

AUTO MOTO CLUB MAGDALENA

REGLAMENTO TECNICO 2026

KARTING RIOPLATENSE 150 cm3

VIGENCIA: 01/01/2026 al 31/12/2026

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

EDAD: deberán tener como mínimo 15 Años cumplidos en el año.- La categoría Master es a partir de los 45 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:

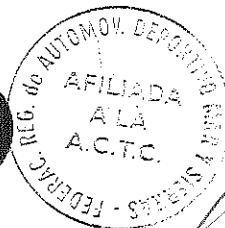
1.1 – El presente reglamento tiene vigencia desde la primera carrera del campeonato 2026.-

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.-



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

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.

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 Magdalena, 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. Varilleros 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 debe 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 +/- 0,2 mm de diámetro.

Entrada de Pozo aire 1.5mm de máximo.- Pozo regulador de baja 1.2 mm como máximo.

Los orificios del tubo emulsionador serán de 0,80mm de diámetro máximo. El filtro de aire es libre y se permite venturi.

3- Tubo de admisión: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Se permiten tubos de admisión de goma y aluminio, con orientación para la derecha (lado del escape).


4.- Cilindro:

Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Se puede rectificar hasta un máximo de 64.10 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. La junta en la base del cilindro es opcional.

Los tornillos del cilindro al block será de 6mm con sus respectivas guías originales de tapa y guías centradoras de cilindros. Se permite modificar la altura. Se permite encamisar, prohibido su desplazamiento. El rectificado debe ser en forma concéntrica, no se permite rectificar desplazado. Se precintara la tapa de cilindro con el tornillo lateral del cilindro.

5.- Tapa de cilindro:

Original del motor o de 125cc en su forma y sus dimensiones. Altura libre. Conductos de admisión y escape libres sin aporte de material, junta de tapa de cilindro opcional. Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8.7 mm y un diámetro interior para la admisión de 24,90mm como máximo, y 20,20mm para el escape como máximo. Forma interior del casquillo libre. No se permite otro trabajo en la tapa que no sea mencionado anteriormente. Prohibido el aporte de material.



3



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

*Relacion de localizacion
EN PAGINA N° 9 PUNTO 35*

Se permite complementar la balancinera. Se permite poner espárrago en la balancinera y espigarla. Se permite trabajar cielo manteniendo forma original sin agregado de material y deberá cubicar el mismo como máximo 19.5cc de aceite hidráulico EP 20. Las guías de válvulas deben ser originales o del 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.

6.- Válvulas:

Originales o del mercado de reposición. Respetando las siguientes medidas:
Admisión: diámetro cabeza máximo 30.00 mm Vástago 5,50mm (+ - 0.10mm).
Escape: diámetro cabeza máximo 25.00mm Vástago 5,50 mm (+ - 0.10mm). Se permite Japón o 3B Racing, forma de hongo libre.

Tapa de Valvulas: se permite pintar o cromar.

7.- Resortes de válvulas

Cantidad 2 por válvulas, de libre espesor y dureza, 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. No se permite el denominado triangulo.

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 49.8 mm.-

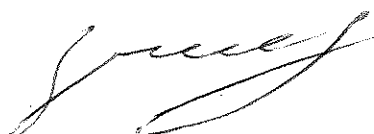
Se permite maquinar las cachas del cigüeñal para colocar arandela de 1mm x lado de la biela.

10.- Biela:

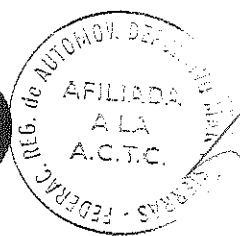
Original o similar del motor, provista para motores de gran serie. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma. El perno de pistón debe medir 15 milímetros de diámetro, el muñón debe ser de 30 milímetros de espesor y el largo de la biela entre centros desde el perno al pistón al centro del muñón debe ser de 103,5 milímetros +/- 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.



4

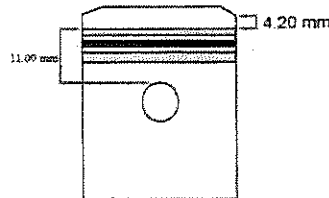


DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

12.- Pistón:

Original del motor o de Honda 150 NX, en formas y medidas, de cualquier marca u origen. Se permite kit Japón. Posición original. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado o alivianado. Alojamiento perno pistón no se permite centrado, con un desplazamiento máximo hasta 1.5mm. Medida de la cabeza al alojamiento del perno de 17 mm como mínimo, y 18 mm + 0.3 como máximo. Se permite cabeza redonda con chanfles de costado, se permiten retocar la cavidad de las válvulas, de un diámetro no más de 32 mm. de admisión, no más de 27 mm de escape. Medida de la parte superior del perno a la parte superior del 1er. ARO (compresión) 11.00 mm como máximo y de la parte superior del 1er ARO (compresión) al filo de la cabeza 4,20 mm como mínimo.

Se permite rectificar la cabeza del pistón en forma plana para dar altura y compresión y retocar la cavidad para que no peguen las válvulas respetando la forma original. Se permite ranurar pollera de pistón. No se permite pistón grafitado ni forjado de ningún tipo.



13.- Aros de Pistón:

Tipo original - Cantidad 3 (tres) aros. Todos los aros deben estar en funcionamiento (activos).- Medida mínima del espesor de los aros: 1º y 2º aro 0.95mm (- 0.01mm) c/u 3º aro 2,30 mm.- Se permite Japón.

14.- Perno de Pistón:

Original o similar del motor en uso El perno del pistón deberá tener 15 milímetros de diámetro externo.

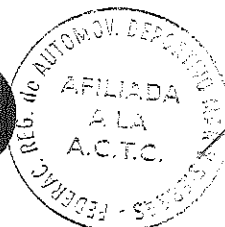
15.- Varillas de válvula:

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 del modelo. Alzadas máximas de admisión y escape 7 mm. Medidas en el patillo, sin luz de válvula. Se permite corrector de árbol de levas. Se controlará con una plantilla (pasa o no pasa) autorizada por la Federación Mar y Sierras.

17.- Bujía



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

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 torneear la bujía, deberá tener su arandela correspondiente. Se pueden agregar arandelas.

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.

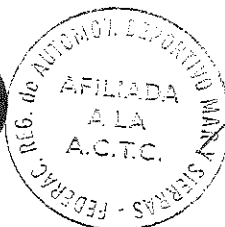
Se permite sacar eje y engranaje del mecanismo de palanca de arranque.(patada)

19.- EMBRAGUE

Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres CANTIDAD MAXIMA 6, cantidad de disco MÁXIMO 6. Engranaje primario 73 – 18

20.- BRIDA

-Será obligatorio el uso de una brida de material (aluminio o hierro) entre el tubo de admisión y el carburador de 26,00 mm como máximo de diámetro interior x 5mm (+ - 0.20mm) de espesor canto vivo, concéntrica a la garganta del carburador con un agujero para su precintado. Para pilotos mayores de 45 años (Master), se permite utilizar una brida de 27mm.



DANIEL JORDAN
P.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Si el diámetro interior del casquillo supera la medida original y como máximo de 25,50 mm de admisión y 20,70mm de escape, será obligatorio el uso de una brida (de material hierro o de aluminio) colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 25,00 mm como máximo de diámetro interior por 5 mm de espesor, canto vivo y concéntrica a la garganta del carburador, con un agujero para su precintado. Para pilotos mayores de 45 años (Master), se permite utilizar una brida de 26mm.

21.- Alimentación:

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

22.- Encendido:

Original del motor 8 bobinas. Se permite eliminar las bobinas de carga, se controlara la bobina de alimentación CDI 420 OHMS como máximo.

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 desimantado del volante. No se permite cambiar el material del cuerpo de la bobina. Motor de arranque de uso obligatorio y en funcionamiento.

23.- Bobinas: Original del motor o similar. No se permite competición

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

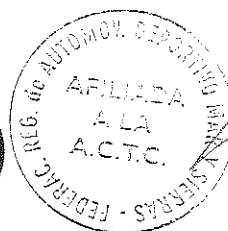
26.- Transmisión a cadena, corona y piñón libre, deberá tener guardacadena obligatoriamente.

27.- Peso:

Categoría A: Mínimo 190 Kg. con piloto y casco, en orden de llegada.

Categoría B: Mínimo 170Kg. 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.



DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MARY SIERRAS
TESORERO

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 cubicaje es de 18,00 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 para vehículos terrestres, 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.-

El técnico y la organización podrán o no reemplazar la nafta de los primeros 3 clasificados por nafta premium de Shell en cualquier instancia de la carrera.

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. 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.

Es obligatorio usar cable de freno mayor a 3mm para sujetar paragolpe trasero.

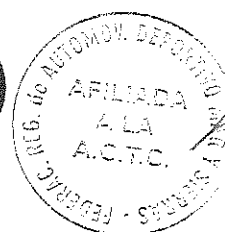
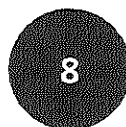
30.- Tanque de combustible:

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 2026 desde la primera carrera se usará cubiertas PRONEC sello Amarillo y deberá usarse como máximo 4 (cuatro) juegos durante todo el Campeonato. 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.

32.-Normas de seguridad: Indumentaria: es obligatorio el uso de buzo integral del tipo antinflammas, guantes ignífugos, casco integral y calzado apropiado para la actividad. En el



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

buzo y/o casco 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, se permite 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 paragolpe 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 para la categoría A de color blanco de fondo y números en negro y los números deberán ser formato ARIAL. Para la categoría B, de color negro de fondo y números en blanco y los números deberán ser formato ARIAL.

35.- RELACION DE COMPRESION:

Se cubicara con el motor armado en el punto muerto superior debiendo entrar como mínimo 19cc de aceite hidráulico EP20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. Se controlara por arrastre.

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

37. ESCAPE:

Será de libre construcción. No deberá exceder los límites naturales del vehículo, la altura no podrá superar la del CENTRO volante de conducción. No se permite el escape cuya salida este orientada hacia el piso. Deberá existir una protección o separación adecuada a los efectos de impedir todo contacto entre el sistema de escape y el piloto en posición normal de manejo. No se permite terminarlo en forma de sacabocados, si no con una arandela de 40 mm. ES OBLIGATORIO EL USO DE TURBO SILENCIADOR CON 92 DECIBELES COMO MÁXIMO. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado y no ofrecer posibilidades de desprendimiento.

38. BATERIA

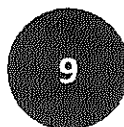
Obligatoria. Deberán ser las denominadas de GEL. Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor.- PROHIBIDO USAR DE ÁCIDO.

39. RODAMIENTOS – RETENES:

Originales y/o de mercado de reposición.

40. SISTEMA DE ARRANQUE:

Original. Se permite eliminar eje y engranaje de patada.



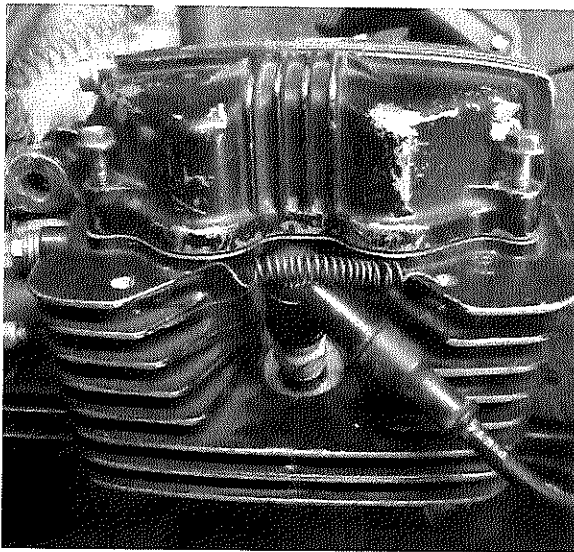
DANIEL JORDA:
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

El burro de arranque debe estar colocado en su posición original con todas sus piezas originales como viene de fábrica, la instalación de arranque tiene que estar separada a la instalación del encendido.

41 PRESINTOS:

Todo motor deberá tener una perforación en el tornillo de la tapa de válvulas, otro en la brida, otro en la tuerca del carburador, otro en la tapa de encendido, otro en la cuba del carburador y otro en el tornillo de sujeción del cilindro de 1,5 mm c/u.

42. _ Se podrá agujerear las aletas de la tapa de cilindro con el único fin de colocar un resorte o precinto que asegure el capuchón de bujía (ver foto) o sujetar el cable de acelerador.



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 200.000, 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.

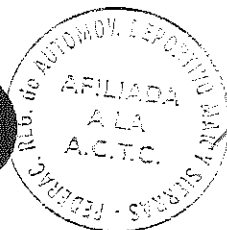
Anexo Deportivo:

- 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 otorgara puntaje y medio, también la cantidad de vueltas será mayor 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 2026 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



DANIÉL JORDA;
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

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 evaluara en Comisión Directiva, aprobara en la FAD Mar y Sierra y se notificará debidamente a los interesados.

Magdalena, Diciembre 2025.-

Julio Sanchez
Vicepresidente

Ezequiel Gortari
Presidente



DANIEL JORDANI
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

