

K.R.L

REGLAMENTO TECNICO 2025

"B "150 cm3

VIGENCIA: 01/01/2025 al 31/12/2025

TODO LO QUE NO AUTORICE, EXPRESAMENTE, EL PRESENTE REGLAMENTO TÉCNICO, ESTÁ PROHIBIDO.

EDAD: deberán tener como mínimo 15 Años cumplidos en el año. - Todos los pilotos durante el desarrollo de las distintas pruebas, del día sábado y domingo deberán vestir a su elección pantalones, buzos, casco, guantes y cuellera (entiéndase cubiertos piernas y brazos) dentro del circuito. Es obligatoria la colocación del nombre y apellido del piloto, como así también su grupo sanguíneo y factor RH; en el buzo y/o casco. -

1- GENERALIDADES:

1.1 – El presente reglamento tiene vigencia desde la primera carrera del campeonato 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.

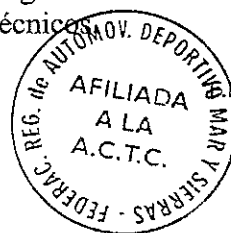
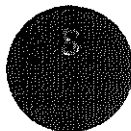
1.3 – Cualquier término o párrafo que dé lugar a algún tipo de duda, deberá ser consultado mediante nota a las autoridades técnicas de la Federación únicas autoridades de interpretación y aplicación del presente REGLAMENTO. El criterio de las autoridades deportivas será determinante a los fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el mismo.

1.4 – Las piezas originales del motor homologado deben presentar siempre la forma original y semejante a los dibujos y cotas descriptas en el presente reglamento. Las modificaciones que cambien la terminación superficial, dimensiones y geometría de las partes originales representadas en el presente reglamento están prohibidas, exceptuando lo que explícitamente este autorizado.

1.5 – Todos los elementos del vehículo no especificados en este reglamento técnico deberán ser originales de fábrica. -

1.6 – Es responsabilidad de cada piloto, demostrar a las autoridades que el karting cumple con las exigencias del reglamento vigente.

1.7 – La Final deberá correrse con el mismo chasis que se largó la tanda clasificatoria y series, salvo rotura del mismo, verificada por los Comisarios Técnicos.



R.A.D. MARY SIERRAS
OSCAR A. MILANI
PRESIDENTE

1.8 – A menos que se indique expresamente lo contrario, no existen tolerancias en más para los valores máximos, ni tolerancias en menos para los valores mínimos especificados para cualquier cantidad citada como límite en el presente reglamento.

DEFINICIONES:

2.1 – *Adquisición de Datos:* Todo sistema, con o sin memoria, instalado sobre el kart, que lea, indique, obtenga, registre, informe o transmita cualquier información relativa al funcionamiento del vehículo durante la marcha del mismo.

2.2 – *Telemetría:* Transmisión de datos entre un karting en movimiento y un receptor externo.

2.3 – *Homologación:* Ésta es la certificación oficial del Auto Moto Club Lezama, de que un modelo específico de chasis, motor, neumáticos, etc., ha sido fabricado en serie y en número suficiente, que justifica su utilización en la categoría en cuestión.

2.4 – *Componentes mecánicos:* Cualquier componente necesario para la propulsión, dirección y frenado, así como cualquier adicional, sea fijo o móvil, necesario para su normal funcionamiento.

2.5 – *Componente de serie, original:* Cualquier componente que ha pasado todas las fases industriales fijadas por el fabricante del equipo considerado y originalmente montado en el karting o su motor.

2.6 – *Pieza similar:* toda pieza producida por otro fabricante con las mismas características, dimensiones, acabados superficiales, masas y material de la pieza original.

2.4 – *Pieza opcional:* aquella por la cual se puede optar por mantenerla o quitarla.

2.8 – *Pieza libre:* son aquellas a las cuales se les permite la libertad de su trabajo

2.9 – *Máximo:* El mayor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más alto.

2.10–*Mínimo:* El menor valor que puede alcanzar una cantidad variable; el límite más bajo.

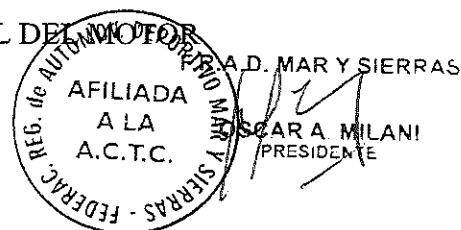
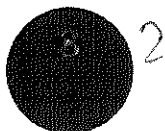
2.11–*Chasis:* Estructura global del karting que incluye los componentes mecánicos y la carrocería, incluso cualquier parte que sea interdependiente de dicha estructura.

2.12–*Bastidor:* Parte de apoyo principal del chasis, integrada en una sola pieza. Recibe las partes principales y auxiliares.

1.-Motor permitido:

Los motores permitidos de dicha categoría deben ser 150cc. 4 tiempos 5 velocidades con embrague manual, únicamente refrigerado por aire, origen chino

NO SE PERMITIRA AGREGAR O RETIRAR MATERIAL DEL MOTOR



2.- Carburador:

Original del modelo o se puede reemplazar por un carburador de origen Chino o Taiwanés. Manteniendo su forma original en su interior y exterior. Se permite eliminar el sistema de cebador como así también la bomba de pique, en este caso se debe tapar el inyector de la misma. Gliceurs y aguja libres, prohibido regulable. Cortina original hasta 22 mm de diámetro. Garganta 26,90 mm $\pm$ 0,2 mm de diámetro. Es obligatorio el uso de una brida colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 26 mm como máximo de diámetro interior por 5 mm $\pm$ 0,2 mm de espesor, cantos vivos y concéntricos respecto del tubo de admisión.

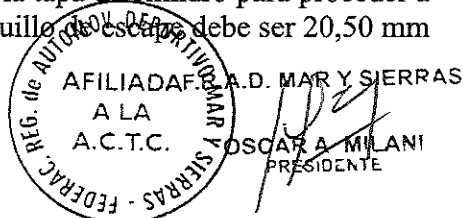
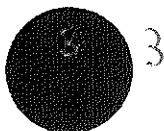
Los orificios del tubo emulsionador serán de 0,80mm de diámetro máximo. El filtro de aires es libre y deberá ser colocarlo y sujetado obligatoriamente en la boca del carburador. Se prohíbe filtro de aire con VENTURI incorporado. Sera obligatorio el uso de una brida colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 26 mm como máximo de diámetro interior por 5 mm $\pm$ 0,2 mm de espesor, cantos vivos y concéntricos respecto del tubo de admisión.-

3- Tubo de admisión: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Solo se permiten tubos de admisión de goma, con orientación para la derecha (lado del escape) No se permite mecanizado en el interior del mismo

4.- Cilindro: Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial, está prohibida el uso de camisa cromada, no se permite efectuar trabajos de pulido, maquinado, torneado, limado y sus formas. Las medidas y alturas tendrán que ser intactas e inalterables a sus medidas de fábrica, El diámetro del cilindro estándar es de 62 mm. Se permite el rectificado de 2 (dos) milímetro con una tolerancia de 0.1 mm. La altura de la base de apoyo del cilindro al plano superior del mismo deberá ser de 68,80 milímetros con una tolerancia $\pm$ 1 mm. La junta entre la base del cilindro y el cárter del motor es optativa

5.- Tapa de cilindro: Original del motor o su reemplazo por similar de venta comercial. La altura mínima de la tapa de cilindro es de 81,50 mm. El cielo de la misma debe mantener la forma original, siendo la misma comparada con la que el k.r.l a disposición del Comisario Técnico a efecto de su comparación Se permite dos válvulas como máximo. Se permite trabajar en los conductos de admisión y escape sin agregar de material. Se permite suplementar la balancinera hasta 0,5 mm como máximo y deberá tener las guías de válvulas centradas. Se permite trabajar la tapa en caso de rotura y mantenimiento el formato original para emprolijar la misma sin agregar material. Las guías de válvulas deben ser original o de mercado de reposición, de cualquier marca, se permite guía de bronce y cobre, libre la medida de largo, respetando su ángulo original. Se permite cortar los mismos. Se permite encasquillas con un máximo de 8,7 mm y la forma interior libre. -

Se permite el rectificado de los asientos de valvular siendo obligatorio el asiento principal de apoyo a 45 grados). Para medir la compresión se utiliza aceite hidráulico y se debe medir posicionando en plano horizontal la rosca de la tapa donde se enrosca la bujía e inyectando **el aceite mediante una bureta por arrastre.** Debe ingresar como mínimo 20,00 centímetros cúbicos hasta la parte superior de la rosca de la tapa de cilindro para proceder a determinar la compresión permitida. El diámetro del casquillo de escape debe ser 20,50 mm



con una tolerancia de $+0,5$ mm y el diámetro del casquillo de admisión debe ser de 25,30 mm con una tolerancia $+0,5$. Se permite colocar inserto en la rosca de la bujía manteniendo las mismas características que la tapa original. Se permite realizar inserto en rosca de la bujía respetando las medidas originales

6.- Válvulas:

Se permiten las válvulas originales y también de otra procedencia debiendo obligatoriamente ser magnética.

Válvula de admisión:

Diámetro de cabeza 30 milímetros con una tolerancia $\pm 0,5$ mm

Angulo de asiento: 45°

Vástago: 5,5 milímetros con una tolerancia ± 0.5 mm

Válvulas de escape:

Diámetro de cabeza 25 milímetros con una tolerancia ± 0.5 mm

Angulo de asiento: 45°

Vástago: diámetros 5,5 milímetros con una tolerancia ± 0.5 mm

Tapa de Válvulas: se permite pintar o cromar.

7.- Resortes de válvulas Libres. Resortes libres espesor, material hierro. Arandelas de suplemento libres. Los platillos de válvulas deben ser los originales

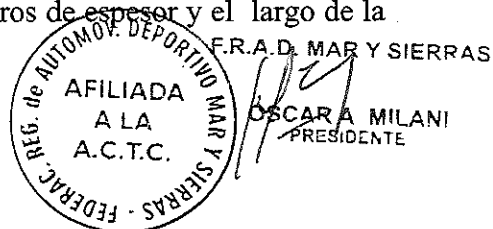
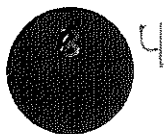
8.-Balancines Originales del motor o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Diámetro del perno deberá ser el original del motor, debiendo mantener el centrado original. Está prohibido agregar o sacar material. Se prohíbe el denominado triángulo

9.- Cigüeñal:

Original o similar del motor en uso, manteniendo su recorrido original. El peso del cigüeñal con bolilleros y engranaje es de **4,100 kilogramo con una tolerancia de ± 100 gramos.** No se permite el pulido, maquinado o torneado de las tortas. El recorrido del punto muerto superior al inferior es de 49.5 mm.-

10.- Biela:

Original o similar del motor, provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre, Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma. El perno de pistón debe medir 15 milímetros de diámetro, el muñón debe ser de 30 milímetros de espesor y el largo de la



biela entre centros desde el perno al pistón al centro del muñón debe ser de 103,5 milímetros $\pm 0,2$ mm de tolerancia

11.-Bomba de aceite: La bomba de aceite será la original de fábrica, no se permite recalibrar el diámetro de los conductos. Todo el sistema de lubricación será original.

12.- Pistón: Tipo y forma ORIGINAL DEL MOTOR o NX de reposición del mercado manteniendo la posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado, alivianado o trabajo artesanal, posición original. Desde la parte superior hasta la parte superior del orificio del perno debe ser 18 mm con una tolerancia de ± 0.7 mm

13.- Aros de Pistón:

Obligatoriamente debe mantener las medidas y cantidades de los originales del motor, nacionalidad libre, se prohíbe aro tipo L. El espesor del primer y segundo aro de compresión como mínimo debe medir 1,15 milímetros y el aro rasca aceite como mínimo debe medir 2,00 milímetros, medidas que son constantes.

14.- Perno de Pistón: Original o similar del motor en uso El perno del pistón deberá tener 15 milímetros de diámetro externo.

15.- Varillas de válvula:

Original de fábrica o similar al del motor, permitiéndose el uso de varilla maciza. No se permite varillas de titano y/u otro material compuesto.

16.- Árbol de Levas:

Original de fábrica o similar al del motor, conservando la misma posición y armado del origina estándar, la altura de la alzada del árbol de leva es de 6.10 milímetros ± 0.05 . Los cruces de la leva deben ser obligatoriamente originales de fábricas. La alzada máxima permitida en la válvula de admisión es de 7.00 mm sin luz como máximo y la alzada máxima en la válvula de escape es de 7.00 mm sin luz como máximo. La medición es sobre el platillo de la válvula utilizando un comparador o el calibre como instrumento de control

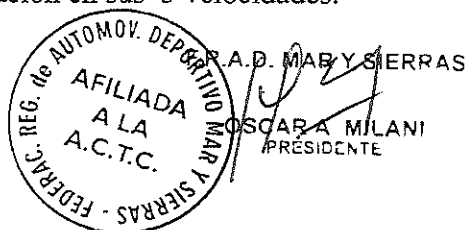
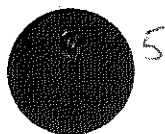
17.- Bujía

La bujía será de tipo original, manteniendo sus medidas y formas. El grado térmico es libre, la marca libre. Rosca original. No debe asomar por la cámara interior. Se prohíbe tornear la bujía, deberá tener su arandela correspondiente. Se prohíbe la bujía de cuatro electrodos y /o sin electrodos

18.- Caja de velocidad:

Las cajas deberán ser estándar, deberá tener la misma relación en sus 5 velocidades.

Eje Primario: -1ª 13 dientes.



-2ª 17 dientes.

-3ª 20 dientes.

-4ª 23 dientes.

-5ª 25 dientes.

Árbol Secundario: -1ª 36 dientes.

-2ª 32 dientes.

-3ª 29 dientes o 28 dientes.

-4ª 26 dientes.

-5ª 24 dientes.

Transmisión Primaria: 73 dientes de corona y 18 dientes de piñón.

Se permite sacar eje y engranaje del mecanismo de palanca de arranque.(patada)

19.- Embrague:

Embrague centrífugo original en formas y medidas. Se prohíbe elementos de competición. Campana de embrague centrífugo original. El embrague multidisco húmedo debe ser original y deberá conservar los 5 discos como de fábrica. Se permite colocar 4 o 5 resortes.-

21.- Alimentación:

Alimentación con bomba de combustible mecánica accionada por leva o de vacío (opcional)

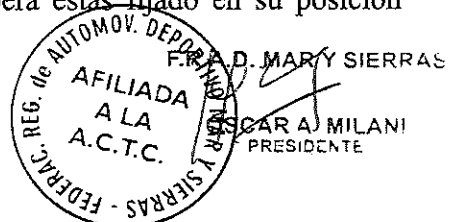
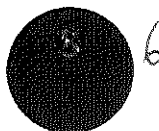
22.- Encendido:

Original del motor. Se prohíbe alivianado de volante. El diámetro exterior es de 110,50 milímetros y el diámetro interno 90,50 y espesor 41,10 milímetros con las 2 bobinas. **El peso mínimo del volante incluyendo la corona de arranque es de 2,000 Kilogramos con una tolerancia de +/- 70 gramos.** No se permite cambiar la polaridad o desmagnetado del volante. No se permite cambiar el material del cuerpo de la bobina. Motor de arranque y llave de corte de uso obligatorio y en funcionamiento.

23.- Bobinas: Original del motor o similar.

24.- CDI: Libre, debe estar conectado a la instalación del encendido original. No se permite conectar directo a la batería. (Alimentado a magneto)

25.- Captor: Original o de mercado de reposición y deberá estar fijado en su posición original



26.- Transmisión a cadena, corona y piñón libre, deberá tener guardacadena obligatoriamente.

27.- Peso: Mínimo 170 Kg., con piloto y casco, en orden de llegada. El lastre debe estar firmemente sujeto al chasis con bulones y tuercas autofrenantes. Todo piloto que no cumpla con el pesaje, perderá los puntos correspondientes a la bajada de la bandera, La balanza disponible es inapelable.

Para los pilotos que al momento de pesar sin lastre alguno con nafta incluida pesan 200 kg. o más el líquido que les deberá ingresar en su cubricaje es de 19,00 centímetros cúbicos como mínimo. Todo piloto que no cumpla con el pesaje, perderá los puntos correspondientes a la bajada de la bandera, La balanza disponible es inapelable.

28.- Combustible: será obligatorio el uso de combustible comercial de venta en el surtidor habitualmente comercializada en Estaciones de Servicio, quedando prohibido el uso de cualquier tipo de mezclas que contengan alcoholes u otros aditivos que alteren los valores del combustible. Si un piloto fuera excluido por tener el combustible adulterado se le aplicara las mismas sanciones como exclusión técnica.-

29.- Chasis Se permitirán como máximo utilizar dos (2) chasis por año para cada piloto. Si por cualquier motivo el piloto que usare el segundo chasis no pudiese usarlo más deberá volver al chasis con el cual inicio la temporada. En caso excepcionales La Federación determinara las decisiones evaluando lo que se solicita

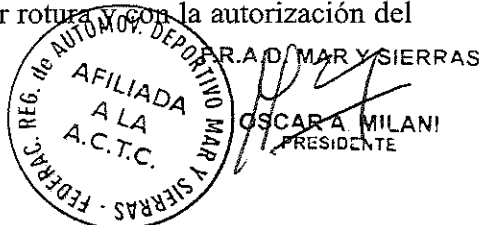
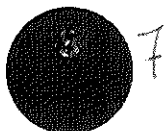
El Chasis deberá ser de fabricación nacional, en serie +o artesanal. Es obligatorio el uso de trompa, pontones, butaca y corbata plástico homologados. Es obligatorio el uso de un paragolpes trasero que cubra como mínimo un 50% del neumático. Se permite el cambio de chasis, previa autorización del Comisario Técnico. Es obligatorio el uso de cubre cadena. El diámetro exterior del eje trasero debe ser como máximo de 30 milímetros.-Se debe utilizar las puntas ejes corta con rodamientos en la llanta con 40 mm de espaciadores

30.- Tanque de combustible:

Deberá ser de material plástico y deberá estar debajo de la torre de dirección. Perfectamente anclado. La ubicación del tanque de nafta es obligatoriamente debajo de la columna de dirección

31.- Neumáticos:

Numerados y con su correspondiente color al compuesto permitido. Solo se permiten neumáticos lisos de compuesto sin dibujo (slick). En el año 2024 desde la primera carrera se usará cubiertas PRONEC sello amarillo y deberá usarse como máximo 4 (cuatro) juegos durante todo el Campeonato. En el armado de las cubiertas deberán ser obligatoriamente con la numeración hacia el lado interno de la correspondiente llanta y el sello PRONEC hacia el lado externo. En caso de rotura, defecto u otro problema queda a criterio del Comisario Técnico para autorizar el cambio de dicho neumático, permitiéndose reemplazar por una cubierta usada en estado similar a la que reemplaza. Únicamente se podrá volver a utilizar una cubierta de las asentadas en el pasaporte es por rotura y con la autorización del



Comisario Técnico. Si debuta un piloto en la primera carrera se permite las cubiertas Pronec color amarillo y en la segunda carrera debe colocar la cubierta Pronec color amarillo. Únicamente se podrá volver a utilizar una cubierta de las asentadas en el pasaporte es por rotura y con la autorización del Comisario Técnico.

32.-Normas de seguridad: Indumentaria: es obligatorio el uso de buzo integral del tipo anti flamas, guantes ignífugos, casco integral homologado, y calzado apropiado para la actividad. En el buzo deberán encontrarse bordados el nombre y apellido del piloto, así como su grupo sanguíneo. La cuellera es obligatorio su uso.

33.- Frenos Mando mecánico o hidráulico, a un único disco sobre el eje trasero. Los frenos mecánicos deben tener cable doble, no se permite ningún tipo de freno en las ruedas delanteras.

34.-Identificación Las placas delantera y trasera: mínimo 20x20 cm., máximo 23x23 cm. Números de 15 cm. de altura, las placas laterales deben ser cuadradas de 15x15 cm., con números de 12 cm. de altura, como mínimo. La ubicación de las placas: delantera en el babero, trasera en el paragolpes y lateral en ambos pontones. El nombre y grupo sanguíneo del piloto deberán estar en ambos pontones. El color de las placas de identificación obligatoriamente deberá ser de color BLANCO de fondo y números en AZUL

35.- Regulador de Voltaje:

Original de 8 bobinas. Se permite quitar el regulador de carga.

36.-SENSORES: El dispositivo que se utiliza para el registro de las vueltas (sensor) debe ser colocado obligatoriamente en el lateral de la butaca

CONTROLES TÉCNICOS

ARTICULO 1:

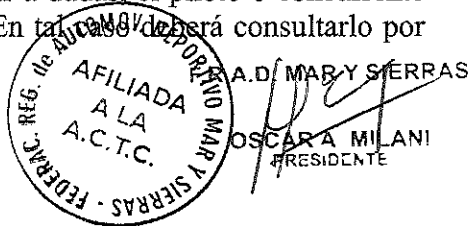
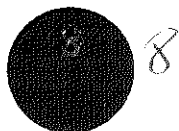
Procedimiento de denuncia: en el caso de una denuncia en la que sea necesario el desarmado del motor, el denunciante tendrá que depositar la suma de 180.000, y en el caso de que se compruebe la infracción denunciada dicho monto le corresponde al denunciante o caso contrario dicho monto es para La Federación.

ARTICULO 2:

El criterio de las autoridades deportivas será determinante a fines de tomar cualquier resolución no contemplada en el presente reglamento o para interpretar cualquier artículo que motive dudas.

ARTICULO 3:

Si la interpretación de algún termino o párrafo diese lugar a dudas, el piloto o concurrente se abstendrá de interpretarlo según su criterio personal. En tal caso deberá consultarlo por escrito y se le responderán de igual manera.



EN CONSECUENCIA CARECEN DE VALIDEZ LAS OBSERVACIONES QUE SE RESPALDEN EN ACLARACIONES VERBALES.

ARTICULO 4:

Al finalizar la carrera, podrán ser controlados como mínimo tres karting, elegidos por las autoridades de la prueba. Los desarmes serán efectuados por la persona que designe el Concurrente o el Piloto del karting, con la asistencia de un ayudante, con sus propias herramientas, debiendo estar presente obligatoriamente dichas personas. Los desarmes comenzaran una vez finalizada la carrera.

ARTICULO 5:

Los elementos dudosos o cuestionados, podrán ser retenidos por las Autoridades de la Técnica, a la espera de nuevas comprobaciones. El concurrente, será el responsable de demostrar que los elementos dudosos o cuestionados se correspondan con el reglamento.

Anexo Deportivo:

- La clasificación será por orden de posiciones del campeonato, ascendente En las primeras 2 fechas la clasificación será por ranking.
- Una vez iniciada la carrera, ya sea serie o final, el piloto NO PODRÁ recibir ayuda externa dentro de la pista para arrancar su kart, sola podrá hacerlo el piloto..-
- No se permitirá correr a pilotos debutantes en la última competencia.
- La última fecha otorgará puntaje y medio, también la cantidad de vueltas será un 50% más que en carreras normales

Puntaje:

Queda claramente expresado que, se le asignaran los puntajes correspondientes a Series y Finales disputadas, a aquellos que hayan cumplimentado como mínimo con el 75 % (setenta y cinco) del recorrido total pactado para cada una de ellas de acuerdo a lo determine el R.D.A. y se le otorgaran 10 (diez) puntos en la primer carrera y 5 (cinco) puntos en el resto de las carreras del Campeonato 2024 los pilotos que compiten

Al finalizar el campeonato se entregaran 6 (seis) trofeos a los primeros seis pilotos que surjan de acuerdo al puntaje obtenido y al resto un recordatorio por participar

Nota: El responsable Técnico de la categoría está autorizado a realizar toda modificación que sea necesaria al solo efecto de preservar la paridad en performance en el presente reglamento técnico, la que se evaluará en Comisión Directiva, aprobará en la FAD Mar y Sierra y se notificará debidamente a los interesados.

General Belgrano, febrero 2025.-



R.A.D. MAR Y SIERRAS
OSCAR A MILANI
PRESIDENTE

Anexo: art 12: pistón: Tipo original del motor, en forma y medidas, de cualquier marca u origen. Posición original. Prohibido cualquier clase de rellenado, mecanizado o alivianado medidas de la cabeza al alojamiento del perno de 18.00 mm + 0.3mm como máximo, y 17.00mm como mínimo. Se permite cabeza redonda con chanfles de costado. Medida de la parte superior del perno a la parte superior del primer aro(compresión) 11.00 mm y de la parte superior del primer aro (compresión) al filo de la cabeza 4.20 mm. Se permite retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no de más de 32mm de admisión y no de más de 27 mm escape

Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión y retocar la cavidad para que peguen las válvulas

**Desplazamiento del perno del pistón será de 0.80 a 1.5mm
Se permite ranurar la pollera para lubricación**

Art:13: aros: tipo original – cantidad 3(tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos)- medida mínima del espesor de los aros 1° y 2° aro 1 mm c/u- 3° aro 2.00mm

Art:22: Encendido:

Original del motor. O de reposición ocho bobinas

Art 23. Bobinas originales del motor o similar .La bobina de alimentación no podrá sobrepasar los 430 ohmios de resistencia la medición se realizará en su estado de temperatura (frío)

SE PERMITE ELIMINAR BOBINAS DE CARGA

Art 24 CDI: libre, debe estar conectado a la instalación del encendido original. Mo se permite conectar directo a la batería (alimentación a magneto)

Art 25 Captor: original o de mercado de reposición y deberá estar fijado en su posición original

NOTA: SE PERMITE LA PARTICIPACION DE BINOMIOS DEBIENDO CORRER EL 50% DE LAS CARRERAS C/U



**DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO**