



Av. España 1366 - San Luis

Autódromo La Pedrera - Villa Mercedes

fradsanluis01@gmail.com www.fradsanluis.com.ar

REGLAMENTO TÉCNICO 125CC SUPER KART DIRECTOS

**CAMPEONATO
KARTING ASFALTO PROVINCIA
SAN LUIS
-2026-**



Art.01.-REGLAMENTACIONES:

SUPER KART DIRECTOS - se rige por las reglamentaciones y regulaciones dictadas por el Reglamento Deportivo Automovilístico (RDA), Reglamento Argentino de Karting (RAK), Comisión Nacional de Kart (CNK), Federación de Automovilismo Regional de la Provincia de San Luis (FRAD), Deportivo y Técnico vigente y los que se legislen en el futuro expresados como Anexos Técnicos/Deportivos o Reglamentos Particulares de las Pruebas (RPP).

Art.02.-FISCALIZACIÓN:

El campeonato de pilotos año 2026 correspondiente a SUPER KART DIRECTOS-, será fiscalizado por la FRAD SAN LUIS.

Art.03.-VIGENCIA:

El presente reglamento tiene vigencia entre el 1° de enero de 2026 y el 31 de diciembre de 2026.

Art.04.-CONSIDERACIONES GENERALES

4.A.- Se entiende por **KARTING**, en adelante kart al conjunto comprendido por el chasis, motor y todos los accesorios que lo conforman como un conjunto completo, apto para circular en un circuito normalizado.

4.B.- Se entiende por **ORIGINAL** a toda pieza fabricada y montada en el kart, declarada por el respectivo fabricante.

4.C.- Se entiende por **ESTANDAR** a toda pieza original que mantenga las características de fabricación en serie, sin ningún tipo de modificación.

4.D.- Se entiende por **SIMILAR** a toda pieza de diferente fabricante que cumpla con las características y especificaciones del original.

4.E.- Se entiende por **OPCIONAL** a la posibilidad de decidir variantes optativas según las especificaciones opcionales reglamentadas encada caso.



4.F.- Se entiende por **LIBRE** a la posibilidad de trabajar o cambiar una pieza, pero la misma debe estar presente.

4.G.- Los precintos oficiales deben estar instalados adecuadamente intactos y presentes en todo momento durante toda la competencia. La violación de cualquiera de estos sin aprobación de la comisión técnica oficial producirá la exclusión del kart parcial o total del evento según lo considere el Comisario Técnico.

4.H.- Los sorteos de elementos dispuestos para las competencias solo podrán ser realizados por el Comisario Técnico.

4.I.- Todo kart que haya iniciado la CLASIFICACIÓN, SERIE y FINAL, deberá pasar SIEMPRE por el parque cerrado para los controles técnicos pertinentes, aunque el kart no haya completado la competencia de la cual acaba de participar. Todos los karts se podrán retirar del área técnica luego de que el técnico autorice el retiro de los mismos.

4.J.- Cualquier consulta, duda o comentario se debe realizar por escrito al comisario técnico, la cual se verá obligado a responder de igual forma documentar con el fin de completar cada cuestión.

4.K.- El comisario técnico dispondrá de un kit de piezas originales y estándar que podrán utilizar de manera comparativa con las utilizadas por un competidor, a fin de determinar su estado reglamentario. Esta actitud queda a criterio del comisario técnico.

4.L.- La declaración jurada de motor y neumáticos y demás componentes precintados, deberá ser entregada completa, previo al momento de la CLASIFICACIÓN. Quien no tenga el documento completo, no podrá dar parte de la competencia y/o a posterior será desclasificado.

4.M.- Todo lo que no permite expresamente este reglamento técnico se encuentra terminantemente prohibido.

4.N.- Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento.

Art.05.-FICHAS DE HOMOLOGACIÓN – HABILITACION Y FICHA DE DIMENSIONES

El karting general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas.

Art.06.-PESO MÍNIMO

Se considera el peso mínimo admisible al compuesto por el conjunto comprendido por el kart y el piloto tal como sobrepasa la línea de llegada. Prohibido agregar peso al kart y/o al piloto luego de este sobrepaso a través de cualquier elemento adicional. Prohibido agregar elementos que se hayan salido durante la competencia.

CHASIS NACIONALES	155KG
CHASIS IMPORTADOS HASTA 2023	160KG
CHASIS IMPORTADOS DESDE 2024 EN ADELANTE	165KG
CHASIS NACIONALES PILOTO MENOR A 25 AÑOS	162KG
CHASIS IMPORTADO PILOTO MENOR A 25 AÑOS	167KG

CHASIS NACIONALES: Para aquellos pilotos que superen los 161kg (sin plomo/lastre), se autoriza un (1) punto adicional de compresión al establecido.

Art.06.A.- Días de lluvia: se dará un tolerancia respecto al pesaje de 1 (un) kg.

Penalidad de peso por resultado: No existe ninguna penalidad de peso acumulable por resultado.



Art.07.-NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO en un todo de acuerdo con el Reglamento Deportivo.

Clase	Numeración	
	Desde	Hasta
SUPER KART DIRECTOS	21	99

Art.08.-MOTORES HABILITADOS.

8. MOTOR 2 TIEMPOS REFRIGERADO POR AIRE

8.A. MARCA: 125cc PARILLA – PCR – RF – RIOMAR - VORTEX Y MAXTER (CRG), conservando todos sus elementos originales. Flappera chica

8.B.- Características generales:

Motor	2AD97
Cilindrada máx.	125cm³
Carrera pistón	54mm±0,1mm
Sistema de refrigeración	Aire
Cantidad de carburadores	1(unos)
Cantidad de conductos transferencia	3(tres)
Cantidad de conductos escape	3(tres)
Formato cámara combustión	Esférica concéntrica
Entre centros orificios biela	102±0,1mm
Peso mín. biela	112gr(muñónØ18mm)
Peso mín. cigüeñal armado	1820gr(muñónØ18mm)



Volumen mín. cámara combustión	18cm ³
Cantidad de aros	1(unos)

- 8.C.-Estanqueidad:**El único ingreso de aire al motor se admite por la boca del carburador. En consecuencia, el motor armado sin carburador y sin codo de escape, pero con sus juntas, con la base de apoyo del carburador y la base de apoyo del codo de escape tapados herméticamente, se le hará vacío hasta alcanzar el máximo de 760 mmHg (30 inHg), luego se comprobará la estanqueidad del motor debiendo mantener como mínimo 660 mmHg (26 inHg) durante 5 segundos.
- 8.D.- Tapa de cilindro:** original y estándar del motor, sin ningún tipo de modificaciones, debiendo mantener los diámetros del cielo concéntricos. Se permite agregar juntas

del tipo original y estándar entre la tapa de cilindro y cilindro para alcanzar la compresión reglamentaria, espesor libre. No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4cm³. No se permite el torneado por reparación o para alcanzar el cubicaje. El plano inferior de la bujía apretada en su posición no debe aflorar en la cámara de combustión.

Longitud admisible entre parte más alta del cielo de la cámara de combustión y plano de apoyo con la camisa del cilindro será de:

	2AD97
Longitud admisible	13a16+0,2mm

8. E.-Volumende cubicaje:

18cm³mínimo.

8.F.1.-Fluido empleado para lamedición:

YPF® HIDRO ATF TRANSMISIÓN Allison C4 en estado puro y a temperatura ambiente.



8.F.2.-Procedimiento de medición:

El control del volumen de cubicaje se realizará con bureta calibrada asistida con sistema de arrastre para el suministro del líquido. El orden de los pasos durante el control será el siguiente:

- 1) Preparación del motor sobre una superficie nivelada, entre 10 y 30°C, con la bujía desmontada y con el pistón en punto muerto superior (PMS). En el estado que termina la competencia.
- 2) Carga de la bureta con el aceite especificado eliminando cualquier resto de aire en el interior de la misma y ubicando el pistón del sistema de arrastre en el valor 0 cm³ de la escala de medición.

- 3) Inyección del líquido dentro de la cámara de combustión a través del alojamiento de bujía hasta alcanzar, con el pistón del sistema de arrastre, la marca de 18cm³ en la escala de la bureta.
- 4) Verificar la posición del pistón del motor en PMS girando suavemente el cigüeñal con la mano.
- 5) Se considerará CORRECTA la medición cuando el volumen mínimo permitido (18cm³) ingresa completamente en la cámara de combustión estando el pistón en PMS y el fluido de medición no supere el plano de apoyo de la bujía en toda su superficie.

8.G.- Cilindro: Original y estándar del presente motor sin ningún tipo de modificación.

No se permite ninguna alteración exterior.

Longitud admisible entre plano superior e inferior:

	2AD97
Longitud admisible	Libre

Solo se permite hermanar el cilindro en las zonas de contacto con la camisa hasta un máximo de 3mm de distancia de la misma (solo quitando aluminio) sin modificar su forma original. La junta de base de cilindro debe tener un espesor mínimo de 0,1mm y mantener la forma de la base del cilindro.

8. H.- Camisa: Original y estándar del motor sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto.

8.H.1.-Grados de apertura de lumbreras:

Grados de apertura de Lumbrera Motor	2AD97
Escape	175±3°
Reforzadores de escape	173±3°
Transferencias laterales	126±3°
3erTransfer	136±3°

8. I.- Pistón: Material libre: Conservando forma Original. Diámetro entre 53,90 y 54,50 mm.

8.I.1.-Aro de pistón: Libre. Cantidad Libre

8.J.- Perno de pistón: Diámetro exterior 14mm; Diámetro interior libre; Longitud mínima 43 mm.

8.K.-Jaula superior de biela: Original o similar.



8. L.-Biela:

8.L.1.- Para muñón de biela de Ø18mm, original y estándar del presente motor RF sin ningún tipo de modificación. Distancia entre centros de ojos de biela: 102±0,1mm; Peso mínimo de biela: 112g.

8.M.- Muñón de cigüeñal: Original y estándar del presente motor, Diámetro exterior 18 mm. Longitud 47±0,1mm.

8.N.-Jaula inferior de biela y arandelas axiales: Original o similar.

8.O.- Cáster: Original y estándar del presente motor para flapera chica, sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto.

8.P.-Cigüeñal: Original y estándar marca del tipo cuadrado sin ningún tipo de modificación, conforme al plano adjunto. Prohibido modificar su balanceo.

Especificaciones técnicas del cigüeñal:

	Cigüeñal muñón Ø 18 mm
Volteo	54 mm
Diámetro exterior	88±0,2mm
Ancho exterior entre caras	47±0,1mm
Ancho de cara	19±0,2mm
Peso mín. armado	1820gr

8.Q.- Rodamientos de bancada: Originales y estándar, únicamente de bolas circulares 6205 C3 o C4. Marcas permitidas, SKF de 8 bolas, NS Ko KOYO de 9 bolas.

8.R.- Retenes: Original o similar. Libre marca y origen, estándar, sin faltante del resorte interior del labio. Ubicados en posición original.

8.S.- Los motores deberán estar precintados por la FRAD SAN LUIS el día del evento, permaneciendo en esta situación en el transcurso del mismo, siendo los únicos autorizados a su extracción los COMISARIOS TÉCNICOS.

Art.09.-SISTEMA DE ENCENDIDO

9.A.-Bujía: NGK RACING B9 EG, B10 EG, BR9 EGV, BR10 EGV o NGK IRIDIUM BR10 EIX, estándar. Sin faltante de la arandela original. El plano inferior de la bujía apretada en su posición no debe aflorar en la cámara de combustión. Longitud 18mm; Ø14 mm; Rosca 14 x 1.25 mm. Se prohíbe su torneado.

9.B.- Encendido: Completamente original y estándar. De rotor y estator con bobina seca, marca PVL, SELECTRA, MVR o MOTOPLAT. Prohibido cualquier tipo de modificación en sus componentes estáticos o dinámicos. No se permiten encendidos de avance variable o con limitador de RPM.

9. C.- Punto de encendido:



3,80mm máx. APMS.

Se medirá en el mismo motor colocado en cualquier momento del evento a criterio del responsable técnico. La medición podrá ser de la siguiente manera:

9.C.1.- Dinámico en el rango de 3.000 a 10.000 RPM, donde se comprobará que el salto de chispa coincida con la marca de medición estática entre estator y rotor. Para lograr esto se permite revisar y ajustar las marcas originales del punto de encendido a la posición real de emisión de chispa, siendo esta última marca la válida para la medición estática.

9.C.2.- Estático sobre la marca coincidente con el salto de chispa real revisado en el punto anterior.

9. D.-Capuchón de bujía: libre origen, marca y resistencia. Sin agregados que alteren la performance del encendido.

Art.10.-SISTEMA DE ADMISIÓN y COMBUSTIBLE

10. A.-Filtro silenciador de aire: Se permiten tres tipos de componentes, marcas MVR/VARA o M101 homologados de fabricación argentina, originales y estándar en todos sus componentes, conforme al plano adjunto. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante.

10. B.-Carburador:

10.B.1.- Libre, hasta 28mm. Tolerancia 5 décimas.

MODELOS PERMITIDOS: IBEA F4 hasta HC112 (los carburadores de ultima generación no estan permitidos.)

10.C.-Junta de base de carburador: original o similar y estándar, solo una de 1mm de espesor máximo.

10. D.-Portacarburador:

Se permite porta carburador para flapera chica.

10.D.1.- Para flapera chica: Original del motor se permite torneear su conducto principal hasta un diámetro máximo de $27,7 \pm 0,1$ mm constante por 5mm de longitud. No se permite aporte de material, formato interior libre. Ver planos técnicos reglamentarios.

10.D.2.- Junta de base de porta carburador: original o similar y estándar, solo una de 1,5 mm de espesor máximo.

10. E.-Flaperachica: Conforme al cárter que corresponda. Original y estándar del presente motor, sin ningún tipo de preparación.

10.E.1.- Láminas flappers: chicas. Formato original del tipo vi-pétalos de espesor constante, una por cada cara de la flapera. Espesor entre 0,22 y 0,28mm de material de fibra elástica de carbono o similar. Prohibido agregar respaldos o refuerzos a las láminas.



10.E.2.- Junta de base de flapera: original o similar y estándar, cantidad libre, espesor total 1,5mm máximo.

Art.11.-SISTEMADEESCAPE

11. A.- Codo de escape: Original y estándar del motor, no intercambiables, sin ningún tipo de modificación. Longitud mínima del arco interior desde la base de apoyo con el cilindro hasta el borde del orificio de salida, utilizando un alargue patrón de 50mm de largo por 50mm de diámetro exterior y 46mm de diámetro interior, instalado en el codo de escape, deberá ser de:

Longitud admisible	162+/-3mm

Ver plano adjunto.

11.B.- Junta de codo de escape: Original y estándar correspondiente al motor. Se permite agregar sellador líquido si amerita.

11.C.- Prolongador alargue de escape: **Caño rígido o flexible de aleación magnética de diámetro exterior 50 +/- 1 mm, espesor del caño 1,5 A 2,5 mm. Longitud 80 ± 2 mm.**

Prohibido cualquier suplemento desmontable que altere su diámetro o longitud.

11.D.- Caño de escape Únicamente marca DE LEO y ALESANDRINI, única medida 510 mm entre extremos de conos. Se permiten dos tipos de escape de la misma marca, según planos técnicos reglamentarios. Prohibido cualquier caño de escape similar de otra marca.

11.E.- Largo del conjunto caño de escape más el prolongador utilizado en posición 590 ± 5mm.

Ver planos técnicos reglamentarios.

11. F.- El caño de escape montado en el kart, no debe sobrepasar las medidas del chasis en todo su perímetro.

Art.12.-COMBUSTIBLE

12. A.- Gasolina/ Nafta: Se permite únicamente nafta para automóviles de hasta 98 RON, expedido en estaciones de servicio exclusivas para tal fin de bandera reconocida en el país. No se permite ningún aditivo que aumente la performance del combustible, ni ningún otro agregado.

12. B.- Lubricante de motor: Únicamente aceite para motores 2T de marca reconocida tales como AMA®, CASTROL®, MOTUL® o similar. Porcentaje de mezcla libre. Prohibido el agregado de cualquier tipo de carburante, aditivo, mejorador de combustión o líquido que actúe como modificador de rendimiento del combustible.

Art.13.- SISTEMA DE TRANSMISIÓN



13.A.1- Sistema directo de piñón, corona y cadena, paso 219 (Ministar). Relación fija Piñón 10, Corona 77, 76 o 75.

13. B.-Piñón: Original o similar, sin ningún tipo de modificación, prohibido quitar o agregar le masa que altere su energía cinética o balanceo armónico al cigüeñal. Cantidad de dientes fija 10.

13.C.-Corona: Libre marca y origen. Cantidad de dientes fija 77, 76, o 75

13. D.- Cadena: Libre marca y origen, paso 219 (Ministar).

Art.14.-CHASIS

14. A.- Chasis nacional o importado homologado CNK-ACA Vigente libre año y modelo (1045 mm entre ejes), con sistema de frenos solo sobre el eje trasero, respetando todas las reglamentaciones y normativas de seguridad vigentes regidas por CNK-ACA. Punta de eje 17 mm, eje hasta 40 mm.

15. A.- Llantas: Las únicas llantas permitidas serán las siguientes: DELANTERAS de 5" (pulgadas) para piso SECO y

MOJADO. TRASERAS de 8" (pulgadas) para piso SECO.

TRASERAS de 6", 7" u 8" (pulgadas) para piso MOJADO.

15.B.- Trocha: Máxima para eje delantero y trasero 1,40m.

Art.16.-NEUMÁTICOS:

16.A.-Con habilitación CNK-ACA Vigente.

16.B.1.- Para piso seco: Monomarca **IBF**, etiquetas **ROJA**, numeradas y conforme al régimen de reemplazos permitidos que se estipula en este artículo.

16.B. 2.- CUBIERTAS PARA LLUVIA: MONOMARCA PRONEC, EXCLUSIVAMENTE DISEÑADAS PARA LLUVIA. SELLO COLOR NARANJA. BAJO REGIMEN DE SELLADO.

16.C. 1.- Uso obligatorio de 1 (uno) juego completo como máximo por cada evento completo de fin de semana, aplicable a todas sus actividades oficiales independientemente de ser de fecha simple, doble o especial.

16.D.- En caso de falla (reconocida por el Comisario técnico), pinchadura, rotura o hurto (con denuncia policial) comprobables, se permitirá el cambio por una cubierta usada por el mismo piloto en una competencia anterior (identificada y sellada por la Técnica), en caso de no tener, se podrá utilizar uno o más neumáticos nuevos debiendo agregar 5kg de lastre por cada uno que se reemplace.

Art.17.-SISTEMA DE ADQUISICIÓN DE DATOS

Durante pruebas oficiales:



A.- Telemetría: Prohibido la utilización de cualquier sistema de adquisición de datos, cualquiera sea, en tiempo real, desde afuera de la pista.

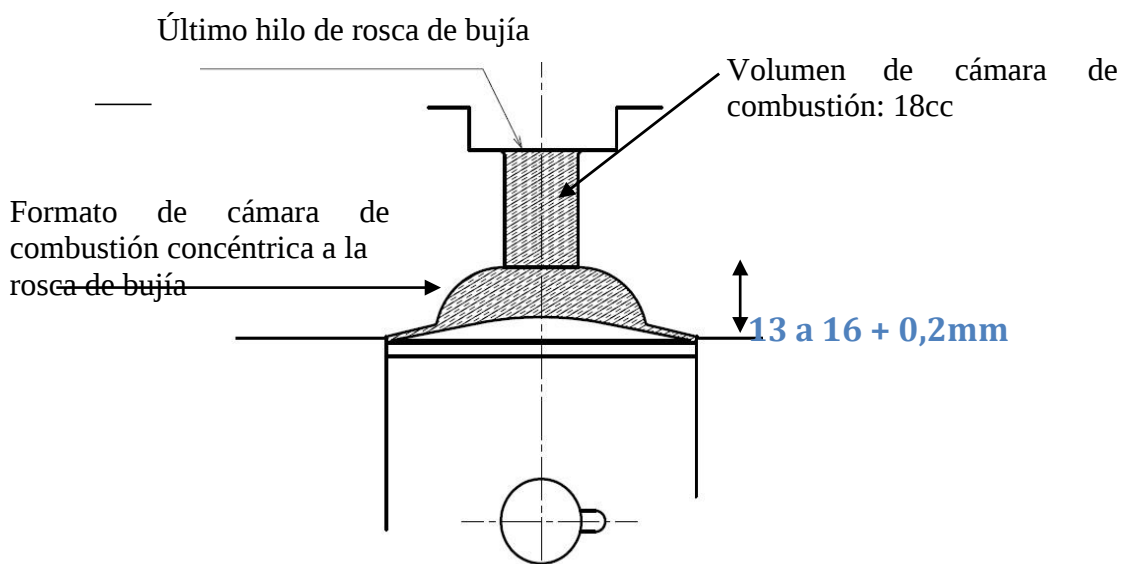
B.- Sensores: Únicamente permitido medir las siguientes magnitudes; RPM, tiempos de vueltas total y/o parcial y datos relativos de GPS como velocidad y distancia recorrida.

C.-Sensor de tiempos oficiales: Utilización obligatoria en pruebas oficiales. Única posición de montaje permitido, en la parte posterior y central de la butaca del piloto.

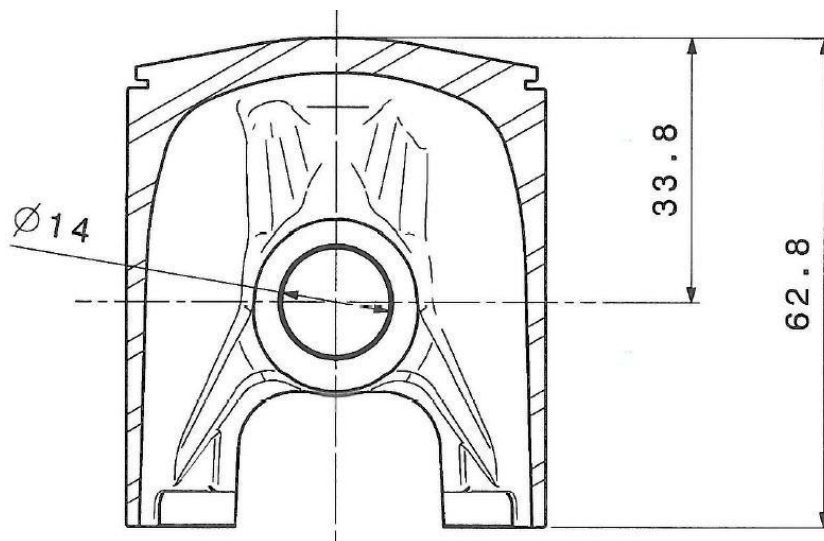
D.-Cámara de video: Utilización obligatoria. Únicas posiciones de montaje permitidas, sobre la corbata central delantera sin entorpecer la visión del número del kart.

Motor RF 125cc refrigerado por aire (2AD97)

TAPA DE CILINDRO (2AD97)



PISTÓN



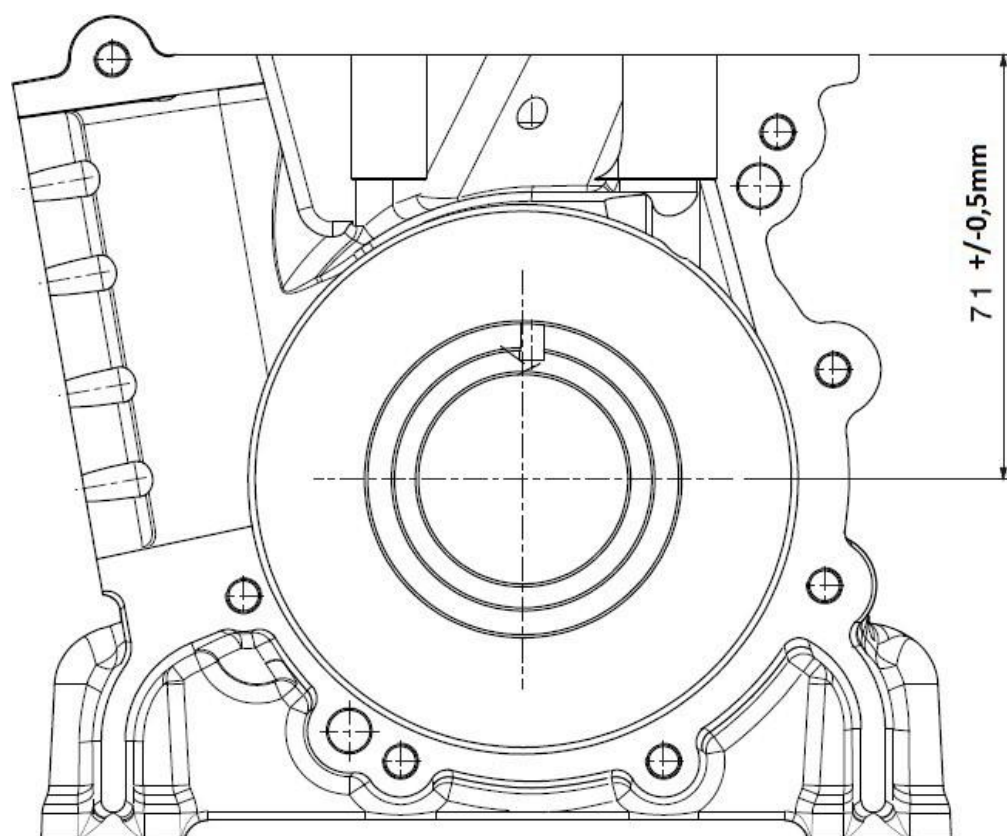
Medidas expresadas en mm

Peso mínimo del pistón con el aro = 128g

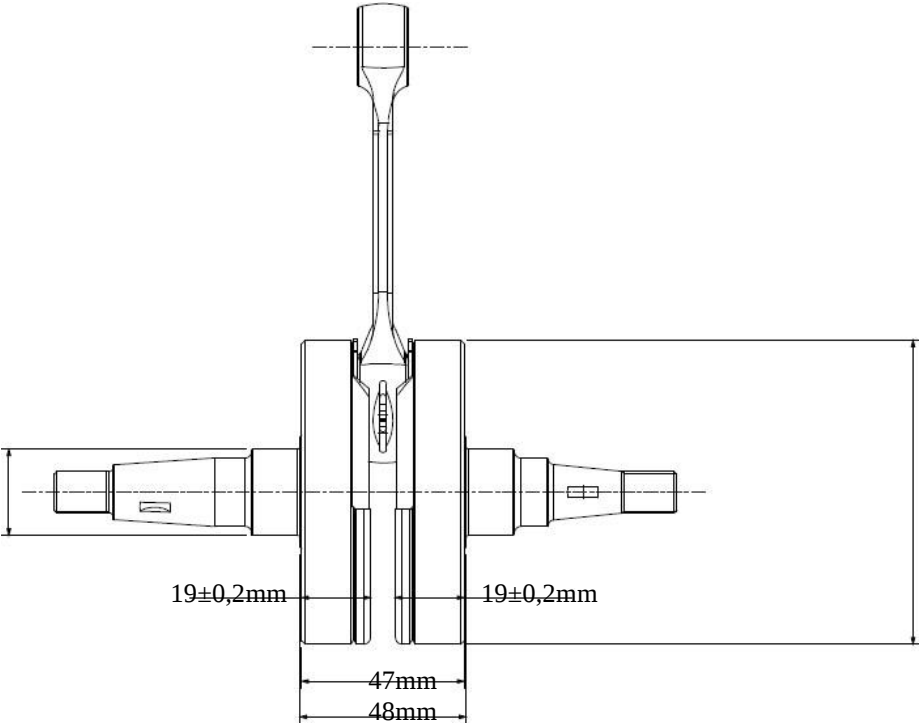
OEB	CAMISA (2AD97)		B	37mm±1mm
			B1	14,5mm±1mm
			C1=	30mm±1mm
			C2	
			C3	29,5mm±1mm
			E	175°±3°
			EB	173±3°
			F	126°±3°
			G	136°±3°

(*)Lectura de cuerda
(O)Lectura angular de cigüeñal a través de calibre de 0,2 mm de espesor x 5 mm de ancho

CARTER



CIGÜEÑAL del tipo cuadrado para muñón biela de Ø 18 mm



FILTRO SILENCIADOR DE AIRE NACIONAL

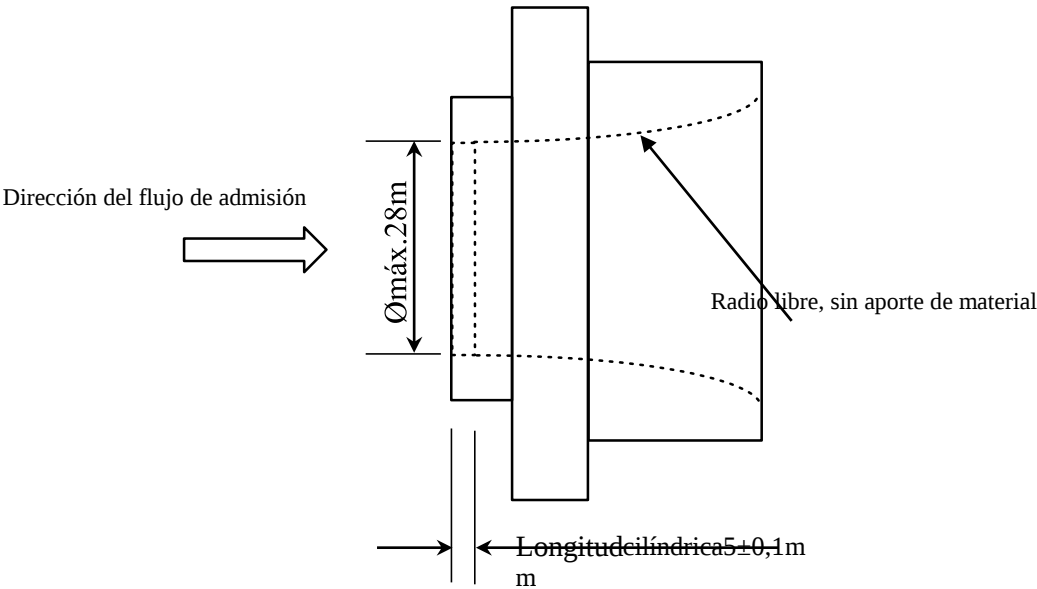


PORTA CARBURADOR

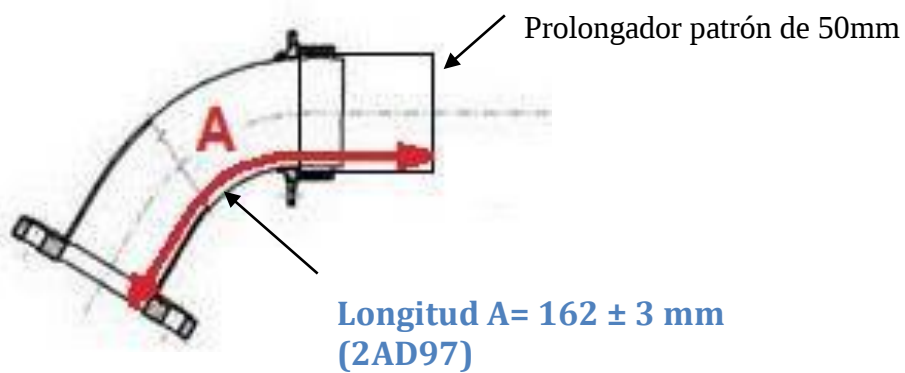
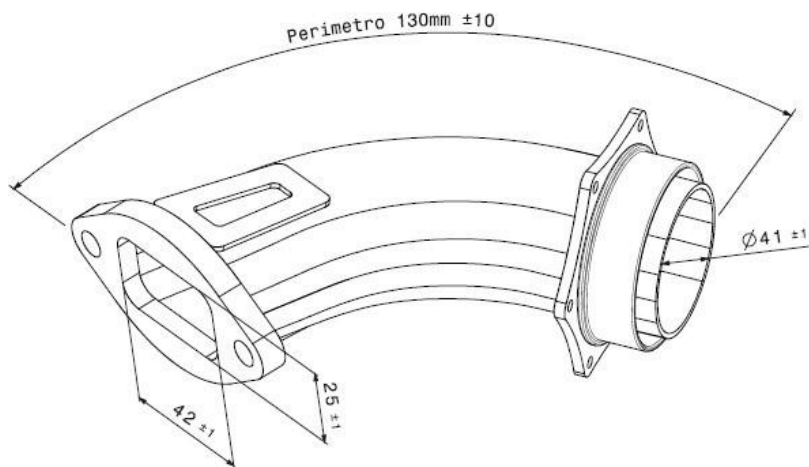
Para flapera chica



Porta carburador para flapera chica: Se permite modificar el radio de descarga de flujo



CODO DE ESCAPE



PROLONGADOR ALARGUE DE ESCAPE

80 ± 2 mm



Espesor

2,5mm

CAÑO DE ESCAPE

$\varnothing 47 \pm 1$ mm

$\varnothing 50 \pm 1$ mm

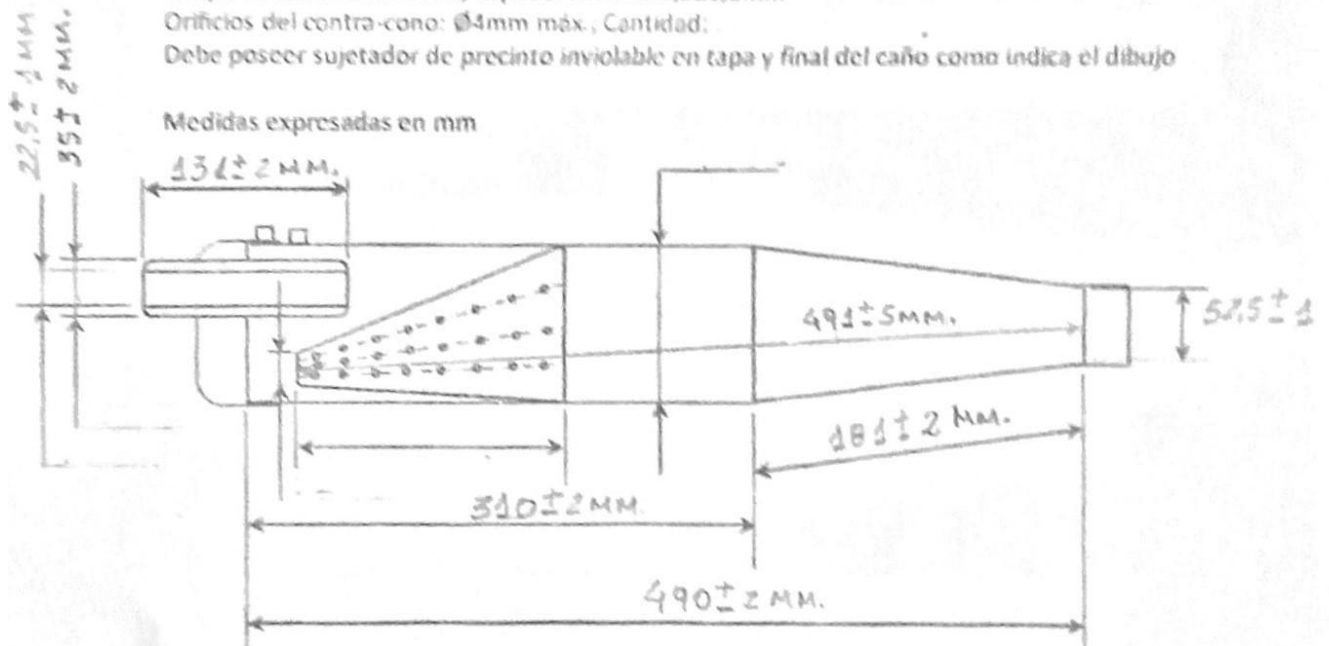
CAÑO DE ESCAPE (D.L69)

Chapa de acero al carbono, espesor mínimo $0.9 \pm 0.2 \text{ mm}$

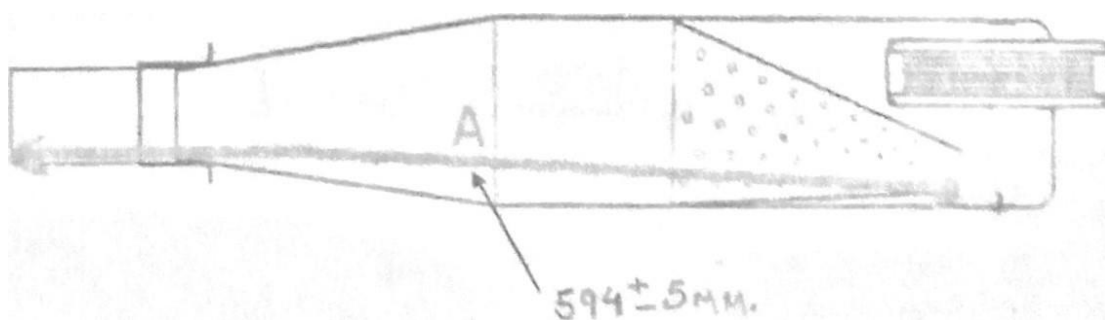
Orificios del contra-cono: $\varnothing 4 \text{ mm}$ máx., Cantidad:

Debe poseer sujetador de precinto inviolable en tapa y final del caño como indica el dibujo

Medidas expresadas en mm



LARGO DEL CONJUNTO CAÑO DE ESCAPE + PROLONGADOR



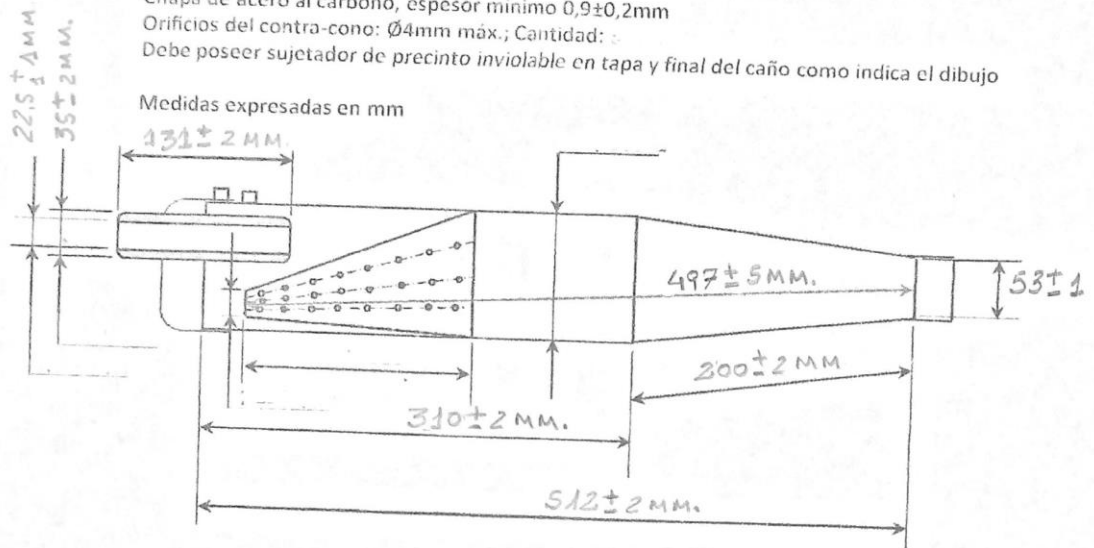
CAÑO DE ESCAPE (ALESANDRINI)

Chapa de acero al carbono, espesor mínimo $0,9 \pm 0,2 \text{ mm}$

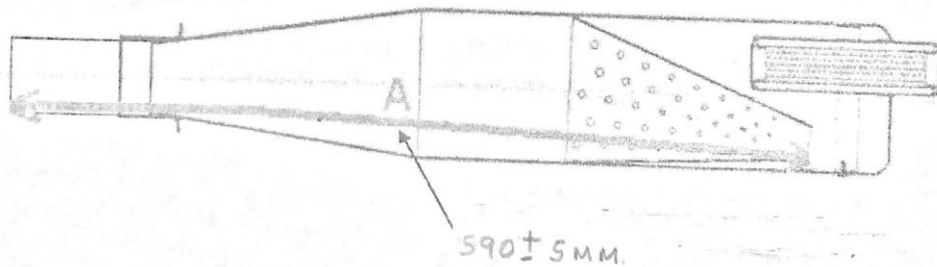
Orificios del contra-cono: $\varnothing 4 \text{ mm max.}$; Cantidad: 3

Debe poseer sujetador de precinto inviolable en tapa y final del caño como indica el dibujo

Medidas expresadas en mm



LARGO DEL CONJUNTO CAÑO DE ESCAPE + PROLONGADOR



IMPORTANTE

ANTE CUALQUIER DUDA SOBRE EL PRESENTE REGLAMENTO, EL INTERESADO DEBERÁ
COMUNICARSE MEDIANTE NOTA DIRIGIDA DEPARTAMENTO TÉCNICO A
fradsanluis01@gmail.com

San Luis, Febrero 2026

COMISIÓN TECNICA FRAD SAN LUIS