



**FEDERACIÓN METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO**

**A.P.K.**

**Asociación Propietarios de Karting**

**REGLAMENTO TÉCNICO 2026**

**CATEGORÍA MASTER KART PLUS  
PROMOCIONAL**

**VIGENCIA**

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1° de Enero de 2026 hasta el 31 de Diciembre de 2026

**DISPOSICIONES GENERALES:**

La interpretación del presente reglamento debe hacerse en forma absolutamente restrictiva, es decir que solamente se permiten las modificaciones autorizadas. De la misma forma las libertades están restringidas únicamente a lo específico indicado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas a la categoría y luego por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo sus respuestas por el mismo medio.

Ningún elemento original del vehículo podrá cumplir una función distinta de la específicamente prevista por el fabricante, o de la función prevista por el presente reglamento en caso de ser un elemento no original del vehículo declarado.

**EDAD COMPRENDIDA:** Para pilotos de mínimo 7 (SIETE) años cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar y máximo 10 (DIEZ) años cumplidos durante el año del Campeonato.

**Se autorizará la participación de pilotos con 11 años provenientes de la categoría Escuela y a todo aquel piloto de la misma edad que, a criterio de la categoría, no esté en condiciones de participar en la categoría Pre-Junior.**

**Peso mínimo:** 110Kg.

**NOTA:** Para los pilotos disminuidos físicamente se le otorgará el beneficio de 15kg menos de peso y 1 diente más de transmisión.

**DENOMINACIONES:**



- Se entiende por ORIGINAL: Toda pieza fabricada y montada en el karting la cual es declarada por su respectivo fabricante.
- Se entiende por ESTÁNDAR: Toda pieza original que mantenga las características de fabricación en serie, sin algún tipo de modificación.
- Se entiende por SIMILAR: Toda pieza de diferente fabricante que cumpla con las mismas características del fabricante original, ya sea chasis o motor.
- Se entiende por OPCIONAL: Poder quitar o dejar una pieza.
- Se entiende por LIBRE: Posibilidad de trabajar o cambiar una pieza, pero la misma debe estar presente.

### **MEDIDAS DE SEGURIDAD:**

Las medidas de seguridad que se mencionan en este artículo deben ser cumplidas estrictamente, y no podrán ser motivo de denuncias. Cualquier medida de seguridad faltante será motivo para no participar en la competencia, sin excepción.

### **Indumentaria:**

Es obligatorio para competir el uso de los siguientes elementos: Buzo, Guantes, casco y botas y/o calzado con homologación CIK FIA (En los casos que corresponda) y cuellera opcional. No se permite salir a pista sin los elementos de seguridad.

### **Art. 1 MOTOR:**

Queda comprendido que esta categoría de karting utilizará motores estacionarios monocilíndricos 4 Tiempos de 6,5hp las marcas NIWA (Procedencia China). Solamente se pueden utilizar repuestos NIWA.

El mismo deberá estar precintado y pintado (del modo que lo estipula la categoría) **antes de la prueba de clasificación.** En caso de rotura durante la competencia, el piloto deberá concurrir con el motor roto o averías al sector de la técnica y los mismos autorizan la reparación o cambio. En caso de cambio de motor, el piloto largará último la siguiente actividad oficial.

### **Art. 2 TAPA DE CILINDRO (Estándar):**

Original.

La cubicación mínima es de **27.5cm<sup>3</sup>** en su volumen de cámara hasta la última rosca de la bujía, la misma se realizará con aceite hidráulico de la marca YPF con la junta de amianto y con la probeta proporcionada por la categoría sin derecho a solicitar cambios en la misma, se utilizará tal cual se encuentra. Se cubicará con el cilindro vertical recto hasta el borde superior de la bujía respetando su ángulo de inclinación original.



- Altura de tapa de cilindro: 74mm +/- 0.5mm
- Diámetro de camisa: 68 mm
- Carrera: 54mm +/- 0.5mm.
- Junta de tapa de cilindro: mínimo 0.20mm

**NOTA:** Se prohíbe la junta de cobre.

**CASQUILLOS DE VÁLVULAS:** Deben ser originales manteniendo las siguientes medidas:

- Diámetro interno de admisión: 24.55mm
- Diámetro externo de admisión: 30.2mm +/- 0.5mm
- Diámetro interno de escape: 22.55mm
- Diámetro externo de escape: 28.2mm +/- 0.5mm

**BALANCINES:** Originales.

**GUIA DE VÁLVULA:** Original.

**VARILLA DE BALANCIN:** Original.

**PLATILLO DE VÁLVULA:** Original.

**RESORTE DE VALVULAS:** Original. Se permite un solo resorte por válvula.

- Altura: 30.5mm
- Diámetro del resorte exterior: 20mm
- Diámetro de alambre: 1.8mm

**NOTA:** Se permite endurecer con suplementos. Máximo 1.6mm por resorte. En caso de utilizar la arandela (tipo sombrero) original del motor, la misma cuenta como suplemento.

**VALVULAS:** Originales.

**VÁLVULA DE ADMISIÓN:**

- Diámetro: 27mm
- Largo: 64mm
- Asiento: 45°

**VÁLVULA DE ESCAPE:**

- Diámetro: 25mm



- Largo: 62.15mm
- Asiento: 45°

**VÁSTAGO:**

- Espesor: 5,5 mm

**Art. 3 ÁRBOL DE LEVAS (Estándar):**

Original

- Alzada máxima de admisión: 5,8mm
- Alzada máxima de escape: 5,8 mm.

**NOTAS:**

- No se permite ninguna modificación en su cruce, alzada y punto. Tienen que coincidir las marcas de puesta a punto del árbol de leva y cigüeñal con el punto muerto superior del pistón.
- La medida de los camones se controlará mediante comparador
- Se permite realizar el trabajo de endurecimiento de la leva para evitar su temprano desgaste.
- No se permite rellenar la leva ni realizar algún trabajo sobre el mismo que no sea el trabajo expresamente autorizado en el punto de arriba.
- La medición de la alzada se realiza mediante comparador cuya punta se coloca sobre el platillo, no sobre el balancín.

**Art. 4 BOTADORES:**

- Peso: 19gr mínimo.
- Diámetro: 7,90mm mínimo.
- Diámetro del platillo: 23,45mm mínimo.
- Largo: 34.60 mm mínimo.

**Art. 5 CIGÜEÑAL:**

Original.



- Peso sin ruleman: 1.52 kg +/- 0,1 kg
- Muñon: mínimo 29.95mm

### **NOTAS:**

- Se permite la reparación (mediante rellenado) de la salida de eje (chavetero) porta embrague en caso de daño. Se permite tratamiento "cromo duro".
- Se prohíbe cualquier trabajo sobre el mismo.
- No se permite alivianar ni balancear.

### **Art. 6 BIELA, PERNO Y PISTÓN:**

**BIELA:** Original respetando las siguientes medidas:

- Peso: 134gr
- Interior: 30mm
- Ojo: 18mm
- Largo: 131.18mm

**PISTON:** Original respetando las siguientes medidas:

- Peso sin aros: 140 grs +/- 1gr
- Diámetro: 68mm
- Altura: 49mm.

**NOTA:** Se prohíbe realizar cualquier tipo de trabajo en el pistón, incluyendo la modificación de los agujeros de lubricación del aro rascador de aceite.

**PERNO:** Original respetando las siguientes medidas:

- Diámetro: 18mm
- Largo: 53.8mm
- Peso: 48gr

**NOTA:** Queda prohibido todo tipo de trabajo sobre los mismos. (Marcas, pulido, etc.).

### **Art. 7 AROS:**

Original del motor.



- 1º aro: 1,50mm
- 2º aro: 1,50mm
- 3º aro rasca aceite: 3.10mm

**NOTA:** Quedan prohibidos los aros cromados y/o de competición de tipo “L” o la quita de algunos de ellos, siendo la cantidad original de tres unidades.

**Art. 8 CARTER / CILINDRO – SEMICARTER / CAMISA:**

Original, se debe poder identificar el número de serie del motor en el mismo. (NIWA o LT – XXX X), sin denotar ningún tipo de adulteración, la junta del semicarter tendrá que ser de espesor máximo 0,65mm.

**NOTAS:**

- En caso de la rotura, específicamente en la zona del encendido, se permite “SOLDAR” manteniendo la posición original. La misma será verificada con plantilla.
- Queda prohibido rectificar, reemplazar y/o encamisar.
- Se permite el bruñido manteniendo diámetro 68mm.
- Se permite utilizar sellador de juntas como junta.

**Art. 9 ESCAPE Y SILENCIADOR:**

Accesorio de Codo y silenciador son provistos por la categoría junto con el escape, marca **SPR**.

**Brida de escape:**

- Medida del agujero que apoya en la tapa de cilindro: 24mm

**NOTAS:**

- Se prohíbe la realización de cualquier modificación.
- La junta de escape a utilizar es libre.
- Cuando la técnica lo crea necesario, podrá solicitarle al piloto revisar el silenciador que está dentro de su escape cortando sus remaches originales y reemplazandolos nuevamente en caso de estar en reglamento.



- No se permite colocar pintura ni cualquier otro adhesivo al escape, el mismo debe encontrarse en el estado que fue provisto por la categoría

**Art. 10 VOLANTE:**

Original.

- Peso: 2,3 kg +/- 0.1kg.

**NOTA:** Queda prohibido cualquier tipo de trabajo sobre el mismo (Ej. Alivianar, balancear, etc.)

**Art. 11 FILTRO DE AIRE:**

Original. No se permite realizar ninguna modificación tanto en el filtro como en su tapa.

**Art. 12 ENCENDIDO:**

Bobina e imanes originales del motor, avance fijo.

**NOTAS:**

- Quedan prohibidos los sistemas de bobinas y encendidos variables o cualquier modificación en cuestión de posición o material original.
  - La luz de la bobina entre los imanes es libre.
  - Cuando la categoría lo solicite serán dadas las bobinas 1º, 2º y 3º después de la clasificación.
  - Queda terminantemente prohibido realizar algún trabajo sobre los tornillos que sujetan la bobina. Los mismos deben ser de 6mm obligatoriamente.
- a) El ventilador de refrigeración debe ser completamente original, sin modificaciones y con sus 24 aletas en correcto estado. No se permite ningún trabajo sobre el mismo. Puede ser de color blanco o negro, de material plástico.

**Art. 13 CARBURADOR (Estándar):**

Original.

- Medida de garganta: 19mm
- Largo de flautín: 28mm.
- Agujeros externos de flautín: máximo 0.60mm
- Medida de interior de flautín: 1.60mm
- Agujero chicler de baja: máximo 2.40mm



- Chicleres libres

**Art. 14 BUJÍA:**

Tipo y rosca original (respetando sus medidas) con una sola arandela de bujía y un solo electrodo. Libre graduación.

**Art. 15 TRANSMISIÓN :**

Embrague de tipo centrífugo, monomarca NOGUEIRA. Ajuste libre, en tolerancia y resortes.

- PIÑON: 12 dientes
- CORONA: 40 dientes
- CADENA: paso 420

**NOTAS:**

- No se puede alivianar ninguna pieza que sea original del embrague ejemplo: campanas y patines.
- Debe tener cubre cadena obligatoriamente, el material del mismo será de plástico y/u otro material pero NO puede ser de chapa/ fierro.
- Ajuste libre, en tolerancia y resortes.
- En el patín no puede colocarse ningún elemento adhesivo o abrasivo.
- No se permite canalizado de ventilación al embrague
- Se permite colocar encarrilador/ guía de cadena

**Art. 16 LASTRE:**

Lastre 1º puesto en final (resultado en pista): **5kg por única vez** que no se descargan a lo largo del año.

**Art. 17 ARRANQUE DEL MOTOR:**

El motor deberá contar con arranque a cuerda.

**Art. 18 TREN DELANTERO:**

Se permite únicamente la utilización de punta de eje con llanta delantera. No se permite la utilización de mazas. Todos los elementos que componen el tren delantero deben ser de origen nacional.



**Art. 19 TROMPA:**

Para su sujeción tiene que tener únicamente los ganchos que permiten su soltado rápido

**NOTA:** Se permite poner precintos en los ganchos de sujeción sin condicionar la correcta apertura de los mismos.

**Art. 20 CHASIS:**

Se permite la utilización únicamente de chasis NACIONAL homologado, libre de año y modelo. El mismo debe contar con trompa, babero, 1 pontón por lado y paragolpe trasero, todos estos elementos de plástico.

**NOTAS:** Se permite utilizar eje de 30mm hueco o macizo (prohibido los de titanio).

**Art. 21 TROCHA:**

La medida de la trocha trasera debe ser de un máximo de 1.20cm (medida del labio extremo de las llantas)

**NOTA:** Ante cualquier duda, antes de salir a pista puede verificar la misma, en el sector de técnica de la categoría.

**Art. 22 NEUMÁTICOS:**

Marca PRONEC del tipo CADETE que contienen número de serie sellados en color ROJO. Cada piloto deberá utilizar 2 (dos) juegos de gomas durante el año debiendo cambiar el primer juego en la 6ta fecha del calendario. (De la fecha 1 a la 5 inclusive se utiliza el primer juego. De la fecha 6 a la 10 se utiliza el segundo juego).

En caso de que un piloto inicie el campeonato entre la fecha 3 y 5 u 8 y 10, se le colocará en la clasificación un recargo de 4 décimas por el uso de neumáticos nuevos.

En caso de robo o extravío de un neumático, el piloto podrá solicitar que se le habilite el reemplazo por uno nuevo. El piloto deberá adicionar 3 Kg (Tres) por neumático que reemplace al peso mínimo.

En caso de que la categoría compruebe que los neumáticos han sido adulterados colocando productos que no están autorizados en este reglamento para su utilización, el piloto será excluido de dicho evento y sancionado por la categoría.

Los neumáticos de LLUVIA podrán ser marca IBF o marca PRONEC y se podrán compartir con pilotos de otras categorías en caso de ser necesario.

CADA JUEGO DE NEUMÁTICOS, YA SEA SLICK O DE LLUVIA, DEBE ESTAR COMPUESTO POR DOS GOMAS DELANTERAS Y DOS GOMAS TRASERAS.

**Art. 23 NÚMEROS:**

Deberán identificarse en los pontones, corbata y paragolpes trasero, de manera visible en los cuatro lados.

En el formato: Fondo BLANCO, números ROJO

No se admiten números “ARTÍSTICOS”, pudiendo exigir al piloto, el Comisario Deportivo como la misma Organización, el cambio de los mismos.

**Art. 24 BULONERIA GENERAL:**

Se permite colocar espárragos con las mismas dimensiones y medidas de los tornillos originales, excepto la entrada de la boquilla del escape, que puede ser espárrago de 8mm con terminación de 6mm, para sujetar las tuercas del lado del escape.

**Art. 25 FRENOS:**

Se permite el uso de freno sobre eje trasero de fabricación **NACIONAL** y se autoriza el uso de bomba simple importada marca Righetti, siendo los demás componentes de origen **NACIONAL**.

**NOTA:** El canalizado de ventilación de los frenos, se permite de material plástico, no de metal.

**Art. 26 COMBUSTIBLE:**

Se permite la utilización de Nafta del tipo **SUPER** de la marca **YPF ÚNICAMENTE**.

**NOTA:** No se admite la aeronafta.

Cuando la categoría lo crea necesario se proveerá el combustible. En caso de que cada piloto traiga su combustible, el Comisario Técnico realizará la medición del octanaje de la misma.

**Art. 27 RECLAMOS o DENUNCIAS:**

El derecho a reclamación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA.

El mismo deberá realizarse por escrito acompañado por una caución en efectivo que será informando su valor por comunicado de la FRAD, tanto para una denuncia deportiva como técnica.

El tiempo para realizar apelación técnica es 1/2 (media) hora de publicada la clasificación.

Si la reclamación y/o denuncia es procedente, se le reintegrará el importe de la caución al reclamante.

Si no se hace lugar al reclamo, el reclamado podrá solicitar del reclamante, el reintegro de los gastos que ocasionare el reclamo efectuado, y el reclamante perderá, además, la caución abonada.

**Art. 28 APELACIONES:**

El derecho a apelación solo corresponde a los concurrentes, según lo previsto en el RDA. El mismo deberá realizarse por escrito acompañado por una caución en efectivo que será informando su valor por comunicado de la FRAD, tanto para una apelación deportiva como técnica.

El tiempo para realizar apelación técnica es 1 (una) hora de su comunicación fehaciente de exclusión.

**No existe otra forma de apelación.”**

**Lo que no esté expresamente autorizado en el presente reglamento está prohibido.**

**NOTA IMPORTANTE:** Es obligación de Piloto, Concurrente, y/o Preparador la lectura del presente reglamento. Participando en la competencia, usted acepta el mismo. Su desconocimiento no es justificación ante las autoridades en caso de haber una sanción técnica.

