible de los gliceurs es libre.(AGUJA LIBRE , SE PUEDE MECANIZAR)

Los agujeros de la cañita deben tener una medida máxima de 0,85 mm.

Pozo de aire baja: 1,50mm max. Pozo de aire alta: 1,50mm max.



EN LA FOTO ILUSTRATIVA SE ENCUENTRA LA MEDIDA MAXIMA DEL CARBURADOR.

2.21- Embrague: Original y/o de mercado de reposición. Prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos 5 (cinco) y/o 6 (SEIS). CANTIDAD DE TORNILLOS DE EMBRAGUE 4, 5 o 6 . Engranaje primario 73—18.

SE PERMITE ROTOR DE BOMBA DE ACEITE DE COMPETICION DE VENTA COMERCIAL.

SE PERMITIRA SUPLEMENTAR LOS RESORTES.

2.22- Volante de motor: Original o de mercado de reposición, peso mínimo del volante incluyendo la corona de arranque será de 2 kg +/- 70 gramos.

2.23- Encendido: Volante original manteniendo sus medidas y peso original, prohibido su mecanizado, debe estar en su posición original en el cigüeñal con chavetas originales. Estator original con 8 (ocho) bobinas originales. Captor original o de mercado de reposición. Debe estar en su fijación y posición original. Prohibido cualquier tipo de alteración que cambie el punto original del motor tanto en la chaveta, chavetero o captor. Prohibido el uso de encendido con autoavance.

CDI: LIBRE, CONEXIONADO ORIGINAL Y ALIMENTADO POR MAGNETO.

Original de 8 bobinas. Se permite quitar el regulador de carga. Se medirá la bobina de alimentación y que esta no podrá superar los 430 OHMS de resistencia.

PROHIBIDO UTILIZAR CUALQUIER TIPO DE BOBINA DE COMPETICION (EJEMPLO TIPO FERRAZI, ETC.)

2.24- Rodamientos, retenes, jaula, juntas y cadena libre. Respetando sus medidas originales.

2.25- Relación de reducción primaria: original del motor, sin modificaciones en su forma y número de dientes. $Z73/Z18 = 4,055:1$.

2.25 bis- Transmisión secundaria: a cadena con eje rígido. Todo Karting deberá poseer un cubrecadena protector entre piñón y corona de material no metálico flexible.

2.26- Caja de cambios: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición respetando su relación original en cantidad de dientes del modelo. Prohibido su rebaje tanto de diámetro como de espesor.

RELACIONES DE CAJA

1°	36/13	1°	36/13
2°	32/17	2°	32/17
3°	29/20	3°	28/20
4°	26/23	4°	26/23
5°	24/25	5°	24/25

2.27- Bujía: Medida de rosca original, grado térmico libre. No se permite tornear el apoyo, se deben respetar estrictamente las medidas de fabricación y deberá conservar la arandela de sello original colocada. Prohibido cualquiera tipo de suplemento entre la bujía y la tapa de cilindro.

2.28- Sistema de arranque: Tipo original del motor en funcionamiento, permitiéndose solamente extracción de la patada completa.

2.29- Alternador: Original del motor en sus formas y dimensiones o su reemplazo de mercado de reposición manteniendo sus medidas. ES OPCIONAL QUE ESTE CARGANDO O NO.

2.30- Batería: De uso y funcionamiento obligatorio de 12v. Marca libre. Deberá estar correctamente fijada al chasis siendo revisada por comisario deportivo.

2.32- Bomba de nafta: Sistema de inyección de nafta libre (mecánica, eléctrica o vacío), en caso de ser accionada por vacío, este se tomara desde la tapa de cilindro en la base donde se coloca el tubo de admisión.

2.33- Cambio de motor: Se autoriza el cambio previa constatación del comisario técnico. Dicho elemento queda a disposición del comisario técnico.

2.34- Escape: Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del volante de conducción. No se

permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

3. CHASIS:

3.1- Freno: Accionamiento libre. Únicamente trasero.

3.2- Defensas: Se debe utilizar pontones laterales de plásticos, trompas homologadas y el paragolpe trasero de plástico homologado o de caño y cubriendo el 50% de cada rueda trasera como mínimo.

3.3- PESO Y EDAD: De 14 años sin límite de edad.

En el orden de llegada el karting y el piloto con toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de **165kg**, mínimo sin tolerancia. El lastre deberá ser debidamente fijado al karting el cual será comprobado por el comisario técnico. Debe estar abulonado.

SISTEMA DE LASTRE POR PERFORMANCE CARGARAN:

1ER. PUESTO 3 KGS.

2DO. PUESTO 2 KGS.

3ER. PUESTO 1 KG.

MAXIMO DE KGS. A CARGAR 9 (NUEVE) KGS. TANTO EN LA ETAPA REGULAR COMO EN EL PLAY OFF.

LOS PILOTOS QUE DEBUTEN DESPUES DE LA 2DA. FECHA INCLUSIVE, DEBERAN COLOCAR EL LASTRE CORRESPONDIENTE IGUAL AL PILOTO QUE TENGA EL MAXIMO DE LASTRE HASTA EL MOMENTO, (SOLO EN SU DEBUT, LUEGO EN LA SIGUIENTE CARRERA CORREN CON EL PESO MINIMO DE LA CATEGORIA SALVO QUE HAYAN SUMADO KGS. POR PERFORMANCE). TERMINADA LA ETAPA REGULAR (6TA. FECHA INCLUSIVE) SE DESCARGARAN TODOS LOS KGS. OBTENIDOS POR PERFORMANCE. AL INICIAR EL PLAY OFF (7MA. FECHA) SE VOLVERA A CARGAR LASTRE POR PERFORMANCE Y NO SE DESCARGARAN HASTA EL FINAL DEL CAMPEONATO (10MA. FECHA INCLUSIVE)

SOBREPASADO LOS 10 KGS. SIN LASTRE, SE PERMITIRA CUBICAR CON 1 CC MENOS DE COMPRESION.

3.4- Números: Serán otorgados por la FRAD Mar y Sierras por el año duración del campeonato. Los colores serán: Color de placa **ROJO** y número **BLANCO**. **SIN EXCEPCIÓN.** Una placa delantera y una trasera como mínimo de 20 x 20cm y máx. 23 x 23cm. El número será de 15cm de altura como mínimo. Un número en cada lateral de 10 cm de altura como mínimo. Tanto en la placa como en los números laterales debe figurar apellido, nombre y grupo sanguíneo.

3.5 - En caso de carrera nocturna, luz roja trasera.

3.6- Eje trasero:

Ø 30mm, espesor y material libre

Ø 40mm, espesor 3,5mm +/- 0,5

3.7- Chasis: Nacionales libre año y modelo. Distancia entre ejes mínimo 1.010mm máximo 1.050mm, +/- 5mm.

Máximo trocha delantera 1.150mm.

Máximo trocha trasera 1.300mm.

Llantas delanteras 4, 4,5 o 5 pulgadas únicamente llanta con rulemanes.

Llantas traseras 6/7 u 8 pulgadas únicamente.

Solo se permiten de aluminio, de cualquier nacionalidad.

3.8- Tanque de combustible: deberá estar bien sujeto al chasis, obligatorio de material plástico transparente, debe poseer un respiradero q descargue a un recipiente fijado al chasis.

3.9- Lubricación de cadena: Prohibido el uso del aceitero.

3.10- Neumáticos: Las cubiertas lisas o de lluvia son marca YBF y/o NA sello rojo una vez sellado el juego para correr antes de la clasificación no se puede cambiar en caso de rotura se puede remplazar 1 delantera usada y 1 trasera usada, Si se remplaza el juego o dos traseras, o 2 delanteras largaran en ultima fila. En caso de extravio o hurto durante la carrera o de una carrera a otra, deberán reemplazarla/s por una/s cubierta/s usada.

Durante el año 2025 se podrá utilizar UNICAMENTE 4 juegos de neumáticos nuevos, se entiende por juego 2 delanteras y 2 traseras, el piloto lo administrara a su manera.

3.11- Combustible: Se realizaran cambio de combustible a los mejores clasificados de cada serie o clasificación.

Los pilotos designados tendrán q llegar a la grilla de partida con el tanque de combustible vacio. El combustible a utilizar debe ser nafta YPF SUPER (color azul).

PILOTO

4.1- Indumentaria deportiva: El piloto deberá usar buzo obligatorio, casco con prendeduras en perfecto funcionamiento, cuellera, guantes en carácter obligatorios para pruebas libres y competencia, calzado q cubra la totalidad del empeine.

4.2- Identificación del piloto: Es obligatorio la colocación del nombre y apellido del piloto en el panel frontal como así también su grupo sanguíneo y factor RH.

4.3- No se permite equipo de comunicación.

VERIFICACIONES FINALES

El comisario técnico es quien en forma exclusiva realizara las verificaciones técnicas reglamentarias sobre los elementos de karting, QUE A SU JUICIO EL CONSIDERE NECESARIAS, ya sea a la finalización de las clasificaciones, prefinales y/o finales.

5. CUANDO TERMINEN LAS CLASIFICACIONES , PREFINALES Y FINALES Y LOS KARTINGS LLEGUEN A LA TECNICA , SOLO PODRAN ESTAR EL PILOTO Y UN AYUDANTE DENTRO DE LA MISMA, (SOLO PODRA

INGRASAR UN SEGUNDO AYUDANTE SI EL TECNICO LO AUTORIZA). EN EL CASO QUE HAYA ALGUNA PERSONA MAS (LLAMESE PREPARADOR, FAMILIAR, AMIGO , ETC) , EL PILOTO QUEDA AUTOMATICAMENTE EXCLUIDO SIN EXCEPCION.

6. PASAPORTE:

- TIENE QUE SER LLENADO COMPLETAMENTE CON TODOS LOS DATOS REQUERIDOS Y PRESENTADO ANTES DE LA CLASIFICACIÓN, CASO CONTRARIO EL PILOTO QUEDA AUTOMÁTICAMENTE EXCLUIDO DE LA COMPETENCIA.

F.R.A.D. MAR Y SIERRAS

**REGLAMENTO
TECNICO
2025**

**150cc SENIOR
VARILLERO**

KARTING REGIONAL