

ASOCIACIÓN DE KARTING DE TIERRA DEL SUDESTE A.K.T.S REGLAMENTO TÉCNICO 2026
CATEGORIA CAJEROS 125CC F.R.A.D. 3 DEL SUDESTE

ART. Nº 1: VIGENCIA: El presente Reglamento tendrá vigencia a partir del 1º de Enero de 2026 hasta el 31 de Diciembre de 2026, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de la Federación Regional de Automovilismo Deportivo Nº 3 zona Sudeste de la Provincia de Buenos Aires, para dar mayor paridad mecánica, seguridad y abaratar costos de preparación.

ART. Nº 2: DISPOSICIONES GENERALES: La interpretación del presente Reglamento, debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solo se permiten las modificaciones específicamente autorizadas. De la misma forma, las libertades están restringidas únicamente al elemento liberado. Ningún elemento podrá cumplir una función distinta de las específicamente previstas por el fabricante del vehículo en caso de ser un elemento original, o de la función prevista por el presente Reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado. Se permiten intercambiar piezas de distintos modelos siempre que cumplan la misma función. Todos los elementos del vehículo no especificados en este Reglamento Técnico, deberán ser originales de fábrica. En caso de reclamaciones o verificaciones, la Comisión Técnica de esta Federación Regional, utilizara para su cometido como elemento patrón para su control LAS PIEZAS ORIGINALES DE FABRICA. A los señores preparadores, corredores, mecánicos y concurrentes, toda consulta respecto a la interpretación y aplicación de este Reglamento Técnico, deberá hacerse por escrito ante el Comité Ejecutivo de esta Federación Regional, quien se reserva el derecho de aprobar o no todo aquello que no esté especificado en el mismo, y se estará conforme a lo que ésta dictamine. El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO. Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos. Aclaraciones: Se entiende por similar: A toda pieza de diferente fabricante, con las características de la original. Se entiende por opcional: A optar por tener o quitar una pieza. Se entiende por libre: La libertad de su trabajo o cambio, pero el elemento debe estar.

ART. Nº 3: MOTORES: Marca ZANELLA 125 cc DE 5 VELOCIDADES TIPO SAPUCAI o XX, de fabricación nacional. ART. Nº 4: CARTER: Debe conservar como mínimo una capacidad de 230cc., con una tolerancia de 2cc., dicha medida deberá tomarse con la biela en p.m.s. Se permite el agregado de material soldado (aluminio) u otro tipo de soldadura en frío (plástica o epoxi), para su reparación o efectuar el giro de 180º del cilindro. La subida de los transfer así obtenida deberá ser igual a la original en su forma. En la cavidad de los retenes se permite montar un casquillo para poder utilizar otro tipo de reten. Se permite cortar o modificar las tapas de embrague y encendido. Se permite usar carter de RX. Se medirá el plano con dos plantillas cuya forma y medida tiene que ser igual a la que provee la categoría. ART. Nº 5: CILINDRO: Original Zanella refrigerado por aire. Se permite arandelas de aluminio atornilladas. En los cilindros chicos se permite canalizar el aire para su exclusiva refrigeración. Las bases de admisión y escape deberán conservar el ángulo original de fábrica, y los conductos respectivos su largo original de fábrica. El apoyo de la brida del escape debe medir como mínimo 37mm. Se permite agregar material (material libre) para mantener las formas originales de fábrica en la entrada de admisión y salida de escape. Conductos de transferencias libres. Se permite su preparación, manteniendo el número original de 4. Se permite tornear y cortar el aleado. Se contempla la falta de aletas por roturas. No se permite crear nuevos conductos pero si su

preparación. El conducto de admisión deberá tener en el apoyo de la brida, como mínimo 27mm. Se permite el giro de 180° del mismo. Prohibido el uso de cilindros especiales Ramella, Huppy, R.F., Yur, etc.

ART. Nº 6: CAMISA: Libre material. Medida exterior: 66,50 mm como máximo. Diámetro interior máximo 57,6mm. Se permite agrandar y pulir las lumbreras, manteniendo el número original de cuatro (4). Se permite su relleno con cualquier material. En caso de existir algún bisel o algún corte orientativo las medidas se tomarán desde la superficie de apoyo del aro. Deberá respetar las siguientes medidas: Largo: 119mm (+/-6mm). De la parte superior de la camisa a la parte superior de la lumbrera de escape debe medir 29,5mm como mínimo y el ancho de la misma como máximo 35,5mm, conservando posición original de fábrica. De la parte superior de la camisa a la parte inferior de la lumbrera de admisión debe medir 90mm como máximo y el ancho del mismo 37 mm debiendo conservar posición original de fábrica. De la parte superior de la camisa a la parte superior del transfer debe medir 39mm como mínimo y ancho del mismo como máximo 30mm debiendo conservar posición original de fábrica. Se permite usar arandelas en la parte superior de la camisa para mantener las medidas anteriores.

ART. Nº 7: TAPA DE CILINDRO: Original Zanella, refrigerado por aire, interior libre, se permite cielo cambiable y NO SE PERMITIRÁ EMBUTIR DENTRO de la camisa. La rosca del alojamiento de la bujía no podrá presentar ni cavidades ni poros y deberá respetar su largo original (largo mínimo 17mm), se permite hacer inserto (largo mínimo 17mm). Prohibido el uso de tapas especiales Ramella, Huppy, R.F., Yur, etc. Rosca de bujía central.

ART. Nº 8: BIELA: Cualquier marca de material magnético. Medida entre centro debe ser de 105mm (+/- 0,2mm). Se permite su preparación.

ART. Nº 9: RELACION DE COMPRESION: Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, debiendo entrar como mínimo 17 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía.

ART. Nº 10: CIGUEÑAL: Marcas permitidas: ZANELLA, GSM, DPD, CREUSO Y EXTRA. Carrera 52mm (+/- 0.20mm) Se permite torneado del interior de los paños en el lugar de alojamiento de la biela. No se permite el agregado de ningún tipo de material. Las medidas son: Espesor 18,50 mm (+/-0,50mm). Diámetro 88,10mm mínimo, 89,20mm máximo, agujeros de balanceo diámetro 15 mm (+/- 4 mm). Se permite cromar los apoyos de los rulemanes manteniendo medidas originales, diámetro de apoyo del rulemán 20 mm (+/- 0,5mm). Se permite puntas con rosca de 12 mm. Muñón libre.

ART. Nº 11: PISTON: Original o tipo original, nacional de fabricación en serie de marca reconocida, respetando sus medidas originales y la posición de las ranuras de los aros. Se permite trabajar por debajo del perno. Se deberá visualizar la identificación original del fabricante. No se permite rellenar su parte interior. No se permite utilizar pistones con pernos desplazados. Excentricidad transversal de fábrica máxima permitida 0,4mm. Se permite cortar la pollera del pistón del lado de la admisión. Se permite cambiar el material y la posición de las trabas de los aros. Medida mínima de la cabeza al perno 24,7mm. Se permite pistón de dos aros de 1 mm de espesor constante con la medida que el reglamento establezca más adelante. De la cabeza al primer aro 2,3mm. (Mínimo) y al segundo 4.7 (mínimo). Se permite grafitado. Debe medir 67,5 mm +/- 1mm entre el borde superior del pistón y la pollera como se muestra en la figura:

ART. Nº 12: PERNO DE PISTON: Libre, diámetro 16.

ART. Nº 13: AROS: Original o tipo original de espesor constante de 0,95mm a 2 mm. Obligatorio el uso de 2 aros. No se permite el uso de expansor entre el pistón y los aros. Los dos aros deberán estar en funcionamiento.

ART. Nº 14: TUBO DE ADMISION: Diámetro mínimo 28 mm. El largo máximo exterior de dicho elemento es de 60 mm, incluyendo junta, separador y brida. Entre la cortina del carburador y el pistón no se permite, en su parte interna, el agregado de ningún tipo de elemento. La entrada total de aire al motor debe ser por la boca del carburador, pudiendo ser verificado en cualquier momento de la competencia. Material libre.

ART. Nº 15: 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. 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. El sistema de escape deberá estar perfectamente fijado al chasis y no ofrecer posibilidades de desprendimiento. No se permite terminarlo en forma de sacabocados, si no con una arandela de 40 mm.

ART. Nº 16: CARBURADOR: Marcas DELL'ORTO (AS ,VS, BS) o MIKUNI de 28 o de 26 llevado a 28. El cuerpo del carburador deberá llevar grabado el número 28 o 26 en relieve original. Cortina original sin modificar. No se permite bomba de pique, ni ningún sistema que inyecte nafta a presión. No se permite ningún tipo de sobrealimentación. No se permite el uso de ningún tipo de válvula o reguladores de admisión y/o escape en todo el sistema. La alimentación debe ser por bomba de nafta. Se permite chicler regulable. Aguja y el emulsionador libres. Las piezas del cebador tienen que ser originales sin ningún tipo de modificación, solo se permite modificar el exterior para utilizar el movimiento en el volante. Conductos frente carburador libre. Manteniendo cantidad original. Porta filtro, carburador y admisión diámetro mínimo 28mm. Se deben confeccionar los agujeros para el precintado de manera individual. El carburador DELL'ORTO debe medir de diámetro máximo 28,2mm en su entorno mínimo de 1mm hacia delante (a) y 10 mm hacia atrás (b) de donde trabaja la cortina. El carburador MIKUNI debe medir de diámetro máximo 28,2mm en un entorno mínimo de 1mm hacia delante (a) y 5mm hacia atrás (b) de donde trabaja la cortina.

ART. Nº 17: ENCENDIDO: A rotor interno de punto fijo, prohibido autoatraso o autoavance. El rotor interno deberá permanecer original, correspondiendo a cada marca, sin ningún tipo de modificación. Se permite intercambiar piezas. Las marcas permitidas son: SILPE, SELETTA, MOTOPLAT, PVL, MVR, ITALSISTEM Y VERING. Cono libre. La bobina de PVL debe ser de homologación 158/458 o 105/458 de punto fijo. La medición del punto fijo se realizará con el motor en marcha, con lámpara estroboscópica y cuenta vueltas, iniciando en 6000 rpm.

ART. Nº 18: BUJIA: Rosca original. Grado térmico libre. Prohibido torneear o rebajar. - Se permite usar bujías de Iridium y punta de platino.

ART. Nº 19: RODAMIENTOS—RETENES-JAULAS: Libres.

ART. Nº 20: CAJA DE CAMBIOS: Todos los engranajes deben ser originales o de mercado de reposición., respetando su relación original en cantidad de dientes, prohibido su rebaje tanto en su diámetro como en su espesor. Relaciones Homologadas: EJE SECUNDARIO 1RA.

VELOCIDAD Z34 2DA. VELOCIDAD Z30 3RA. VELOCIDAD Z27 4TA. VELOCIDAD Z25 5TA
VELOCIDAD Z23 EJE PRIMARIO Z10 Z14 Z18 Z20 Z22

ART. Nº 21: TRANSMISION PRIMARIA: La relación piñón corona puede ser libre, de dientes helicoidales, siendo la homologada 23/58.

ART. Nº 22: EMBRAGUE: Se permitirá el uso de embragues originales de zanella, al baño de aceite, canasta de aluminio o de fierro, se permiten cambiar entre si. La pieza tiene que estar completa (canasta, centro, discos, tapa), puede estar en funcionamiento o no funcionar, cantidad de discos libres. Prohibido el uso de embrague de competición.

ART. Nº 23: TRANSMISION SECUNDARIA A cadena con eje rígido. Todo Karting deberá tener en la zona donde va montada la cadena de transmisión un cubrecadena protector de no menos de (60) sesenta milímetros de ancho por el largo que da entre el piñón del motor y la corona de transmisión montada sobre el eje.-

ART 24 COMBUSTIBLE: Se utilizará nafta de uso comercial de surtidor, apta para vehículos terrestres, habitualmente comercializadas por las denominadas Estaciones de Servicio, sin ningún tipo de aditivo.

ART. Nº 25: PRECINTOS: Es obligatorio que una tuerca de la tapa de cilindro posea un agujero, y otro en la tapa de cilindro los fines de poder colocar el precinto correspondiente. La brida deberá tener un esparrago, tuerca o tornillo agujereado para su precintado. El encendido y el carburador se precintaran individualmente. Se precintará la tapa del encendido.

ART. Nº 26: CHASIS: Libre de fabricación Nacional homologado o habilitado por la CNK –CDA con eje rígido de 30mm como máximo y de material libre y sin suspensiones de ningún tipo. FRENOS: Libres, solamente trasero. TROMPA, BABERO Y PONTONES: Uso obligatorio, homologado de plástico flexible o plástico inyectado, prohibido utilizar chapa. La Trompa deberá estar montada por dos ganchos reglamentarios que solo podrán precintarse a la barra de la trompa para no perderlos, prohibido trabarlos y un soporte de seguridad. No podrá estar fija. Si durante la competencia pierde uno de estos elementos no será motivo de exclusión, pero debe dar el peso mínimo estipulado sin él. Debiendo reparar para la siguiente prueba. Prohibido utilizar chapa ni aluminio. Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad. PARAGOLPES TRASERO: OBLIGATORIOS. Deberá cubrir el ancho de los neumáticos traseros. Deberá tener un caño que una los dos largueros del chasis en la parte trasera montado en los bulones de la defensa, diámetro del mismo 16 mm. Deberá ser de una altura no mayor a los $\frac{3}{4}$ de la altura de la goma inflada normalmente y de un ancho no mayor a la medida externa de las llantas colocadas en su eje. Será de uso opcional, la utilización del nuevo paragolpes trasero envolvente de una sola pieza en material plástico, homologado o habilitado por la CNK del A.C.A. PISO: Deberá ser de material rígido o aluminio y cubrirá desde la parte delantera hasta la butaca.- BUTACA: Debe estar construida en material plástico rígido de manera tal que el piloto quede impedido para desplazarse lateralmente y hacia adelante.- DIRECCIÓN: Debe estar accionada por un volante, queda absolutamente prohibido todo comando flexible por cable o cadena, todas las uniones del sistema deberán estar con chavetas pasantes o tuercas autofrenantes.- PUNTA DE EJES: Las mismas no podrán sobresalir del plano externo del labio de la cubierta.- PEDALES: La posición de los pedales no debe exceder el perímetro del chasis en el momento de ser accionados.- LLANTAS: Libres de fabricación Nacional.- VOLANTE DE CONDUCCION: Prohibido la utilización de volantes de madera, deberán estar forrados en cuero u material blando, preferentemente aquellos homologados para competición, pudiendo su tercio superior ser recto. TANQUE DE COMBUSTIBLE: Deberá ser colocado debajo de la torre de

dirección perfectamente anclado y con sus conexiones colocadas de manera que impidan el venteo de combustible. Deberá ser de material plástico apto para almacenar combustible. Deberá ser de color transparente únicamente, a fin de que exteriormente se observe el combustible allí contenido.

ART. Nº 27: CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor. Este cambio de motor durante una carrera implica la pérdida del tiempo de clasificación o retraso en la largada a la última fila en caso de una serie o de una final. El motor retirado debe quedar en revisión técnica. El motor reemplazado debe cumplir con el reglamento técnico, sino determinará automáticamente la exclusión total de la competencia. Se deberá solicitar la autorización al Comisario Técnico para el cambio.

ART. Nº 28: NEUMATICOS: Solo se podrán usar los autorizados por la categoría A.K.T.S (Pronec sello Blanco). El juego de neumáticos a utilizarse es par angosto delantero y par ancho trasero. Se les proporcionará la cantidad de 14 neumáticos a emplearse durante todo el año. Las mismas se rotularán en el pasaporte entregado por la técnica, al inicio de cada competencia. La revisión de las cubiertas declaradas en los pasaportes por los pilotos, se realizarán una vez terminadas las finales, quedando a criterio del C.T. cuales son los kart que quedarán en el parque cerrado. De haber sobrepasado el límite de las cubiertas permitidas o correr con cubiertas sin declarar será motivo de exclusión directa de dicha competencia. Se procederá a la medición de todas las cubiertas en orden de llegada, siendo como mínimo 45 shore de dureza.

ART. Nº 29: IDENTIFICACION: Durante todas las competencias los vehículos participantes deberán llevar en los lugares establecidos en el presente artículo, el número identificador que le ha asignado a cada uno de los pilotos la A.K.T.S, colocando una placa de 20 x 20 cm. en la parte delantera sobre la columna de dirección y otra en el paragolpes trasero y ambos pontones y que sea perfectamente legible. Fondo blanco con número verde. Y el 125 en amarillo para identificar la divisional sobre el lado izquierdo debajo del nro. Su fijación debe ser tal que no se suelte con las vibraciones del Karting durante la competencia. En todos los casos, si durante el transcurso de una competencia se suelta alguna de las placas identificatorias, ello no será motivo de parar a reparar, sino que el piloto se hace responsable por cualquier inconveniente que surja en el planillaje, no teniendo derecho a ningún reclamo. Se deberá inscribir en el Karting o casco protector, el nombre del Piloto y el grupo sanguíneo, con caracteres suficientemente legibles.

ART. Nº 30: EDADES MÍNIMAS DE LOS PILOTOS: Los pilotos pueden competir con quince (15) años cumplidos al inicio del campeonato.

ART. Nº 31: PESOS MINIMOS: En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser 165 kg. Sobrepasado los 10 kg en línea de largada y sin lastre, se permitirá cubicar con 1 cc menos de líquido. Por cada 5kg de exceso sobre los 10 kg antes mencionados se permitirá cubicar 0,5cc menos. El lastre se colocará fijo al chasis o a la butaca, en lugar bien visible, abulonado con tornillos de 8 mm como mínimo de diámetro, arandelas planas de vuelo y tuercas autofrenantes. Se prohíbe colocar lastres con precintos. La falta de cumplimiento de este artículo determinará directamente la exclusión y podrá además ser penalizada. Ej: 175Kg: cubica 16cc; 180 kg: cubica 15,5cc. Etc.

ART. Nº 32: COMUNICACIÓN: No se permite la utilización de equipos de comunicación.

ART. Nº 33. SENSORES: Deberán estar fijados en la butaca del lado contrario al motor en la posición posterior a la tireta de soporte de la misma.