



FEDERACIÓN METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

A.P.K.

Asociación Propietarios de Karting

REGLAMENTO TÉCNICO 2026

CATEGORÍA MASTER KART PLUS PRE-JUNIOR

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 10 (DIEZ) años cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar y máximo 13 (TRECE) años cumplidos durante el año del Campeonato.

No podrán competir o continuar en esta categoría pilotos con 14 años.

Peso Mínimo: 135kg.

NOTA:

- Para los pilotos disminuidos físicamente se le otorgará el beneficio de 15kg menos de peso y 1 diente más de transmisión.
- Para los pilotos excedidos más de 5kg SIN PLOMO se les otorga el beneficio de 1 diente más de transmisión

DENOMINACIONES:

- a) Se entiende por ORIGINAL: Toda pieza fabricada y montada en el karting la cual es declarada por su respectivo fabricante.
- b) Se entiende por ESTÁNDAR: Toda pieza original que mantenga las características de fabricación en serie, sin algún tipo de modificación.
- c) Se entiende por SIMILAR: Toda pieza de diferente fabricante que cumpla con las mismas características del fabricante original, ya sea chasis o motor.
- d) Se entiende por OPCIONAL: Poder quitar o dejar una pieza.
- e) 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 8hp 270cc de la marca NIWA (Procedencia China). El mismo deberá estar precintado y pintado (del modo que lo estipula la categoría) **antes de la prueba de clasificación.** Su incumplimiento en tiempo y forma será motivo de sanción.

NOTAS:

- El mismo será precintado en la tapa del lado del embrague el día de la carrera 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 que sea necesario regular válvulas, se deberá ir a la técnica donde se autoriza el corte de precinto para la regulación delante del técnico y se volverá a precintar. A su vez, si se requiere cambiar algún balancín (sin que el mismo se encuentre roto), se le medirá la alzada antes de realizar el cambio para constatar su correcto valor.
- No se permite el intercambio de piezas entre motores de distintas marcas, salvo los elementos expresamente permitidos en este reglamento.

- Queda terminantemente PROHIBIDA la utilización de blocks que no sean de la marca NIWA.

Art. 2 TAPA DE CILINDRO:

Original.

La cubicación mínima es de **36cm³** 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: 95mm +/- 0.5mm
- Diámetro de camisa: 77 mm
- Carrera: 57.95mm +/- 0.5mm.
- Junta de tapa de cilindro: libre de espesor

NOTA: Se prohíbe la junta de cobre o chapa

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

- Diámetro interno de admisión: máximo 25,28mm
- Diámetro externo de admisión: 33,28mm +/-0,5mm
- Diámetro interno de escape: máximo 21,25mm
- Diámetro externo de escape: 29,28mm +/-0,5mm

BALANCINES: Originales.

GUIA DE VÁLVULA: Original.

VARILLA DE BALANCIN: Original.

PLATILLO DE VÁLVULA: Original.

RESORTE DE VALVULAS: Original. Se permite uno por válvula.

- Altura: 39,5 mm
- Diámetro del resorte exterior: 26 mm +/- 0,1.
- Diámetro de alambre: 2,9 mm +/-0,1.

VALVULAS: Originales.

VÁLVULA DE ADMISIÓN:

- Diámetro: 30mm
- Largo: 84.10mm
- Asiento: 45°

VÁLVULA DE ESCAPE:

- Diámetro: 26mm
- Largo: 82.90mm
- Asiento: 45°

NOTA:

- Es OPCIONAL la utilización de la arandela (tipo sombrero) original del motor en la válvula de admisión.

Art. 3 ÁRBOL DE LEVAS:

Original.

- Alzada máxima de admisión: 6.5mm
- Alzada máxima de escape: 6.5mm.
- Camon de admisión: máximo 5.74mm
- Camon de escape: máximo 5.74mm

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:

Originales.

- Peso: 32gr mínimo.

Art. 5 CIGÜEÑAL:

Original.

- Peso mínimo: 3,23 kg con rulemán del lado del encendido.
- Muñón estándar: 32,95mm.

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. El único trabajo permitido sobre dicho elemento, a título preventivo, es hacerle un orificio en un lugar adecuado, a fin de que la pieza tenga una mejor y mayor lubricación.

- Peso mínimo: 217gr +/- 1gr
- Largo: 151.48mm

PISTÓN: Original y en su posición original. El mismo no debe presentar ninguna saliente sobre el cilindro.

- Posición del pistón: mirando el motor desde atrás hacia adelante
- Diámetro: máximo 77mm
- Largo (total tomado en pollera): 59 mm +/- 0,1mm.
- Peso con aros: 208gr +/- 2gr

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.

- Diámetro: 18mm +/- 0,1mm.
- Largo: 59,3mm +/- 0,5mm.
- Peso: mínimo 65gr

Art. 7 AROS:

Medidas:

- **1er Aro** de Fuego: 2mm
- **2do Aro** de compresión: 2mm
- **3ro Aro** rascador de aceite: 2,7mm.
-

NOTA: No se permiten los aros denominados “aros negros”.

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.
- Todas las partes del motor que vayan con bulones se pueden suplantar por espárragos de las mismas medidas que los bulones. En algunos casos pueden ser de 6 x 8 o de 8 x 6 en medida exterior.
- Queda prohibido rectificar, reemplazar y/o encamisar.
- Se permite el bruñido manteniendo diámetro 77mm + 0,2mm.

- 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: 29mm
- Enganche de resorte: Debe estar colocado a 20mm medidos desde el apoyo de la brida en la tapa.
- Largo de caño entre brida y escape: 295mm (medido según plantilla)

NOTAS:

- Se prohíbe la realización de cualquier modificación que no sea llevar el agujero anteriormente mencionado a la medida permitida. Se podrá variar la posición del silenciador con respecto al codo de escape.
- 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 reemplazándolos 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 DEL MOTOR:

Original

- Peso mínimo: 4,0kg

NOTAS:

- No se permite alivianar ni balancear.
- Los únicos elementos de medición válidos son los que pertenecen a la técnica.

Art. 11 FILTRO DE AIRE:

Original del motor 8HP o 13HP. No se permite realizar ninguna modificación tanto en el filtro como en su tapa ni intercambiar piezas entre ambos modelos.

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 original 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.
- 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:

Original del motor de 13HP.

- Medida de garganta: 27mm
- Largo de flautín: 30mm
- Agujeros externos de flautín: máximo 0.60mm
- Medida de interior de flautín: 2.50mm
- Agujero superior del flautín: 1.90mm
- Agujero chicler de baja: máximo 2.40mm
- Chicleres libres

Art. 14 BUJIA:

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

- Largo máximo de la rosca: 18,75 mm +/- 0,1.

NOTAS:

- Se prohíbe modificación alguna sobre la bujía a utilizar.
- No se permite modificar la arandela de la bujía

- Se permite la utilización de bujías con punta iridium

Art. 15 TRASMISIÓN:

Embrague de tipo centrífugo con piñón de 13 dientes, se permite UNICAMENTE marca Nogueira.

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

CORONA: Se permite UNICAMENTE de 39 dientes

CADENA: Se permite únicamente paso 420.

Art. 16 BOMBA DE COMBUSTIBLE:

De vacío, libre de marca. No se permite bomba mecánica ni eléctrica.

Art. 17 RODAMIENTO:

Original.

Art. 18 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 su correcta apertura.

Art. 19 ARRANQUE DEL MOTOR:

El motor deberá contar con arranque a cuerda.

Art. 20 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. 21 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.

NOTA: Se permite utilizar únicamente eje de 40mm hueco (prohibido los de titanio).

Art. 22 TROCHA:

La medida de la trocha trasera debe ser de un máximo de 1.40cm (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. 23 NEUMÁTICOS:

Cada piloto deberá utilizar 2 (dos) juegos de gomas durante el año. Los regímenes serán divididos en dos mitades y con las siguientes marcas de neumáticos.

Marca IBF del tipo SLICK que contienen número de serie sellados en color ROJO. Este neumático se utilizara de la fecha 1 a la fecha 5 inclusive.

De la fecha 6 a la fecha 10 se utilizaran neumáticos de marca PRONEC del tipo SLICK que contienen números de series sellados en color ROJO.

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 5 Kg (cinco) 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 NEUMATICOS, YA SEA SLICK O DE LLUVIA, DEBE ESTAR COMPUESTO POR DOS GOMAS DELANTERAS Y DOS GOMAS TRASERAS.

Art. 24 NÚMEROS:

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

En el formato: Fondo AZUL, números BLANCOS

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

Art. 25 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. 26 FRENOS:

Se permite únicamente 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. 27 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. 28 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. 29 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 y la aceptación del mismo. Su desconocimiento no es justificación ante las autoridades en caso de haber una sanción técnica.