



FEDERACIÓN METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

A.P.K.

Asociación Propietarios de Karting

REGLAMENTO TÉCNICO 2026

CATEGORÍA MASTER KART PLUS C

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 15 (QUINCE) años cumplidos a la fecha de la primera carrera en la que vaya a participar.

La participación de los pilotos quedará a criterio y decisión de la categoría.

No podrá participar ningún piloto que haya estado compitiendo en otra categoría de karting y/o autos federados.

Peso mínimo: 170 kg.

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 mayores de 45 años 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 13hp 390cc 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.**
- El carburador será precintado de tornillo a tornillo. En caso de falla o necesidad de cambio, el mismo se debe realizar en la técnica con autorización del técnico y delante del mismo, entregando en el acto el carburador que se cambia para que el técnico lo revise. En caso de estar en reglamento el carburador saliente, no se efectuará ningún recargo. En caso de que el preparador o piloto vayan a técnica con el carburador ya cambiado y/o el precinto cortado,

será motivo de exclusión parcial y/o definitiva según gravedad del caso o que sea en la prueba Final.

- 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 **56cm³** 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.

- Diámetro de cilindro: 88mm +0,2mm
- Carrera: máximo 64,1mm.
- Altura de tapa de cilindro: 95mm mínimo medido desde el plano de la tapa hasta plano de asiento de tapa de válvula.
- 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 30,2mm
- Diámetro externo de admisión: 39mm +/-0,5mm
- Altura del casquillo de admisión: 8mm +/-0,2mm
- Diámetro interno de escape: 27,1mm +/-0,2mm
- Diámetro externo de escape: 35mm +/-0,2mm
- Altura del casquillo de escape: 8mm +/-0,5mm.

BALANCINES: Originales.

GUIA DE VÁLVULA: Se permite de bronce manteniendo las medidas originales.

- **Largo de guía: 37,15 mm +/- 0,05 mm**

VARILLA DE BALANCIN: Original.

PLATILLO DE VÁLVULA: Original.

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

- **Altura: 39,7 mm**
- Diámetro del resorte exterior: 26 mm +/- 0,1mm.
- Diámetro de alambre: 2,9 mm +/-0,1mm.

NOTAS:

- Es **OBLIGATORIA** la utilización de la copita de válvula de escape
- Es **OBLIGATORIA** la utilización de la arandela (tipo sombrero) en la valvula de escape original del motor.
- No se permite suplementar.

VÁLVULAS: Provistas por la categoría con las siguientes medidas:

- **ADMISIÓN:** Diámetro 35mm. **Largo 86,05mm** +/- 0,05. Asiento 45°.
- **ESCAPE:** Diámetro 31mm. Largo 85,03mm +/- 0,05. Asiento 45°.
- **TRABA:** Original del motor.

NOTAS:

- Se permite esmerilar los asientos para mantener el sellado del mismo.
- No se permite pulir, mecanizar ni aportar material a los conductos.
- La tapa se puede encasquillar respetando las medidas originales.
- Es **OBLIGATORIO** colocar la manguera del venteo de aceite correspondiente a la tapa de válvulas del motor debiendo dirigir la misma a un depósito que acumule el aceite y evite su volcado a la pista.
- Es **OPCIONAL** tener el retén en la válvula de admisión.

Art. 3 ÁRBOL DE LEVAS:

Original.

- Balanceador del motor: Peso entre 700gr y 730gr
- Leva: Peso 840gr + 5gr

Medidas:

- Diámetro de apoyo mínimo: Original.
- Alzada máxima de admisión: 7,5mm
- Alzada máxima de escape: 7mm.
- Camon de admisión: máximo 6,60mm
- Camon de escape: máximo 6,10mm
- Medida de círculo base: Original

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.
- NO se permite el uso de árbol de levas marca HONDA (Ej: RC192F – Peso 725gr +/- 2gr)
- La medida de los camones se controlará mediante comparador
- Se permite realizar el trabajo de endurecimiento de la leva para evitar su temprano desgaste.
- Se permite el rellenado de la leva manteniendo las medidas originales y las expresadas en el presente reglamento. La categoría cuenta con levas rellenas para la venta.
- La medición de la alzada se realiza mediante comparador cuya punta se coloca sobre el platillo, no sobre el balancín
- El mismo será medido con la siguiente plantilla



Art. 4 BOTADORES:

- Peso: 29gr mínimo.
- Diámetro: 8,90mm mínimo.
- Diámetro del platillo: 25,70mm mínimo.
- Largo: 45 mm mínimo.

Art. 5 CIGÜEÑAL:

- Ancho máximo de cigüeñal (tomado desde engranaje de distribución hasta tope de rulemanes): 107mm +/-0,2.
- Muñón estándar: 36mm.
- Medida de rectificado: 35mm en todo su recorrido del muñón
- Peso mínimo: 3,65 kg con rulemán del lado del encendido.

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.

- Medida estándar: 84,03mm (medido de base de apoyo del perno a base de apoyo del cigüeñal)
- Peso mínimo: 250gr +/- 1gr sin cojinete.

NOTA: Se permite poner metales o cojinetes a la biela

OPCIONAL:

- Biela marca SAENZ. Peso con metales: 395gr +/- 2gr.
- Biela marca NIWA. Peso con metales: 270gr +/- 2gr.
- Biela de DURAL, provista por la categoría. Peso con metales: 365gr +/- 2gr.
- Biela marca HONDA. Peso con metales: 320gr +/- 2gr (con su respectiva/o marcación/ sello)

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 88mm**
- **Largo (total tomado en pollera): 66,50 mm +/- 0,1mm.**
- Peso con aros: 345gr +/- 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: 20mm +/- 0,1mm.

- Largo: 61,5mm +/- 0,5mm.
- Peso: mínimo 65gr

Art. 7 AROS:

Originales.

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 88mm + 0,2mm.
- Se permite utilizar sellador de juntas como junta.
- **Se permite la utilización de block sin numeración únicamente con previa supervisión y aceptación de la categoría. La misma se encargará de sellarlo en caso de estar en condiciones.**

Art. 9 MÚLTIPLE y CODO DE ADMISIÓN:

Provisto por la categoría. Dentro del múltiple de admisión, tiene realizado el orificio para la toma de aire del vacío.

CODO DE ADMISIÓN: El mismo cuenta con un rackord de admisión de aire que se conecta a la bomba de combustible para su funcionamiento. Medida máxima: 30mm en sus dos salidas

NOTAS:

- Se permite cortar la saliente interior de la rosca del rackord para que quede al ras del codo.
- Las juntas del carburador deben ser de las mismas medidas de la base.
- La junta de admisión debe ser de papel de junta de un máximo de 3mm. Se prohíbe el material de chapa o baquelita en la misma.
- Se prohíbe la modificación/pulido o cualquier trabajo dentro de la pieza.
- Se permite hermanar la brida con la tapa de cilindro solo modificando el exterior de la misma, sin realizar modificación alguna sobre el interior de la misma
- No se permite colocar pintura ni cualquier otro adhesivo al codo de admisión, el mismo debe encontrarse en el estado que fue provisto por la categoría

Art. 10 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 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. 11 VOLANTE DEL MOTOR:

Original

- Peso mínimo: 4,0kg

NOTAS:

- Se permite alivianar y balancear el mismo hasta el peso mínimo expresado anteriormente.
- Los únicos elementos de medición válidos son los que pertenecen a la técnica.

Art. 12 FILTRO DE AIRE:

Provisto por la categoría. El mismo debe contar OBLIGATORIAMENTE con el logo de la categoría.

Medidas:

- Largo: 150mm
- Diámetro: 87mm

NOTAS:

- Se prohíbe el uso de accesorios para el filtro de aire del motor que generen incremento en el caudal de aire al mismo.
- Se autoriza, en condiciones de lluvia o pista mojada, el uso de un tapa-filtro CILÍNDRICO que cubra el filtro original (el filtro debe permanecer en su posición original. Su uso fuera de esta indicación es motivo de descalificación de la competencia.) Diámetro máximo: 120mm

Art. 13 ENCENDIDO:

Bobina e imanes originales del motor, avance fijo.

NOTAS:

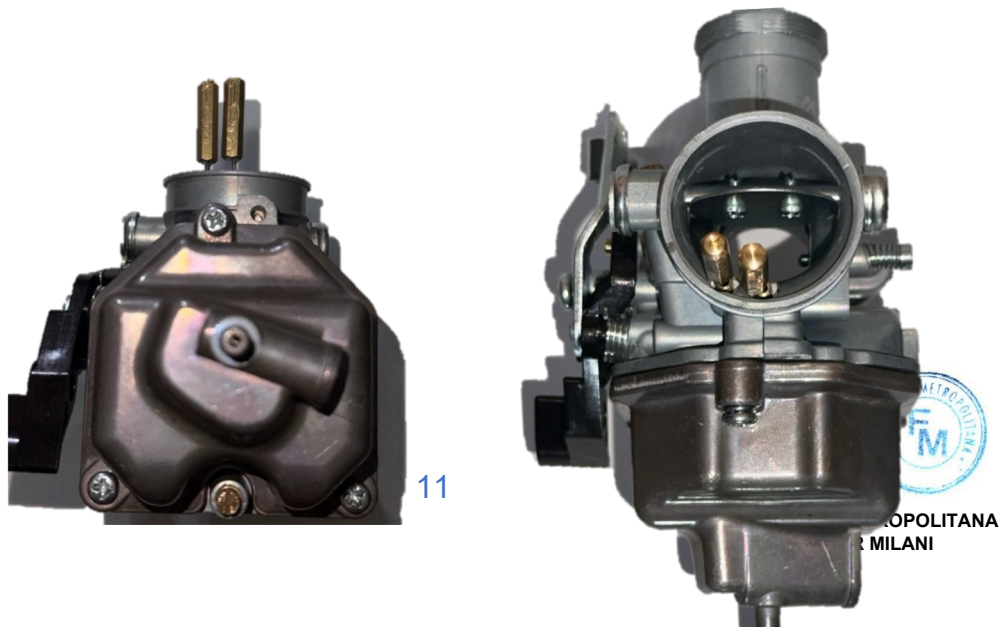
- Quedan prohibidos los sistemas de bobinas y encendidos variables o cualquier modificación en cuestión de posición original o material original.
- La luz de la bobina entre los imanes es libre.
- Cuando la categoría lo solicite serán dadas las bobinas 1º, 2º y 3º después de la clasificación.

- 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. 14 CARBURADOR:

Se permite utilizar ÚNICAMENTE carburador de la marca MLKUNL MODELO DAKAR CG150 S/BOMBA con las siguientes medidas:

- Máximo de cortina: 22mm
- Máximo de difusor inferior: 2.70mm
- Máximo de difusor superior: 3.65mm
- Largo máximo de difusor: 10.50mm +/- 0.02mm
- Diámetro interno de boca a boca de toma de aire: De 33mm a 35mm +/- 0.5mm
- Diámetro interno de orificio de entrada de aire izquierdo (mirando el carburador en su posición original): 2.00mm y el orificio dentro del mismo es de 1.25mm + 0.02mm
- Diámetro interno de orificio de entrada de aire derecho (mirando el carburador en su posición original): 1.90mm y el orificio dentro del mismo es de 1.05mm + 0.02mm



- Medida de agujero de baja: máximo 1.00mm



- Agujeros externos 0.80mm



de flautín de baja: máximo

- Medida de interior de flautín de baja: 1.60mm + 0.05mm



- Agujeros externos máximo 0.75mm

de flautín de alta:



- Medida de interior de 0.05mm

flautín de alta: 2.80mm +



- Medida de agujero de aire: máximo 0.85mm



NOTAS:

- La técnica contará con elementos de medición que serán los únicos permitidos para verificar las medidas especificadas anteriormente. También contarán con un carburador original como patrón.
- Se permite agrandar y/o cambiar los chicleros.
- Se permite el cambio de posición de aguja de cortina, pero no se permite realizar ningún trabajo sobre la misma, debe ser original.
- Se prohíbe el uso de cortina plana.

- No se permite realizar ningún trabajo/ modificación sobre el difusor, los conductos y el interior de la flauta, debiendo conservar los mismos sus medidas y formas originales.
- Es **OBLIGATORIO** colocar la manguera del venteo de nafta correspondiente a la cuba del carburador debiendo dirigir la misma al mismo depósito que acumula el aceite y evite su volcado a la pista.

Art. 15 BUJIA:

Original del motor o marca libre de 1 o 3 electrodos, con rango térmico libre.

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

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. 16 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/ hierro.
- 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: Fija de 39 dientes.

CADENA: Se permite únicamente paso 420.

Art. 17 BOMBA DE COMBUSTIBLE:

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

Art. 18 LASTRE:

Lastre 1º puesto en final **3kg**, 2º puesto en final **2kg** y 3º puesto en final **1kg**.

NOTAS:

- El lastre es de **máximo 9kg**, para descargar debe terminar la final en pista del 9º puesto **INCLUSIVE** para atrás.
- Se aplica a los resultados en pista, no en técnica.
- En caso de que el piloto no concurra a una fecha y tenga lastre, el mismo no se descarga.

Art. 19 RODAMIENTO:

Libre, manteniendo las medidas originales.

Art. 20 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. 21 ARRANQUE DEL MOTOR:

El motor deberá contar con arranque a cuerda.

Art. 22 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. 23 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. 24 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. 25 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 utilizarán 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. 26 NÚMEROS:

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

En el formato: Fondo NEGRO, números AMARILLOS.

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

Art. 27 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. 28 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. 29 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. 30 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. 31 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.