



FEDERACIÓN METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

PROKART
Reglamento Técnico
Categoría MINI PROMO
AÑO 2025

1. VIGENCIA:

El presente reglamento tendrá vigencia desde el 1º de Enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2025

2. 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 estarán restringidas únicamente al elemento liberado.

Las dudas originadas en el presente reglamento deberán ser consultadas por escrito a la Federación METROPOLITANA, única autoridad de interpretación y aplicación del presente reglamento, obteniendo respuesta 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.

3. EDADES:

Para pilotos de 7 (siete) años a un máximo de 13 (Trece) años.

4. CHASIS:

Con habilitación CNK-ACA Vigente.

Solo 1 chasis para todo el campeonato que se precintara.

Se notifica a todos los participantes que el criterio de esta categoría es ir incursionando con la mayor prioridad CHASIS NACIONALES único objetivo incrementar la industria nacional.

Para chasis nacionales estos tendrán un hándicap de **2** kg. Menos (Ninguna pieza periférica podrá tener magnesio y todos los elementos deberán ser nacionales.

COMBUSTIBLE Nafta de expendio comercial, libre marca nacional.

Lubricante: Libre origen, marca tipo y porcentaje. Prohibido el uso de aditivos que aumentan el octanaje. Se entregará la Nafta en parque cerrado a los pilotos que llegaron entre los tres primeros puestos de la competencia anterior. Cada piloto deberá concurrir con su lubricante cerrado y preparado delante del comisario técnico o personal autorizado. La comisión técnica se reserva el derecho de proveer el carburante sin aviso al inicio de la competencia, ya sea en series o final, en este caso el piloto deberá proveer el lubricante en su envase original cerrado

5. Medidas de Trocha:

Trocha trasera máximo 1.150 mm

Llantas

Para neumáticos Slip se permitirán llantas delanteras de 5 pulgadas y

Para las traseras 6 pulgadas.

Para lluvia 5.1/2 a 6 pulgadas

6. PESO:

Con piloto **115 Kilogramos** mínimos en línea de llegada.

Cuando un piloto sin lastre supere ese peso, tendrá la opción de aumentar un diente de

Corona por cada 5 kg de exceso, para hacer uso de esta opción, no tendrá que tener lastre alguno.

Se recargará con lastre 3, 2 y 1 Kg al ganador, Segundo y Tercero de cada competencia

Respectivamente. Solo podrá quitar el lastre si no entrara dentro de los tres primeros en la Competencia siguiente y se cargará un máximo de 6 Kg.

En caso que el piloto que carga lastre estuviera ausente en las siguientes competencias, mantiene el recargo hasta la fecha que vuelva a participar, descargara si no entrara dentro de los 3 primeros puestos.

Como todos los años en la 1º fecha se tomaran los pesos del piloto y chasis por separado para tener un promedio de peso general, de acuerdo a este resultado se podrá modificar el Peso, según lo requiera la categoría.

7. COLOR DE NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números Negro sobre fondo Amarillo en un todo de acuerdo a las normas RAK.

Los números a utilizar son del 100 al 199.

8. MOTORES: Marca PARILLA MINI SWIFT (completamente original) Totalmente original, solo se permitirá, trabajar con las juntas de base de cilindro siendo el espesor mínimo 0,30mm, se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro, deberá de la medida exterior de la camisa por interior mínimo. El punto del encendido será libre. Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido. La junta entre el cilindro y el colector de escape deberá ser de 1,5mm+-0.5mm y deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. La junta de admisión deberá ser de 1mm+-0.5mm y en el caso

del carburador su orificio no deberá tener efecto de encausado de flujo. Bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor.

Un motor por fecha, que se precintará a partir de la clasificación. El cambio de motor sufrirá un recargo de 10 puestos en la actividad oficial próxima. El mismo recargo sufrirá si el precinto es abierto. Solo se exceptúa en el caso de que la apertura se realice en presencia del comisario técnico de la federación metropolitana. Solo se puede realizar para verificar si sufrió una rotura. Únicamente se podrán sustituir las juntas u o´ring.

9. CARBURADOR

Tilltson HW31A deberá mantener los reglajes originales. Solo podrá cambiar pieza idéntica características y código de fabricación.

Queda prohibido adulterar las dimensiones y el agregado de material en sus partes internas.

Deberá mantener las medidas y características según ficha del fabricante, Se corrobora con las plantillas.

10. FILTRO DE AIRE

Original del motor

En caso de lluvia se podrá utilizar el filtro de aire del motor grande con su respectiva tapa de lluvia.

11. Embrague: 4900 RPM Máximo

a. Batería

Cada piloto deberá tener su batería propia.

b. Bujía

Original del motor NGK B10 EGV y propiedad del usuario final, no provisto por el prestador de motores.

c. Corona

Será de 84 dientes.

Se permitirá a aquel que tenga un sobrepeso mayor a 7 Kg corona de 85 dientes.

Piñón 11

10. EJE Esta permitido utilizar ejes nacionales (Prokart)

12. NEUMÁTICOS

Con habilitación CNK-ACA Vigente. Provistos por la categoría

Renuevan cada 3 carreras. 3 participaciones

Los pilotos que debuten en las fechas que no hay cambio de neumáticos deberán realizar las Tandas de Equiparación de neumáticos el sábado previo al evento, girando 30 vueltas con sensor puesto.

En caso de debutar luego de dos eventos realizados, deberán realizar la tanda de equiparación de 30 vueltas con sensor puesto el sábado previo al evento y cargar 1 kilo de lastre en cada neumático el día de la carrera. Total 4 kg

La categoría mantendrá los neumáticos en guarda hasta la próxima fecha que deban ser utilizados.

Para el caso de avería de un neumático durante el día de la competencia, éste podrá ser reemplazado por uno similar, con igual desgaste, y con aprobación obligatoria del revisor técnico de la categoría.

Neumáticos de lluvia. Provistos por la categoría

En el caso de una avería en uno de los neumáticos de carrera se podrá usar un neumático de entrenamiento. Esto será controlado por la Técnica de la categoría.

Todo lo que no está expresado en este Reglamento, está prohibido.

