

GENERALIDADES

- 1.1 - El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de enero de 2026 hasta el 31 de diciembre de 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 – 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 1/1/2026 Y VENCE EL 31/12/2026.

MOTOR:

2- Precintado de motor: Deberan tener agujereados un tornillo de tapa de válvulas, un tornillo del tubo de admision que enrosca en la tapa de cilindro y tuerca/esparrago del tubo de admisión donde se agarra el carburador y un agujero en la brida. (4 agujeros en total).

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.

2.1.- Bis. **PRESINTADO DE MOTOR:** Deberán tener agujereados UN TORNILLO DE LA TAPA DE VALVULAS, UN TORNILLO DE BRIDA QUE ENRROSCA EN LA TAPA DE CILINDRO Y UNA TUERCA ESPARRAGO DE BRIDA DONDE SE AGARRA EL CARBURADOR.

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 pesen 65 kgs o mas podrán cubicar con 1 cc menos de compresión y 1 mm mas de brida (24mm), y solo el karting completo deberá pesar como máximo 95 kgs a tanque vacío.

Se procederá a la medición con bureta con barredor.

**Casquillos: Adm. Diámetro maximo 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.

El comisario técnico podrá utilizar una plantilla homologada para el control del árbol de levas en modalidad pasa/no pasa (FUERA DEL MOTOR), es decir, si el árbol de levas no pasa por la plantilla el piloto no cumplimentara con las reglamentaciones vigentes.

Balancinera: se permite suplementar hasta 0,50 mm

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

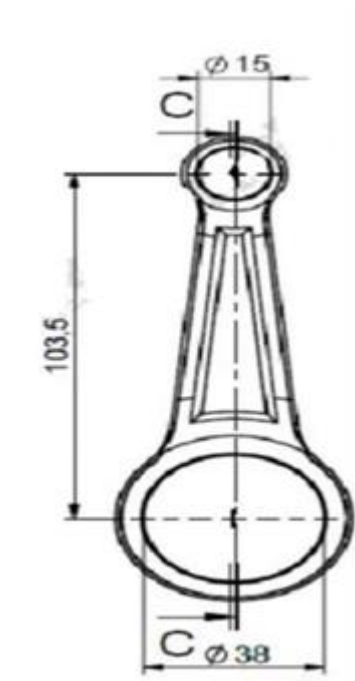
2.13- Balancines: originales o del mercado de reposición manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales.

2.14- Cigüeñal: Tipo y formas originales o del mercado de reposición. Carrera 49,50 + 0,10mm. Peso mínimo 4 kg. Peso máximo 4.150 kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado.
Muñon diámetro 30mm constante.

2.15- Biela: Original o de mercado de reposición comercial, prohibido su mecanizado, pulido, granallado, alivianado o cualquier tipo de tratamiento que altere su terminación original de fábrica.

- Longitud original entre centros 103,5 +/- 0,10 mm
- Diámetro interior del ojo de la biela lado unión del cigüeñal 38 mm +/- 0,15mm
- Diámetro interior del ojo lado perno 15 mm +/- 0,15 mm
- Resto de las medidas de la grafica con tolerancia +/- 0,10 mm

REFERENCIA



2.16- Pistón: Tipo y forma original del motor o del mercado de reposición, prohibido cualquier clase de rellenado, lijado, pulido, trabajo artesanal, mecanizado o alivianado, original en todos sus conceptos. Se debe colocar en posición original, prohibido el uso de pistones de origen Japón, prohibido el uso de pistón NX.

MEDIDAS: Entre la parte superior del perno a la cabeza del pistón debe ser de 18 mm +/- 0,7 mm.

MEDIDAS: Entre la parte superior de la ranura del primer aro hasta el filo de la cabeza del pistón debe ser como mínimo 4.20 mm

MEDIDAS: De desplazamiento del perno de pistón mínimo 0,45 mm máximo 0,75 mm
Se permitirá usar pistones Mad y RR que correspondan al modelo RX idénticos en forma y en dimensiones, se dispondrá en custodia del área técnica un pistón de cada una de las marcas para su verificación reglamentaria.

Se podrá retocar las cavidades de las válvulas en admisión 32 mm como máximo y en escape 27 mm como máximo.

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 metálicos debidamente colocados como viene de fábrica. Se permite la eliminación del gatillo o leva accionadora externa de material plástico de la misma. SE PERMITE UTILIZAR EL CARBURADOR PZ 27. Garganta 26,90 mm +/- 0,2 mm. de diámetro. 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.

SERA OBLIGATORIO EL USO DE UNA BRIDA COLOCADA ENTRE EL TUBO DE ADMISION Y EL CARBURADOR DE 23 MM COMO MAXIMO DE DIAMETRO INTERIOR POR 5 MM +/- 0,2 MM DE ESPESOR, CANTOS VIVOS Y CONCENTRICOS RESPECTO DEL TUBO DE ADMISION.

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

Difusor original. Se prohíbe modificar.

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.

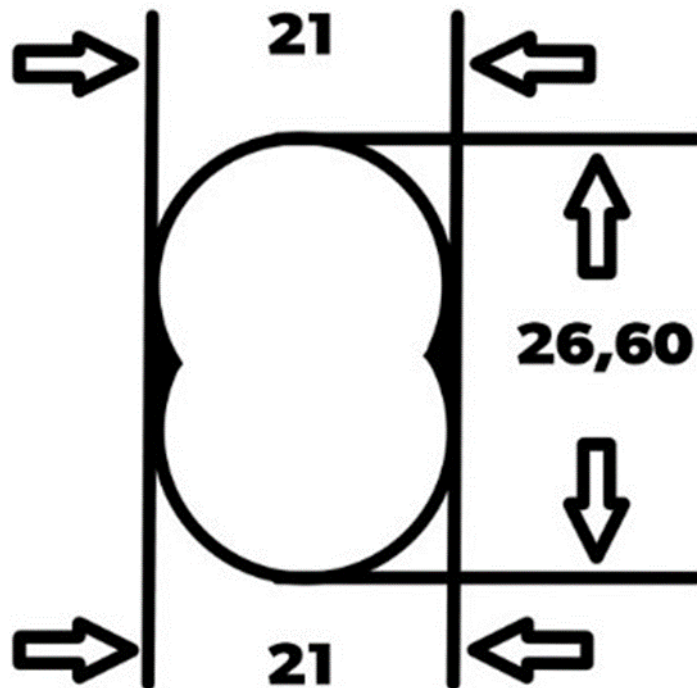
El diámetro del paso de nafta de alta (gliceur/chicler) será medido con sonda de 1,05 mm como máximo, en modalidad de pasa no pasa.

POSOS DE AIRE:

- Alta 1,50 máxima y 1,00 mínimo.

- Baja 1,50 máxima y 1,15 mínimo.

SOLO CARBURADORES MARCA YOU HALL Y KEIMA
ALTURA DE DIFUSOR EN EL FRENTE 26.70 mm



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: - Volante de motor: Original o de mercado de reposición, peso mínimo del volante incluyendo la corona de arranque será de 2 kg +/- 70 gramos. prohibido su mecanizado, prohibido pulirlo, pintarlo, alivianarlo, quitar ni agregar material. Prohibido realizar la extracción de los imanes y cambiar la polaridad. Debe estar su fijación y posición original.

2.23- Encendido: Estator original con 8 (ocho) bobinas originales, se permitirá eliminar la bobina de luces. Se permite quitar el regulador de carga, se medirá la bobina de alimentación y que esta no podrá superar los 430OHMS de resistencia Bobina de alta de origen chino, cable de bujía original, capuchón libre. 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.
PROHIBIDO UTILIZAR CUALQUIER TIPO DE BOBINA DE COMPETICION
(EJEMPLO TIPO FERRAZI, ETC.)

No se permite:

- Cambiar la polaridad de los imanes.
- Realizar la extracción de los imanes.
- Pintarlo, pulirlo, alivianarlo, quitar ni agregar material.

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 torneear el apoyo, se deben respetar estrictamente las medidas de fabricación y deberá conservar la arandela de sello original colocada. Prohibido cualquier 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: LIBRE DE FABRICACION NACIONAL

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 11 años a 16 años de edad al inicio del año calendario. En el orden de llegada el karting y el piloto con toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser de **155kg 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 AMARILLO y número NEGRO. SIN EXCEPCIÓN.

Los números identificatorios deberán ser claramente visibles y legibles a simple vista, permitiendo la correcta identificación del kart por parte de los comisarios deportivos, autoridades de pista y cronometraje, tanto en kart detenido como en movimiento.

La legibilidad y visibilidad prevalecerá sobre cualquier criterio dimensional. La correcta visibilidad y legibilidad será condición excluyente, quedando su aceptación a criterio de los comisarios deportivos.

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- CUBIERTAS: Solo se podrán utilizar los autorizados por la categoría. Serán lisas marca PRONEC SELLO BLANCO, Y solo se podrá utilizar en la 1er. Fecha lisas YBF SELLO ROJO.

Máximo 5 juegos al año o 20 cubiertas (al decir 20 cubiertas, no importa que cantidad de neumáticos delanteros o traseros se utilicen) ejemplo: se podrán utilizar 6 cubiertas delanteras y 14 cubiertas traseras. Todos los neumáticos deberán estar declarados en el pasaporte técnico, con el finde proceder a su revisión cuando el Comisario Técnico así lo determine. De sobrepasar el límite de cubiertas permitidas, o con otro sello, o sin declarar, será motivo de exclusión directa de dicha competencia.

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 super de 95 a 97 octanos, de venta en surtidor de estaciones de servicio, sin agregado de aditivos adicionales.

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 2026

150cc JUNIOR

VARILLERO

KARTING REGIONAL