

ASOCIACIÓN DE KARTING DE TIERRA DEL SUDESTE A.K.T.S REGLAMENTO TÉCNICO 2026
CATEGORIA JUNIOR 150CC 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.

a) 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.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.

f) 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: 150 cc. 4 tiempos, únicamente refrigerado por aire, caja de 5 (cinco) velocidades con embrague manual, de accionamiento mecánico. IMPORTANTE: Motores libres de marca, de origen CHINO, 150cc. Varilleros, respetando las medidas de este reglamento.

ART. Nº 4: 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 debe mantener las medidas originales de los rodamientos.

ART. Nº 5: CILINDRO: Original del motor o su reemplazo del mercado de reposición. Diámetro original 62 mm. Se puede rectificar hasta un máximo de + 2,10mm. Medida máxima: 64.10 mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Deberá poseer junta en la base del cilindro de espesor y material libre. Altura del Cilindro: 69,00mm +/- 1,00mm. Rectificar en su centro,

parte superior e inferior encuadrado dentro de los agujeros de los espárragos. Se permitirá encamisar sin ningún tipo de desplazamiento.

ART. Nº 6: TAPA DE CILINDRO: : Original del motor en su forma y sus dimensiones. Altura mínima de la tapa 81,50mm. Conductos de admisión y escape se permite trabajar, pero sin agregado de material. Junta de tapa de cilindro obligatoria, de material libre. Se permite encasquillar, respetando una altura máxima de 8,7 mm y un diámetro interior para la admisión de 25,20 mm y 20,50 mm para el escape, respetando el ángulo de asiento de válvulas originales, forma interior libre. Se permite suplementar la balancinera. Tanto en tapa como en cilindro deberá poseer las guías de centrado. No se permite otro trabajo en la tapa que no sea el mencionado anteriormente, salvo emprolijar en caso de rotura, sin agregar material.

ART. Nº 7: ARBOL DE LEVAS: Original del modelo. Alzadas máxima de admisión y escape 7.00mm. Medidas en el platillo, sin luz de válvula. Se permite corrector de leva. ART. Nº 8: GUIAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición de cualquier marca. Se permiten guías de bronce o cobre. Libre en la medida de su largo respetando su ángulo original.

ART. Nº 9: VALVULAS: Libres. Se permite el uso de válvulas 3B Mpi. Respetando las siguientes medidas: Admisión: diámetro cabeza 30 mm +- 0,2 mm. Vástago 5,50 mm. Largo total 92,30 +- 1,0mm. Escape: diámetro cabeza 25 mm +-0,2 mm. Vástago 5,50 mm. Largo total 91,70 +- 1,0mm ART. Nº 10: ASIENTO DE VALVULAS: Originales. ART. Nº 11: RESORTES DE VALVULAS: Forma libre, respetando la cantidad original. Se permite el uso de resortes Mpi. ART. Nº 12: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición. ART. Nº 13: VARILLAS DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición.

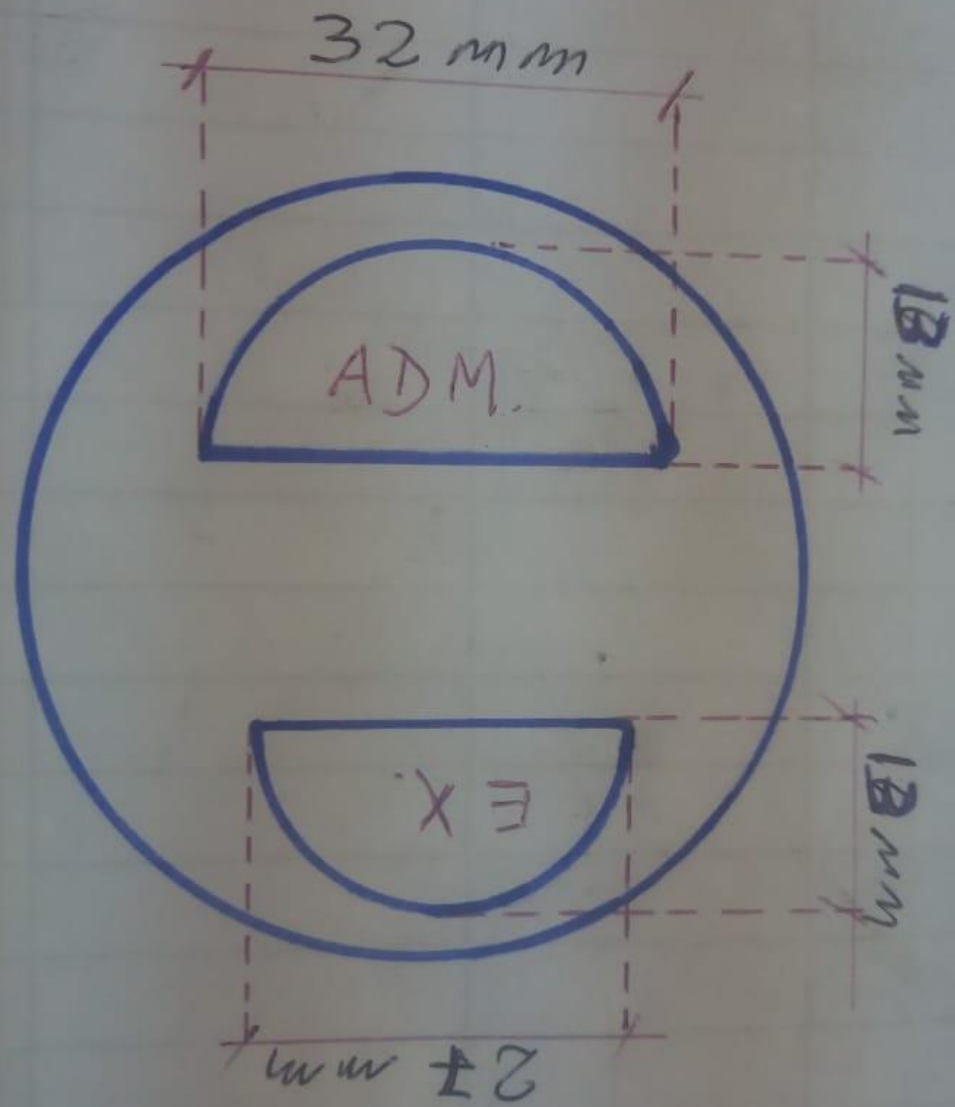
ART. Nº 14: RELACION DE COMPRESION: Se cubicará con el motor armado en punto muerto superior, y con las válvulas cerradas, debiendo entrar como mínimo 20 cc de aceite hidráulico E.P. 20 hasta la parte superior de la rosca de la bujía. Dicha medición se realizará con bureta con barredor.

ART. Nº 15: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Se prohíbe el uso de los denominados triángulos.

ART. Nº 16: CIGUEÑAL: Tipo y formas originales o de mercado de reposición. Carrera 49,50 +- 0,20 mm. Peso mínimo 4 Kg, y peso máximo 4,150 kg. Prohibido su mecanizado, rebajado o balanceado.-

ART. Nº 17: BIELA: Original o de mercado de reposición. Manteniendo su longitud original

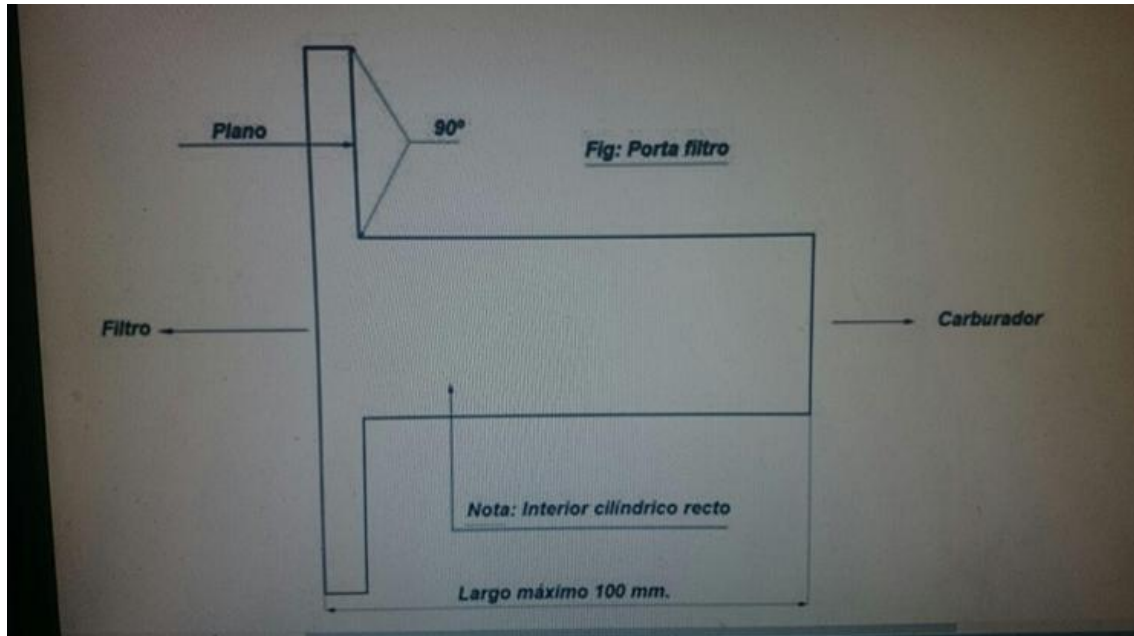
ART. Nº 18: PISTON: Original del motor, en tipo, formas y dimensiones. Posición original. De reposición comercial. Prohibido el uso de pistones de origen Japón. Prohibido cualquier clase de relleno, mecanizado, lijado y/o alivianado. Medida de la cabeza al alojamiento del perno: 18.00 + - 0.70mm Del filo de la cabeza del pistón, al primer aro, mínimo 4.20mm. Desplazamiento del perno en el pistón mínimo 0.45mm y máximo 0.75mm. Se permitirá usar pistones MAD y RR q correspondan al modelo RX idénticos en formas y dimensiones. La cavidad de las válvulas en la cabeza del pistón, se permitirá retocar las cavidades de las válvulas en la cabeza del pistón, con un diámetro máximo de 32 mm. para la admisión y un diámetro de 27 mm para el escape. Un avance máximo de 13 mm. para ambas cavidades. Las medidas se tomarán solamente de afuera a afuera del trabajo realizado.



ART. Nº 19: PERNO DE PISTON: Original o de mercado de reposición. Prohibido su desplazamiento. Diámetro 15 mm.-

ART. Nº 20: AROS: 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 1,15 mm c/u. – 3º aro 2 mm.-.

ART. Nº 21: 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. En caso de poseer deberá ser plano y con las siguientes consideraciones:



ART. Nº 22: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales:

ART. Nº 23: EMBRAGUE: Original y/o de mercado de reposición, prohibido cualquier tipo de modificación. Resortes libres, cantidad de discos 5 o 6. Centro de embrague de 4, 5 o 6 tornillos. Se permite suplementar con arandelas los resortes del embrague. Se permitirá usar el rotor de aceite de competición de reposición comercial; (OPCIONAL)



ART. Nº 24: VOLANTE MOTOR: Original y/o de mercado de reposición, prohibido modificar el lector del captor, peso mínimo completo 1,950 Kg.

ART. Nº 25: ESCAPE: LIBRE. El escape debe estar perfectamente fijado y no puede sobrepasar los límites naturales del vehículo.

ART. Nº 26: 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, aguja libre, prohibido regulable. Cortina original hasta 22 mm de diámetro. Garganta 26,90 mm $\pm$ 0,20 mm de diámetro. Sera obligatorio el uso de una brida colocada entre el tubo de admisión y el carburador de 23 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. Los orificios de los pozos de aire serán de 1,5mm. de diámetro máximo, el pozo de aire de alta será de 0,90 mm mínimo, y el orificio de pozo de aire de baja será 1.15 mm de mínimo. El orificio del pozo de intermedia será de 1,2 mm de diámetro máximo. Medidas de difusor: alto 26,60 mm. máximo y ancho 21mm. máximo. Prohibido modificar el difusor. Solo los carburadores marca You-all y Keima, la altura del difusor será de 26,70 mm máximo. Gliceur de alta diámetro máximo 1,05mm.

ART. Nº 27: 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. Se permite quitar el engranaje y el eje de la patada de arranque.

ART. Nº 28: ENCENDIDO: Original de 8 bobinas. Se permitirá eliminar las bobinas de luces. El encendido a utilizar deberá ser de avance a magneto. Se permite quitar el regulador de carga. Bobina de alta original de origen Chino. Cable de bugía original, y se permite usar capuchón de bujía de competición. CDI: libre, con conexionado libre, y alimentado por magneto. Se medirá la bobina de alimentación y que esta no podrá superar los 430 OHMS de resistencia.

ART. Nº 29: CAPTOR: Original o de mercado de reposición. Debe estar fijado en su posición original.-

ART. Nº 30: BUJIA: Rosca original. Grado térmico libre.- Se permite usar bujías de Iridium y punta de platino.

ART. Nº 31: SISTEMA DE ARRANQUE: Original y funcional.-

ART. Nº 32: BOMBA DE NAFTA: Del tipo Mecánica, de accionamiento mecánico o bomba de vacío.

ART. Nº 33: BATERIA: Deberán estar perfectamente fijadas en zona de chasis o motor, no cerca del tanque de combustible

ART. Nº 34: RODAMIENTOS – RETENES: Originales y/o de mercado de reposición.-

ART. Nº 35: TRANSMISION PRIMARIA: Todos los engranajes deberán ser originales manteniendo el número de dientes, diámetro exterior y ancho original. Relación 73 – 18.-
Engranajes de caja 1º 36 x 13 2º 32 x 17 3º 29 x 20 o 28 x 20 4º 26 x 23 5º 24 x 25

ART. Nº 36: 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. Nº 37: 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, quedando a criterio del Comisario Técnico, cuando él lo requiera, proceder a la medición comparativa con la máquina provista por la categoría.

ART. Nº 38: PRECINTOS: Se dispondrán agujeros o espárragos para el precintado de tapa de válvula, brida y tuerca de carburador.-

ART. Nº 39: CHASIS: Libre de fabricación Nacional homologado o habilitado por la CNK –CDA con eje rígido 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. Prohibido utilizar chapa ni aluminio. Prohibido fijar los lastres en estos elementos de seguridad.

PARAGOLPES TRASERO: OBLIGATORIOS. Deberá cubrir como mínimo la mitad 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, siendo opcional en este caso la barra entre largueros. **ES OBLIGATORIO USAR CABLE DE ACERO COMO MINIMO DE 4MM PARA SUJETAR Y/O ASEGURAR EL PARAGOLPE TRASERO.**

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 40: 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. 41: NEUMATICOS: Solo se podrán usar los autorizados por la categoría A.K.T.S (Pronec sello Blanco, con la marca de AKTS). El juego de neumáticos a utilizarse es par angosto delantero y par ancho trasero. Se les proporcionara la cantidad de 16 CUBIERTAS 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 realizará cuando el comisario deportivo lo determine (Clasificación, serias, prefinales o 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. Así mismo los neumáticos serán sellados para el desarrollo de cada competencia. El Comisario Técnico autorizará el cambio de alguna cubierta por rotura comprobable y deberá usar alguna que este declarada en el pasaporte. Esto

deberá realizarse en la técnica. Se procederá a la medición de todas las cubiertas en orden de llegada, siendo como mínimo 45 shore de dureza.

ART. Nº 42: 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 AKTS, 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 verde número blanco. Si la numeración no se lee perfectamente, el piloto será comunicado por el comisario técnico y registrado en una planilla para todo el año calendario. En caso de reincidir con esta anomalía será comunicado al comisario deportivo y excluido de la competencia. 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 43: EDADES MÍNIMAS DE LOS PILOTOS: Los pilotos deben tener como mínimo doce (12) años cumplidos durante el año calendario y un máximo de dieciséis (17) años. Si el piloto cumpliera 18 años durante el año, podrá terminar el campeonato en la divisional.

ART. Nº 44: PESOS MINIMOS: En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser 160 kg. 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. Sobre pasados los 10kg sin lastre, se permitirá ubicar con 0,50cc menos del líquido. Por cada 5kg de exceso sobre los 10 kg antes mencionados, se permitirá ubicar 0,50cc menos de líquido. sobre pasados los 10 kg se permite agrandar 1,0mm el diámetro interior, y por cada 5kg de lo antes mencionado se permite 0,50mm mas (Ej. 150 kg brida de 23mm. 160 kg. Brida de 24mm. 165 kg. Brida de 24.5mm, etc). Todo aquel piloto que no cumpla con el requisito de la edad mínima, se le permitirá correr en esta categoría, con un máximo de 5 Kg. De lastre, debiendo pesar como mínimo 155 kg.

ART. Nº 45: COMUNICACIÓN: No se permite la utilización de equipos de comunicación.

ART. Nº 46. SENSORES: Deberán estar fijados en la butaca del lado contrario al motor en la posición posterior a la tira de soporte de la misma.

ART. Nº 47. BOMBA DE NAFTA: Se permitirá el uso de bomba de nafta de vacío con el fin de evitar personas auxiliares al momento de las largadas. Su uso será opcional