

ASOCIACIÓN DE KARTING DE TIERRA DEL SUDESTE A.K.T.S REGLAMENTO TÉCNICO 2026
CATEGORIA PESADOS 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:

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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.
- e) 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.
- f) Se prohíbe el uso de titanio y fibra de carbono con excepción en rodamientos.
- g) 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. 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. Rectificar en su centro, parte superior e inferior encuadrado dentro de

los agujeros de los espárragos. Se medirá la camisa en toda su circunferencia y deberá tener una tolerancia máxima de 0,20mm. 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. 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.

ART. Nº 12: PLATILLO DE VALVULAS: Originales o de mercado de reposición.

ART. Nº 13: VARILLAS DE VALVULAS: Libre.

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. Se procederá a la medición con bureta con barredor.

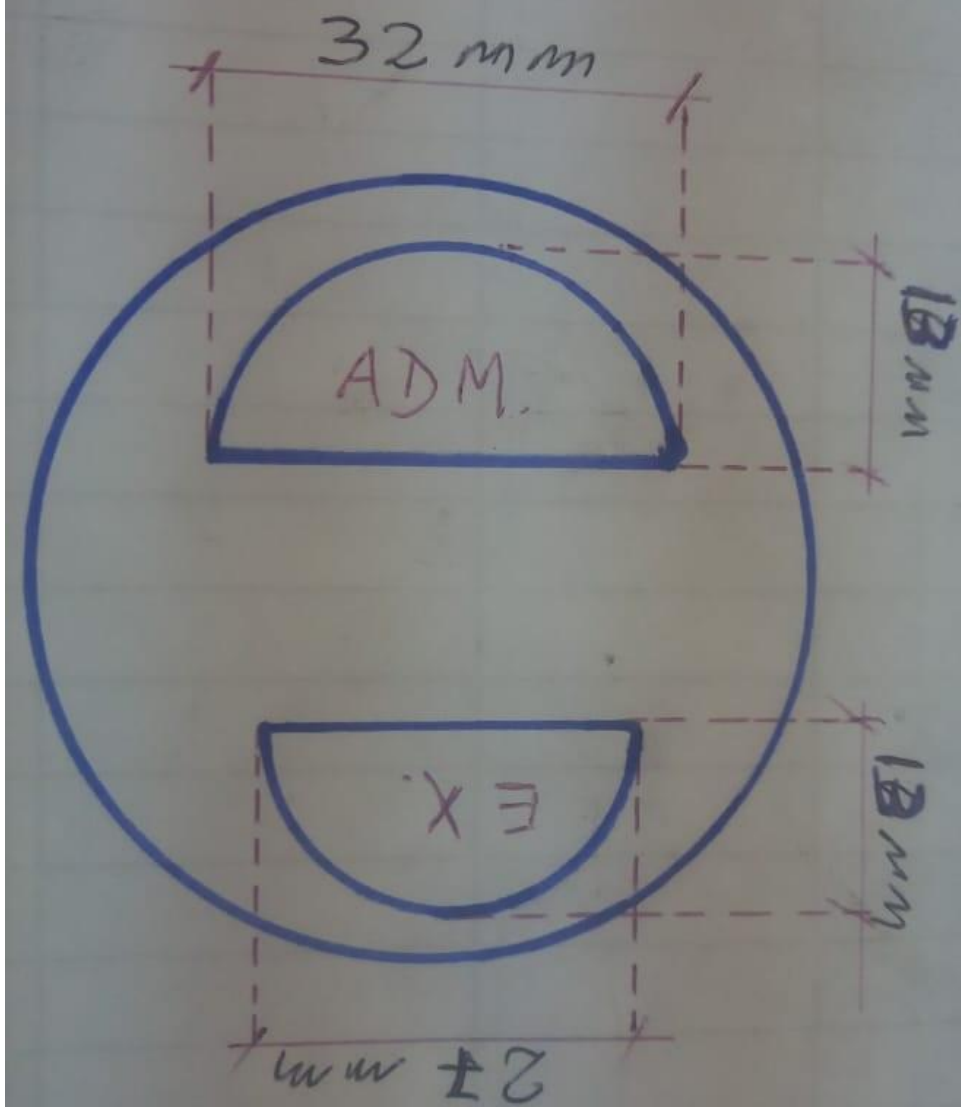
ART. Nº 15: BALANCINES: Originales o de mercado de reposición. Manteniendo su ángulo, radio y demás medidas originales. Se prohíbe el uso de los denominados triángulos.

ART. Nº 16: CIGÜEÑAL: 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 entre centro para cada modelo.-

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 rellenado, 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

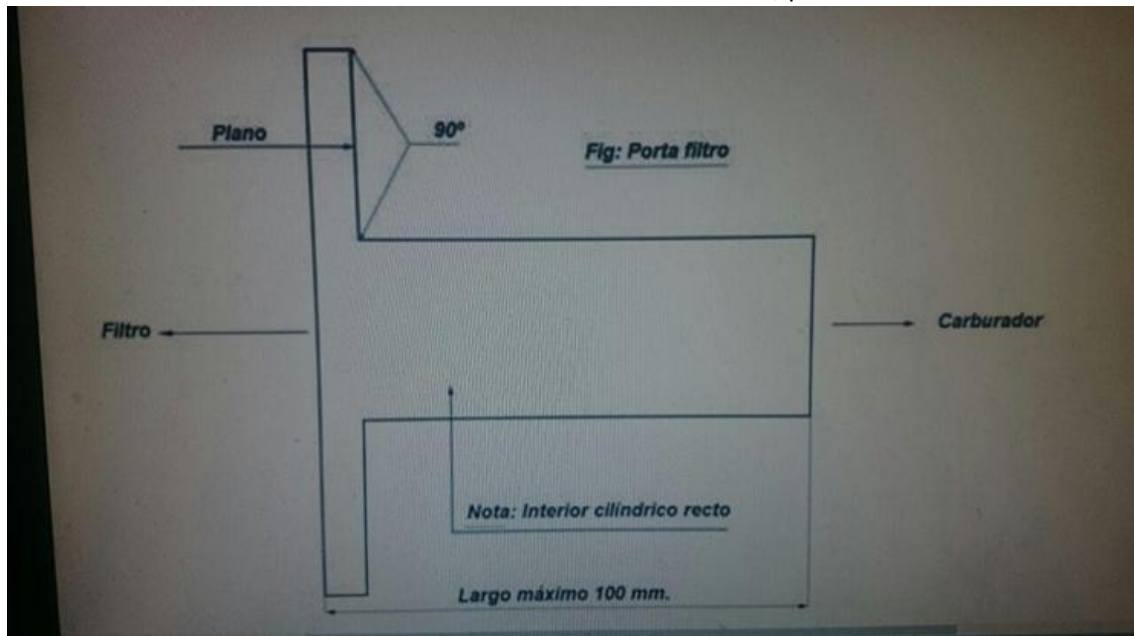
27 mm para el escape. Un avance máximo de 13 mm. para ambas cavidades. Las medidas se tomarán solamente de afuera a afuera del trabajo realizado.



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 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. Prohibido el uso de venturi en filtro, porta filtro o boca del



carburador.

ART. Nº 22: TUBO DE ADMISION: Original o de mercado de reposición., respetando las medidas originales. Solo se permiten tubos de admisión de goma, marca Zanella RX o Guerrero, con orientación para la derecha (lado del escape).

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: 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 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 26 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, 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 4º 26 x 23 5º 24 x 25 Se permite el uso del engranaje de tercera de 28 x 20 por dificultad de obtención en el mercado, del otro tipo de engranaje (29 x 20). 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 utilizara 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 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.**

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 40: CAMBIO DE MOTOR: Se permitirá el cambio de motor. Este cambio de motor durante una carrera implica el retraso en la largada a la última fila y 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 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 proporcionará 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, prefinals 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. 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 identificadoras, 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. Fondo amarillo número azul.

ART. Nº 43: EDADES MÍNIMAS DE LOS PILOTOS: Los pilotos deben tener como mínimo (18) años cumpliéndolos en el año calendario.

ART. Nº 44: PESOS MINIMOS: En el orden de llegada con piloto y toda su vestimenta reglamentaria, el peso debe ser 185 kg. A partir de los 195 kg en línea de llegada y sin lastre, cada 5kg de más, se permitirá ubicar con 1 cc menos de líquido. Y a partir de los 195 Kg se permitirá incrementar 0,3 mm en el diámetro de los casquillos de válvulas (admisión máximo 25,50 mm y escape 20,80 mm) de El lastre se colocara 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. Todo aquel piloto que no cumpla con la edad, podrá correr en esta divisional, con un peso mínimo de 190 kg, con un máximo de lastre de 5 kg.

ART. Nº 45: Bobina de alta: Deberá ser original de origen CHINO. Cable de bujía original y se permite cambiar el capuchón de bujía.

ART. Nº 46: 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.