REGLAMENTO TECNICO
CATEGORIAS

MICRO
MINI

Campeonato Nacional
Formula Karts (FK) 2023

CONTENIDO

1. - CATEGORIAS

1.1 MICRO 4
1.2 MINI 4

2.- PESOS OFICIALES

2.1 MICRO 4
2.2 MINI 4

3. – MOTORES

3.1 MOTOR 4
3.2 CABEZA 4
3.3 EMPAQUE DE CABEZA 4
3.4 BUJIA 4
3.5 CILINDRO 5
3.6 PUERTOS DE ESCAPE, ADMINISION Y BOOTS PORT 5
3.7 PISTON 5
3.8 ANILLO 5
3.9 PERNO 5
3.10 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO 5
3.11 CIGÜEÑAL Y BIELA 5

3.12 BALEROS Y RETENES DEL CIGüEÑAL 5
3.13 CLUTCH Y PROCEDIMIENTO DE MAXIOMO DEBRAYE 6
3.14 TAPAS DE MOTOR (CASES) 6
3.15 CARBURADOR 6
3.16 NUMERO DE VUELTAS EN ESPREAS DE ALTA Y BAJA DEL CARBURADOR 6
3.17 GASOLINA 6
3.18 FILTRO DE AIRE (RIÑON) 6
3.19 ARNES DE IGNICION 6
3.20 ESTATOR 6
3.21 BOBINA 6
3.22 ESCAPE (PIPA) 6
3.23 FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA) 6
3.24 ESCAPE (PIPA) 7
3.25 FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA) 7
3.26 EMPAQUE DE FLANCH DE ESCAPE 7
3.27 FLANCH DE ESCAPE PARA MICRO 7
3.28 ENGRANE DELANTERO 7
3.29 ANEXO DE DIAGRAMA ESQUEMATICO E INTERCAMBIO DE PIEZAS 7

CAMPEONATO NACIONAL
FK FORMULA KARTS

4.- CHASIS

4.1CHASIS 7
4.2ANCHO DE VIA 7
4.3AERODINAMICA 7
4.4RINES Y LLANTAS 7
4.5LLANTAS PISO SECO 7
4.6LLANTAS PARA LLUVIA 7
4.7CUBRE CADENA 7
4.8CARROCERIA 7
4.9DEFENSA TRESERA 8

5.- RECLAMO DE MOTOR 8

CAMPEONATO NACIONAL
FK
FORMULA KARTS

1. CATEGORIAS

1.1. MICRO. Categoría reservada para pilotos de 7 a 10 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del comité directivo del Campeonato Nacional Formula Kart (FK).

1.2. MINI. Categoría reservada para pilotos 9 a 13 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del comité directivo del Campeonato Nacional Formula Kart (FK).

No está permitido el cambio a categorías inferiores una vez iniciado el campeonato (ej. MINI a MICRO).

2. PESOS OFICIALES

2.1. MICRO. 105 kg.

2.2. MINI. 115 kg.

3. MOTOR

3.1. MOTOR: Original OEM sin ninguna modificación en su interior, así como en su exterior, con un diámetro de cilindro de 41.80mm (máximo diámetro teórico 42.07mm) y una carrera de biela de 43.15mm como máximo.

3.2. CABEZA: Original OEM. De material de aluminio, sin ninguna modificación en su forma y volumen.

El squish band deberá tener una medida mínima de .65mm y deberá ser tomada de cada lado del pistón, y al centro del pistón, en línea al perno sumando ambas medidas y divididas entre dos. (diámetro de soldadura de medición de 1.6mm.).

En el caso de controversia visual se cubicará, con el siguiente procedimiento: se utilizará una bureta, líquido de frenos DOT5, y un acrílico, se pondrá grasa para sellar entre la cabeza y el acrílico y se llenará con líquido NO pudiendo cubicar menor 7.0cc. Si fuese menor dicha cubicación será motivo a sanción.

No está permitido ningún tipo de modificaciones externas a la cabeza de cilindro tales como aditamentos de enfriamiento o de incremento de temperatura, el exterior de la cabeza del motor deberá mantenerse en su forma y textura original.

Cualquier modificación en su interior que visualmente se detecte será motivo de sanción.

3.3. EMPAQUE DE CABEZA: Libre

3.4. BUJIA: Sin ninguna modificación en su forma y tamaño. La bujía tendrá que ser instalada con su rondana original. En caso de tener sensor de temperatura en la bujía, se podrá quitar la rondana original de la misma para ser sustituida por el sensor de temperatura. Únicamente se permitirán estos números de bujía:

- NGK BR_EG o BR_EIX IRIDIUM

Nota: El grado térmico de la bujía es libre.

3.5. CILINDRO: Original OEM PARILLA 60cc de material de aluminio, sin ninguna modificación de altura, maquinado, rayado, cortado, pulido, soldado de ningún tipo, o tratamiento de cerámica u otro o agregado de material o modificación alguna en su interior o su exterior. No se permiten cilindros reconstruidos.

No está permitido ningún tipo de modificaciones externas al cilindro o a la cabeza del motor tales como aditamentos de enfriamiento o de incremento de temperatura, el exterior del cilindro deberá mantenerse en su forma y textura original.

La tolerancia permitida en el largo del cilindro es de 67.6mm+/-0.10mm.

3.6. PUERTOS DE ESCAPE, ADMISION Y BOOTS PORT: Original OEM PARILLA 60cc sin ninguna modificación, no está permitido el maquinado, porteado, pulido, añadir material o tratamiento de cualquier tipo.

3.7. PISTON: Original OEM PARILLA 60cc. De material de aluminio. No está permitido el maquinado, o tratamiento de ningún tipo al pistón. Con una altura total de 49mm +/-.2mm, con corte en la falda del pistón de 22.5mm+/-.05mm y un peso con anillo incluido de 60gms. El director técnico tendrá muestras autorizadas de estos para su cotejo.

3.8. ANILLO: Original OEM PARILLA 60cc. De material cast iron, sin ninguna modificación.

3.9. PERNO: Original OEM PARILLA 60cc, Sin ningún tipo de modificación con una longitud de 35.0mm+/-.2mm y un diámetro de 12.0mm+/-.1mm y un peso 15.5gms.

3.10. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre

3.11. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM PARILLA 60cc con números de parte del fabricante U04A-61385A y U04A-61390A de material de hierro con un peso mínimo completo el cigüeñal de 1190 gms y con un peso mínimo de biela sola de 80 gms, sin ningún tipo de modificación, No está permitido balancear. La cuña de cigüeñal deberá ser OEM PARILLA sin ninguna modificación en su forma, posición o textura.

3.12. BALEROS, RETENES CIGÜEÑAL: Original OEM PARILLA 60cc pudiendo ser sustituidos por su equivalente en diferente marca o proveedor (no está permitido el uso de valeros de cerámica o materiales exóticos).

CAMPEONATO NACIONAL
FORMULA KARTS

3.13.-CLUCTH. – Original OEM PARILLA 60CC sin ningún tipo de modificación o agregado de material. El cuerpo de pastas de clucth y la campana de clucth no deberán contener grasa ni aceite y deberán mantener su posición original estando prohibido cualquier tratamiento sobre las pastas del clucth, máximo debraye de clucth 5,500 rpm.

Para determinar el máximo debraye de clucth se realizará cualquiera de las siguientes 2 pruebas de debraye. Estando dentro del reglamento técnico si una de las dos pruebas que a continuación se describen sean completadas satisfactoriamente.

Prueba 1: Con el piloto arriba del kart se le colocara un tacómetro remoto o podrá ser utilizado el tacómetro del mismo kart, (en el caso de diferencias de lectura entre el tacómetro del kart y el tacómetro remoto la lectura oficial será la del tacómetro remoto), se colocara un cuadrado de ¾ de pulgada delante de la llanta trasera izquierda haciendo contacto con la llanta, el piloto aumentara las revoluciones de su motor lo suficiente para brincar la llanta sobre el cuadrado de ¾ de pulgada, en caso de que exceda las 5,500 rpm y no brincara el cuadro antes mencionado será motivo de sanción técnica.

Prueba 2: Con el kart en el banquito y el eje trasero libre se enciende el motor una vez que el motor llega a su temperatura de trabajo se acelerara al máximo 5 veces a efecto de limpiar el motor. Aplicando el acelerador y el freno en su totalidad al mismo tiempo y asegurándose que el eje trasero no rote las revoluciones del motor NO podrán exceder 5,500 rpm en el caso de que el motor excede las 5,500 rpm será motivo de sanción técnica como lo estipula el reglamento correspondiente. (Este procedimiento se podrá realizar con un tacómetro remoto o con el tacómetro del mismo kart en caso de diferencia de lectura la lectura oficial será la del tacómetro remoto).

El peso mínimo del cuerpo de las pastas de clutch 460 gramos y con número de parte del fabricante 60840B01/07.

El peso mínimo de la campana de clucth es 171 gms sin engrane delantero y con numero de parte del fabricante 61550US (sin perforaciones en la campana).

El peso mínimo del volante de clucth deberá ser de 195 gms.

3.14. TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM PARILLA 60cc de material de aluminio sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior con una distancia de centro de cigüeñal al deck del crankcase de 65mm+/-.2mm.

3.15. CARBURADOR: Original OEM PARILLA 60cc tillotson HW-31A sin pulido o modificación alguna en sus partes. Y con una medida máxima de diámetro de interior 17.15mm de venturi del carburador, con longitud mínima total de carburador de 72.3mm, debiendo permanecer originales en materiales y forma de todo (interior y exterior de) el carburador.
Es obligatorio el uso de resorte de retroceso del acelerador del carburador, no está permitido en el mecanismo de acelerador el tornillo con cabeza redonda de desarmador.

3.16. NÚMERO DE VUELTAS EN ESPREAS DE ALTA Y BAJA DE CARBURADOR: Libre.

CAMPEONATO NACIONAL
FORMULA KARTS

3.17. GASOLINA Y ACEITE: premium, con mezcla de aceite libre. (Prohibidos ej. oxigenantes, alcoholes de cualquier tipo o elevadores de octanaje etc.). Será revisada con el digatron. Se establecerá medida máxima en cada evento por el director técnico.
El aceite para mezcla de gasolina que sea proporcionado por parte del campeonato nacional FK será obligatorio el usarlo.

3.18. SISTEMA DE GASOLINA: Ningún componente adicional es permitido en caso de utilizar filtro de gasolina deberá ser instalado entre el tanque y el carburador.

3.19. FILTRO DE AIRE (RIÑON): Original OEM PARILLA 60cc CSAI OMOLOGACION No 01/SA/14 (El uso de filtro de aire interior es opcional número de parte PN10751-A sin ninguna modificación), con un orificio de 22mm de diámetro+/-1mm y una longitud en su parte más larga del orificio de 68.00mm+/-2.5mm y en la parte corta 49.00mm+/-2.5mm. La pérdida total o parcial de cualquier parte o fuera de posición original de ensamble generando una ventaja será motivo de sanción.

CAMPEONATO NACIONAL

3.20. ARNES DE IGNICION Y BOBINA: Original OEM PARILLA 60cc únicamente.

3.21. ESTATOR: Original OEM PARILLA 60cc. Con número de parte del fabricante 45/14 No se permite ningún tipo de modificación.

3.22. BOBINA: Original OEM PARILLA 60cc. Con numero de parte del fabricante 45/14.

3.23. TIEMPO DE IGNICION: No controlada, NO está permitido la ignición controlada o programable.

3.24. ESCAPE (PIPA): Original OEM PARILLA 60cc, sin ningún tipo de modificación conforme a la figura del anexo PARILLA USA - TAG. Tendrá que ser utilizada sin ningún tipo de espaciador entre el flanch y el cilindro, el exceso de fuga en el flanch de escape será motivo a sanción.
Silicón de alta temperatura es recomendable para evitar fugas en el flanch de escape.
En caso de que el escape (pipa) se haya fracturado está permitido el soldarlo siempre y cuando no cambie su forma y tamaño original.

FORMULA KARTS

3.25. FLANCH DEL ESCAPE: Original OEM PARILLA 60cc sin ninguna modificación con las siguientes medidas: largo 30.0mm+/-.3mm, ancho 22.0mm+/-.3mm no se permite ningún tipo de modificación en su forma y su textura.

3.26. EMPAQUE DE FLANCH DE ESCAPE (Empaque entre el flanch de escape y el cilindro): El empaque no podrá ser menor de 1.3mm

3.27. FLANCH DE ESCAPE PARA MICRO: En el caso de la categoría MICRO el restrictor de escape con número de parte A85365 de 16mm en el escape del flanch sin ningún tipo de modificación en su forma o textura.

3.28. ENGRANE DELANTERO (Paso delantero en CLUTCH): 10 o 11 dientes, pudiendo ser original o aftermarket (no original).

3.29. Para cualquier duda a los puntos antes mencionados se tomará como apoyo el manual (ANEXO PARILLA USA - TAG) con las especificaciones técnicas PARILLA 60cc SWIFT. El director técnico en cualquier momento que lo juzgue pertinente podrá intercambiar uno o varios componentes de un determinado motor de un piloto por otro nuevo suministrado por dicho director (esto no aplica para el cilindro y la cabeza de dicho motor).

4. CHASIS

4.1. CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC, ICA KZ.

- Mínima distancia entre ejes 889mm
- Máximo diámetro de la fecha (axle) 40mm

4.2. ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 1270mm, del eje trasero (la medida se tomará de la cara externa del rin de las llantas traseras, ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 1270mm.

4.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

4.4. RINES Y LLANTAS: Máximo de ancho en combinación rines y llantas no debe ser mayor a 135mm.

4.5. LLANTAS PARA PISO SECO: marca VEGA SL4 (rojas)

4.6. LLANTAS PARA LLUVIA: Marca VEGA W5 (azul)

4.7. CUBRE CADENA: Obligatorio (será motivo de sanción el no utilizarlo).

4.8. CARROCERIA: Deberá ser la única permitida es plástica con las siguientes homologaciones CIK, FIK o IKF/WKA consistiendo en pontones laterales, defensa trasera y defensa delantera, ninguna parte del kart podrá exceder el ancho de vía permitido en el punto 4.2 del reglamento

4.9. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA o IKF/WKA Plástica.

5. RECLAMO DE MOTOR

5.1. Cualquier competidor (piloto de la misma categoría únicamente) podrá reclamar el motor a otro competidor con las siguientes condiciones:

El reclamante deberá de reclamar por escrito el motor al piloto del motor reclamado antes de que haya acabado la carrera final y tendrá que haber depositado la cantidad que se estipula en el inciso C en efectivo al director de FK y su reclamo por escrito sujetándose en lo que en adelante se describe:

A) El motor reclamado se marcará y fotografiara para su identificación y tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas de del Campeonato Nacional Formula Kart (FK) en el año calendario, en caso de que el reclamo sea en la última fecha del año calendario este deberá presentarlo por lo menos en dos fechas del siguiente campeonato de Fórmula Kart.
B) El motor reclamado tendrá y deberá de pasar la inspección técnica. (Esto no garantiza que dicho motor pasará cualquier inspección técnica en el futuro), lo anterior deberá ser informado al reclamante.
C) El piloto reclamante deberá pagar al piloto del motor reclamado la cantidad de 2,900.00 dólares en efectivo o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del banco de México.
D) El motor reclamado será entregado al piloto reclamante con la supervisión del Director Técnico y el director de Carrera
E) El motor reclamado deberá incluir: Motor, clutch, carburador, filtro de aire (riñón), sistema de escape, arnés eléctrico, relay y switches, no incluye: batería o caja de batería, base de motor ni cadena.
F) En caso de haber varios pilotos reclamando un mismo motor se rifará el motor entre los pilotos reclamantes de dicho motor.

El no entregar el motor reclamado al piloto reclamante será motivo de pérdida de puntos (cero puntos) trofeos de la fecha donde ocurrió el reclamo para el piloto reclamado y se aplicará lo correspondiente en el punto 19.5 del reglamento general del Campeonato Nacional Formula Karts y podrá ser a criterio del director general del evento la suspensión del piloto para el resto del campeonato.

Campeonato Nacional Formula Kart (FK) tendrá el primer derecho de reclamo sobre cualquier reclamo que exista sobre dicho motor a un valor económico de 2,400.00 dólares o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del banco de México.

NOTA: El Director Técnico descalificará a un competidor de forma visual, y solo en caso de duda el Director Técnico recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico.

Se anexa al presente reglamento técnico de las categorías micro y mini para su mejor identificación y aplicación de este reglamento el diagrama esquemático del motor 60cc y sus componentes.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación febrero 2023, y podrá ser modificado por el consejo técnico del Campeonato Nacional Formula Kart (FK) para su mejor funcionamiento.

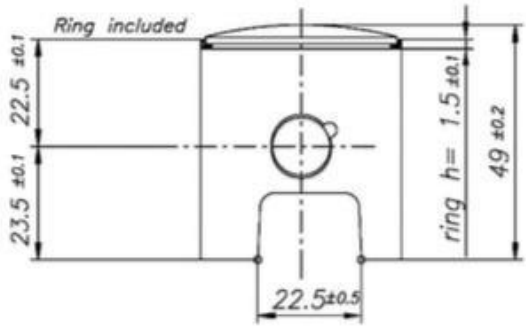
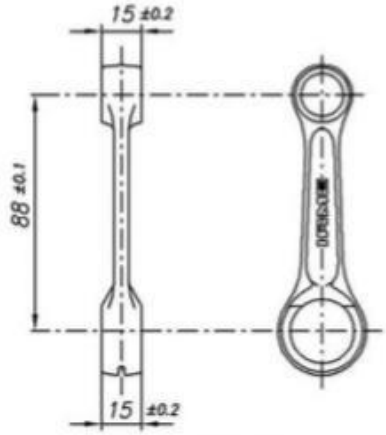
ATENTAMENTE

Campeonato Nacional Formula Kart (FK)

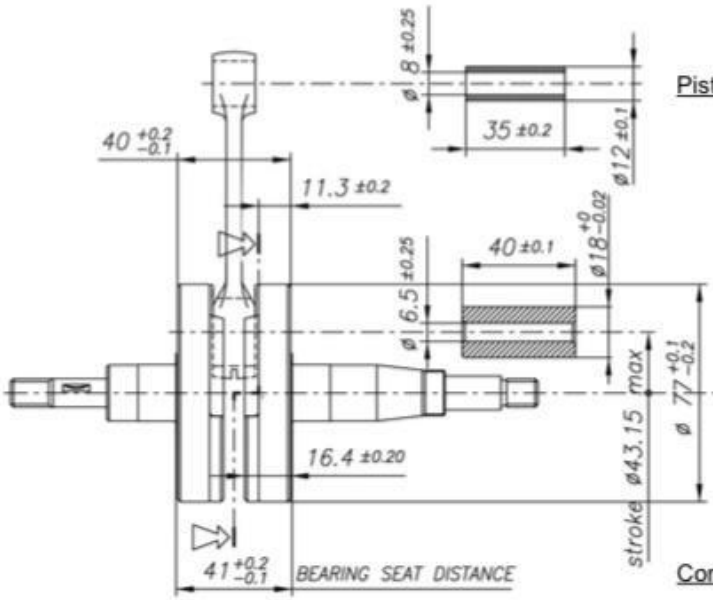
60cc Mini Swift USA - TaG

FEATURES	
Cylinder Volume	60.00 cm³ max
Bore	41.80 mm
Max. theoretical bore	42.07 mm
Stroke	43.15 mm max
Cooling system	Air
Inlet system	Piston valve
Number of carbs	1
Cylinder / crankcase transfers n°	2 / 2
Inlet / exhaust ports number	1 / 1
Combustion chamber shape	Spherical
Selettra ignition (adjustable)	Analogue 2 Poles
Distance between Conrod centers	88 mm

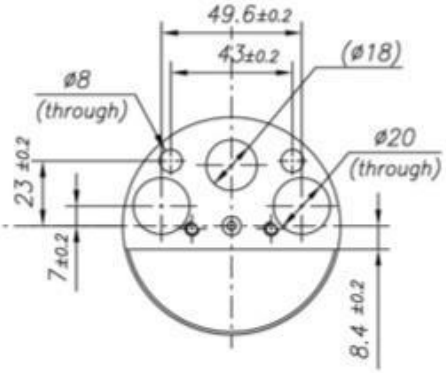
Tillotson Carburettor	**HW-31A** (Venturi Ø17mm)
Number of piston rings	1
Big end conr. ball-bearing diam.	18x24x15
Crankshaft ball-bearing diam.	20x47x14
Small end conr. ball-bearing diam.	12x16x16

DESCRIPTION OF THE MATERIAL		PISTON
Conrod material	Steel	 Min Weight (ring included) 60 g
Crankshaft material	Steel	
Head Material	Aluminum	
Cylinder Material	Aluminum	
Liner material	Cast Iron	DISTANCE BETWEEN CONROD CENTERS
Crankcase material	Aluminum	 Min Weight 80 g
Piston material	Aluminum	
Piston rings material	Cast Iron	
Exhaust muffler material	Sheet-steel	
Ball-bearings	6204 type	

CRANKSHAFT

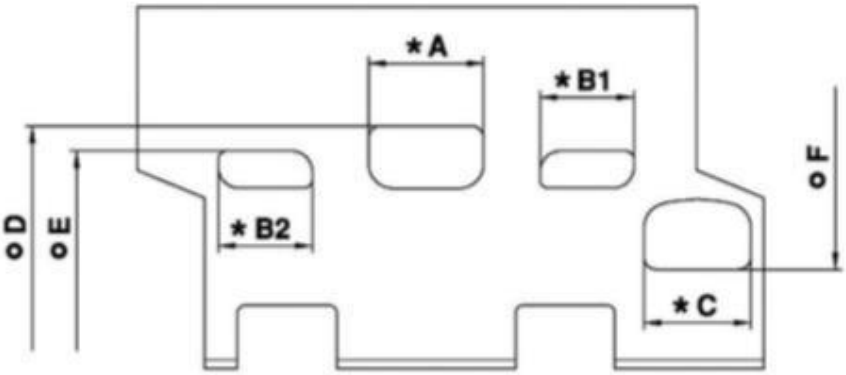


Piston pin min. weight 15.5g



Complete Crankshaft min. weight 1190 g

CYLINDER DEVELOPMENT

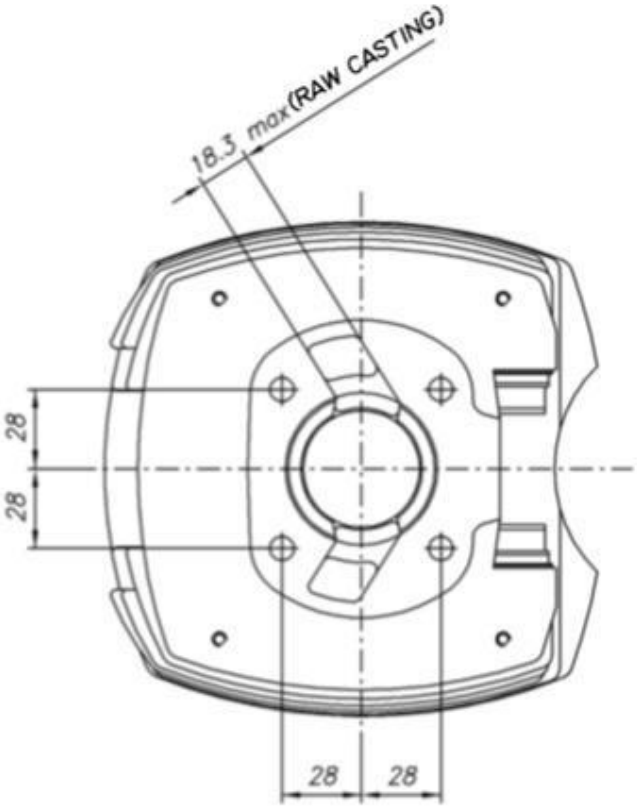


A	≤ 28.5 mm
B1 = B2	≤ 22.3 mm
C	≤ 26.5 mm
D	155.5° ±2°
E	115.5° ±2°
F	143.0° ±2°

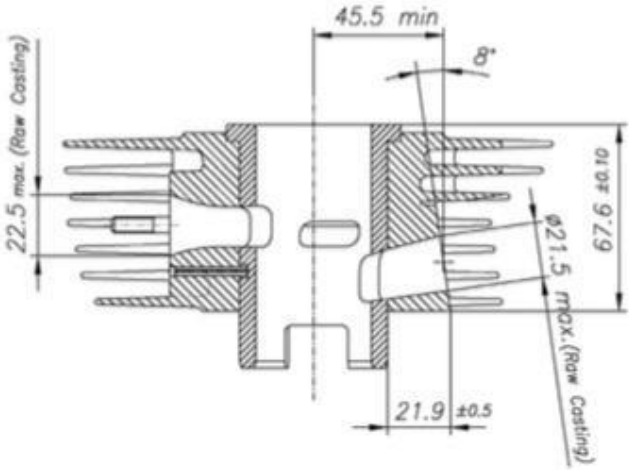
* CHORDAL READING

o ANGULAR READING BY INSERT A 0.2x5 mm GAUGE

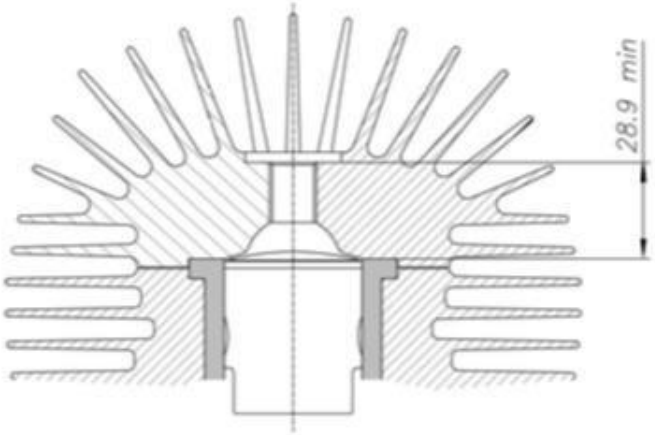
CYLINDER BASE VIEW



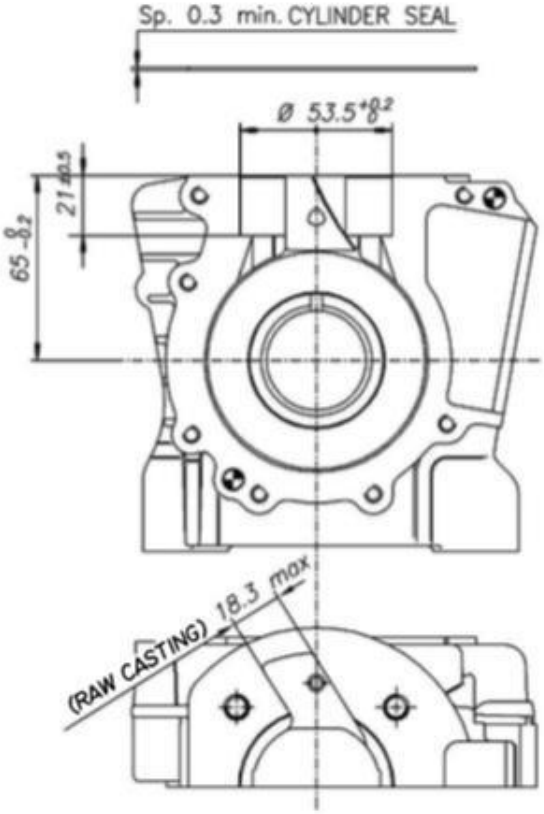
CYLINDER SECTION VIEW



COMBUSTION CHAMBER VIEW	CRANKCASE INSIDE VIEW

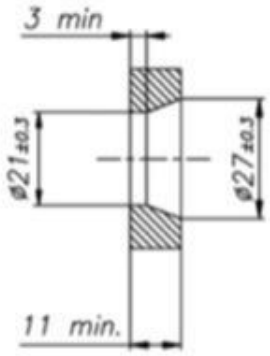


SQUISH MIN.= 0.025" (0.635 mm)
(measured with 0.0625" (1/16") / Ø1.6mm solder)

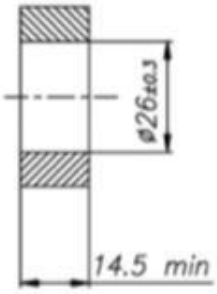


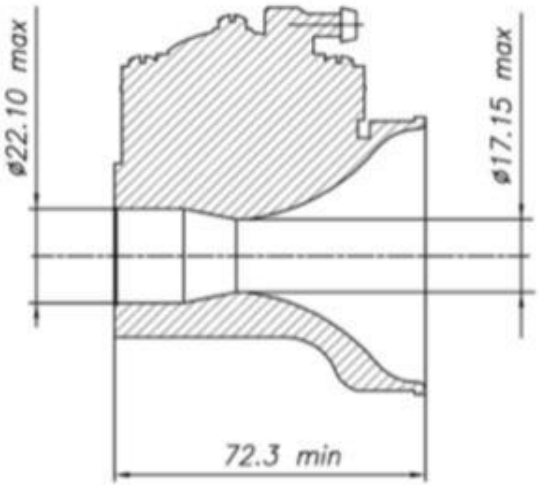
VENTURI CARB. DIMENSIONS and THERMAL SPACERS

Q.ty: 1



Q.ty: 1

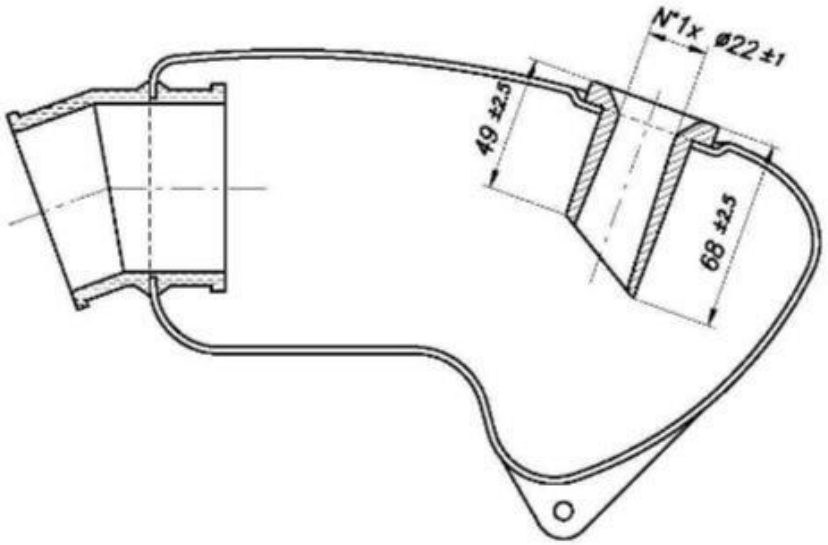




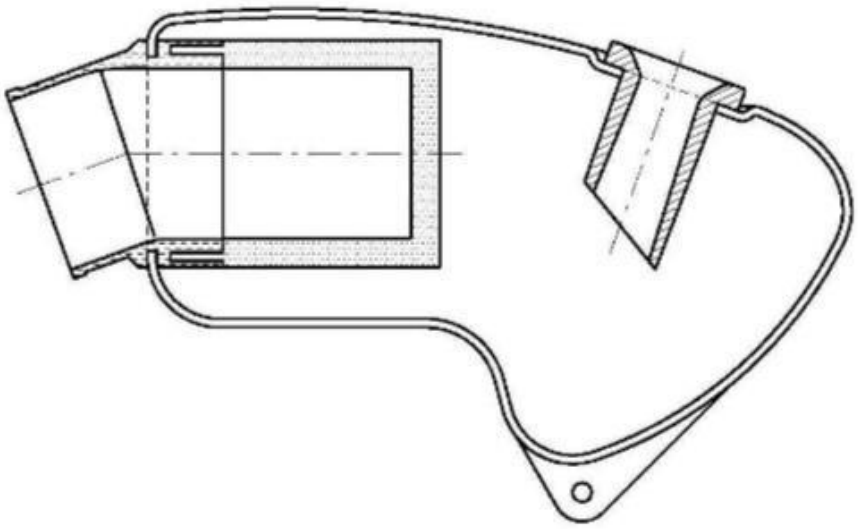
TILLOTSON MOD. HW-31A

INLET SILENCER

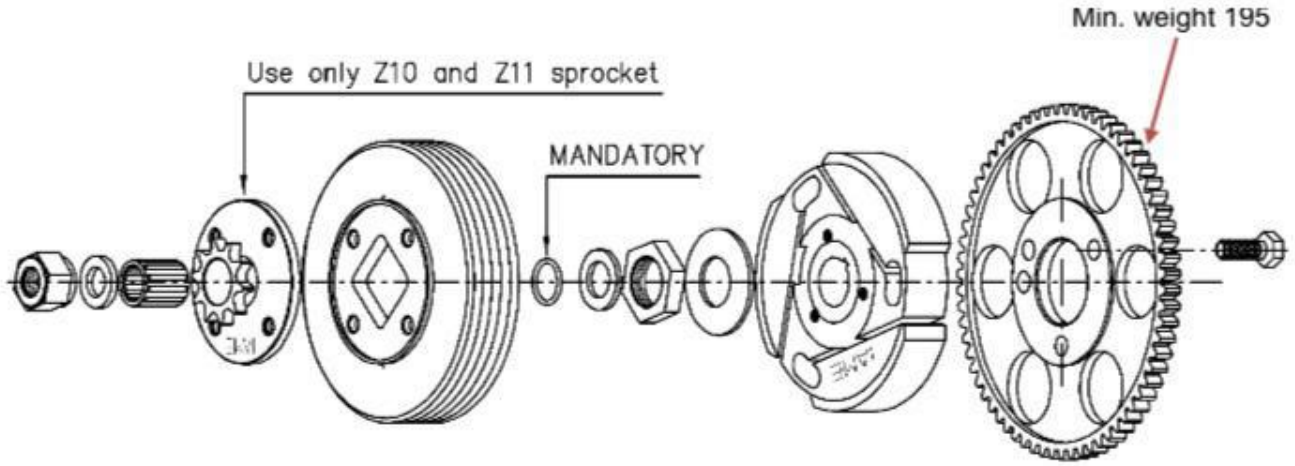
(CSAI OMOLOGATION N° 01/SA/14)

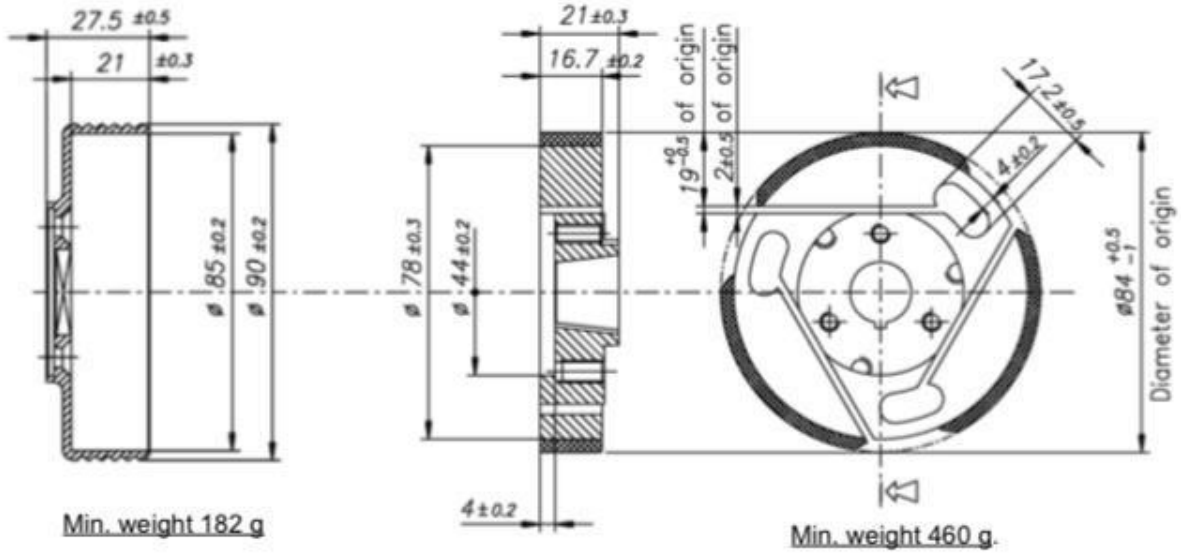


INLET SILENCER ALTERNATIVE MANIFOLD WITH SPONGE FILTER

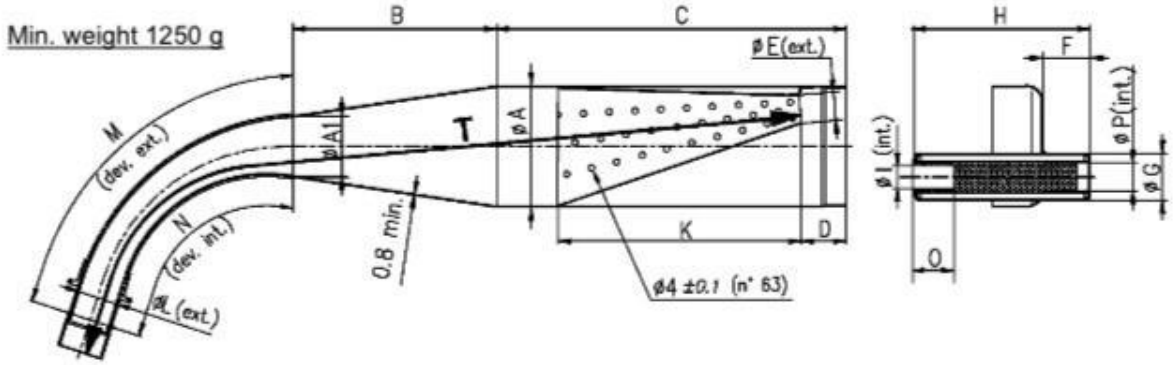


DESCRIPTION OF THE CLUTCH



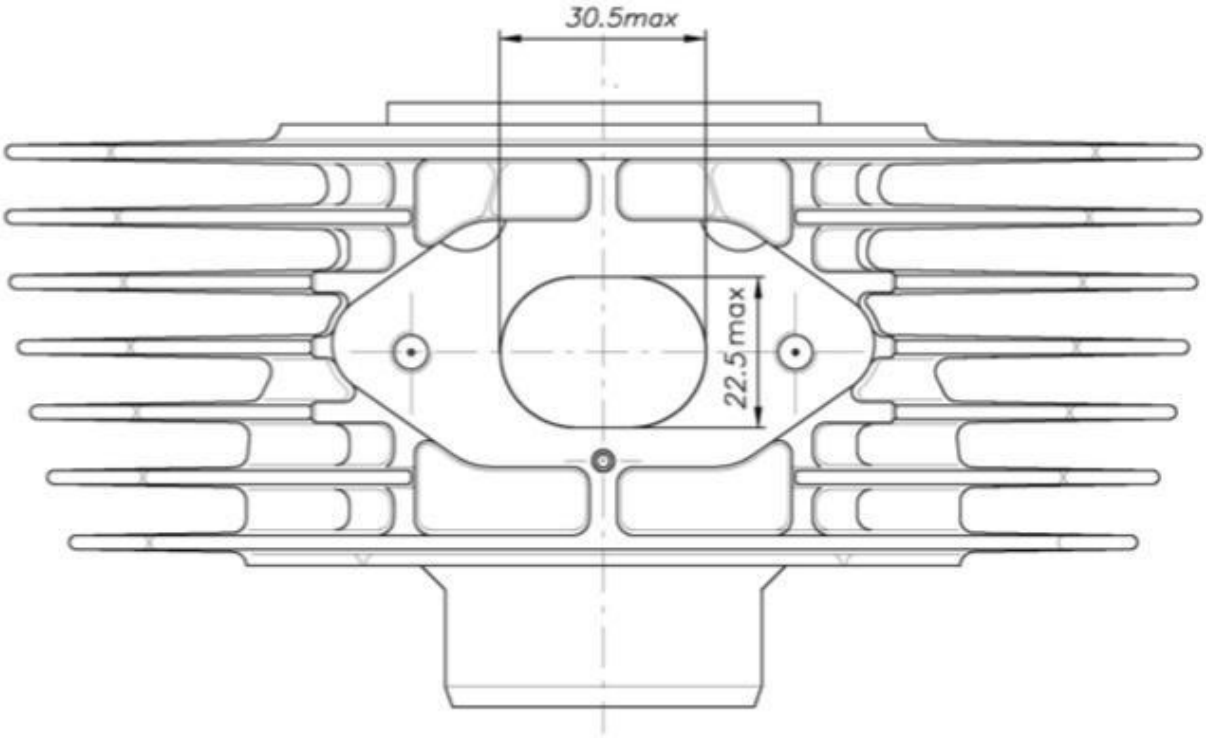


EXHAUST MUFFLER VIEW AND DIMENSIONS



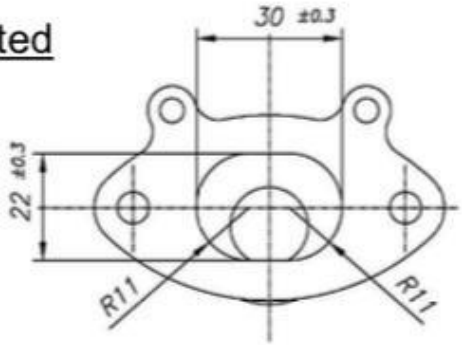
A: 90 ±1.5	**C:** 260 ±3	**F:** 35 ±2	**I:** 17 max	**M:** 240 ±3	**P:** 21 ±1
A1: 45 ±1	**D:** 30 ±1.5	**G:** 35 ±1	**K:** 181 ±3	**N:** 190 ±3	**T:** 600 ±5
B: 150 ±3	**E:** 20 ±1	**H:** 132 ±2	**L:** 31 ±1.5	**O:** 30 min.	

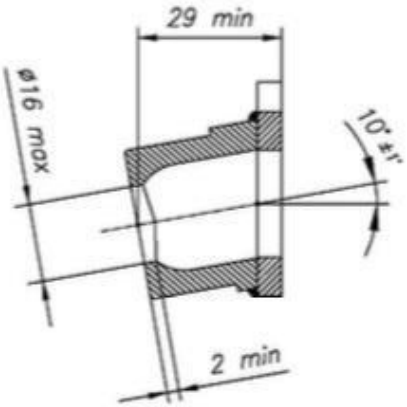
EXHAUST EXIT VIEW AND DIMENSION



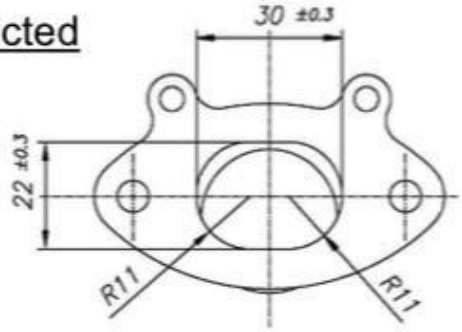
EXHAUST FITTING

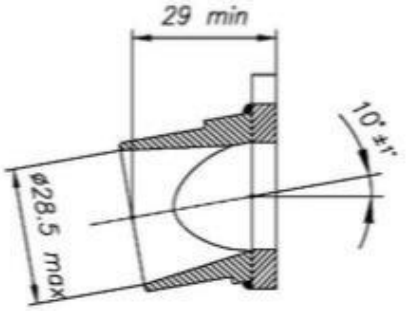
Restricted





Unrestricted





WIRING DIAGRAM

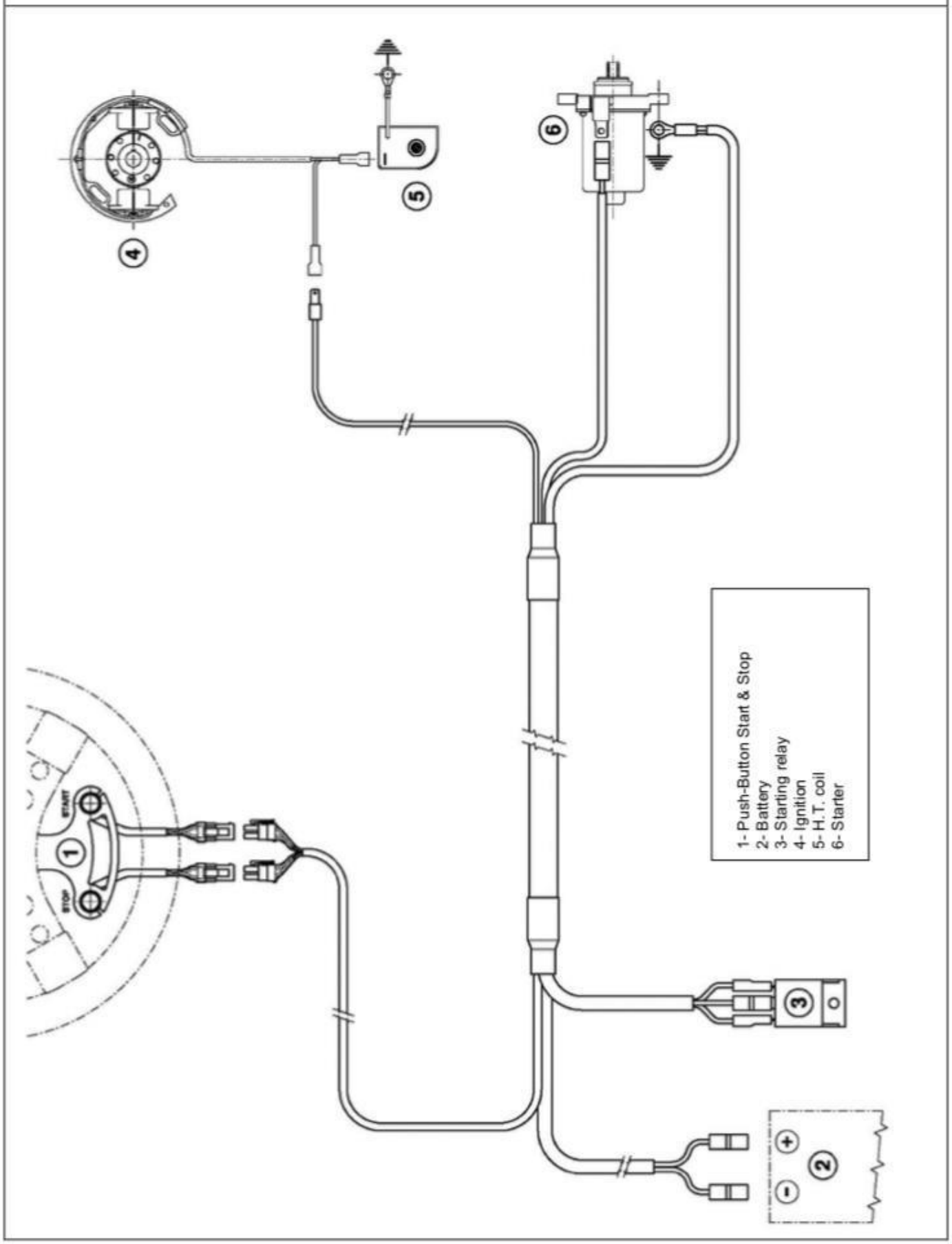
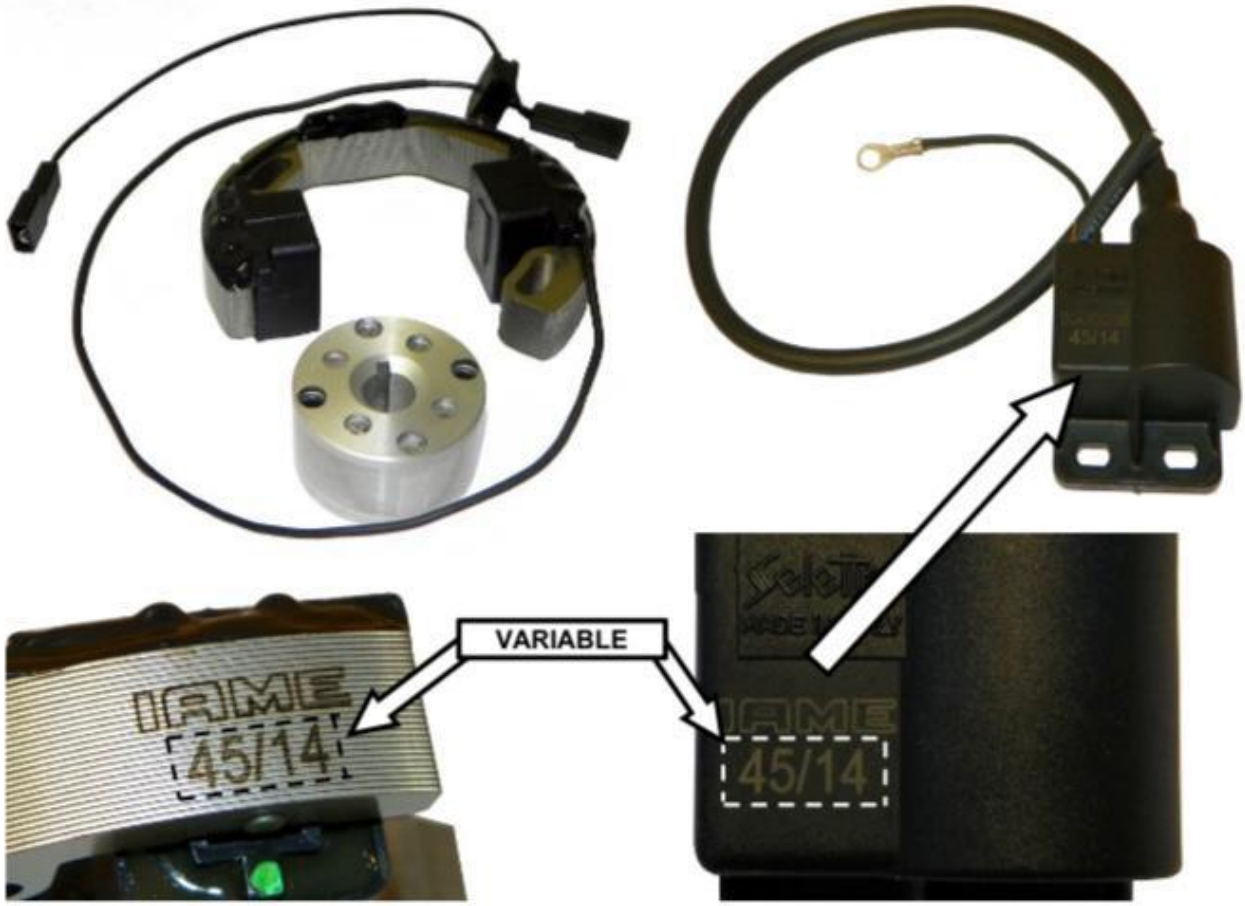
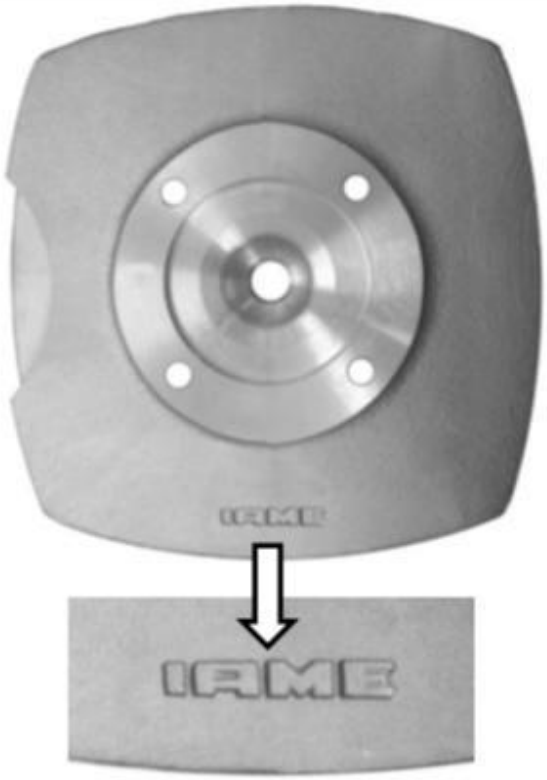
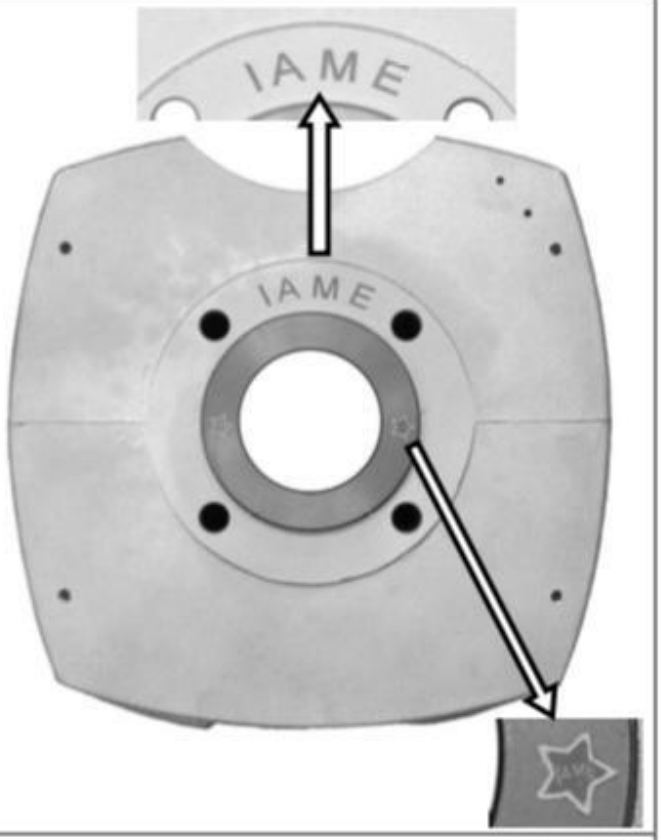
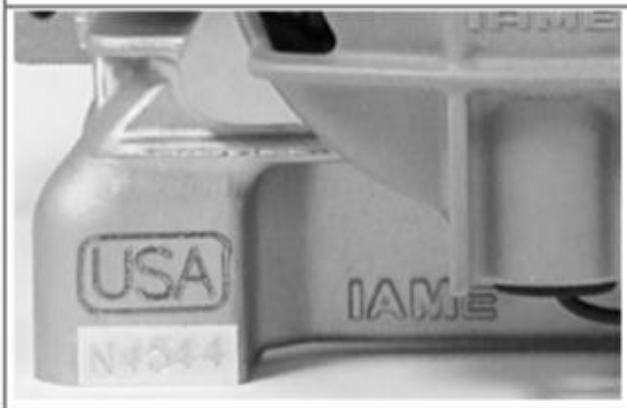
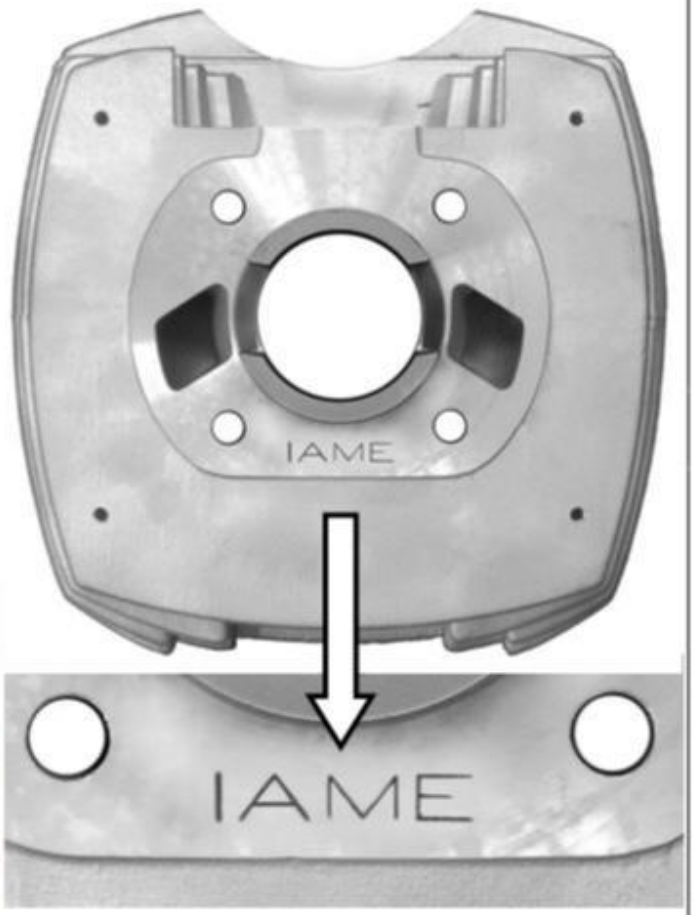
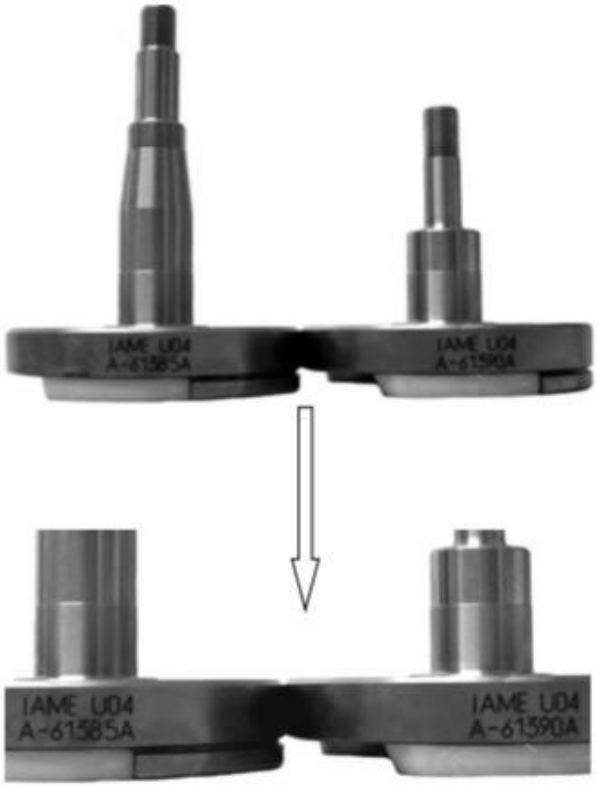
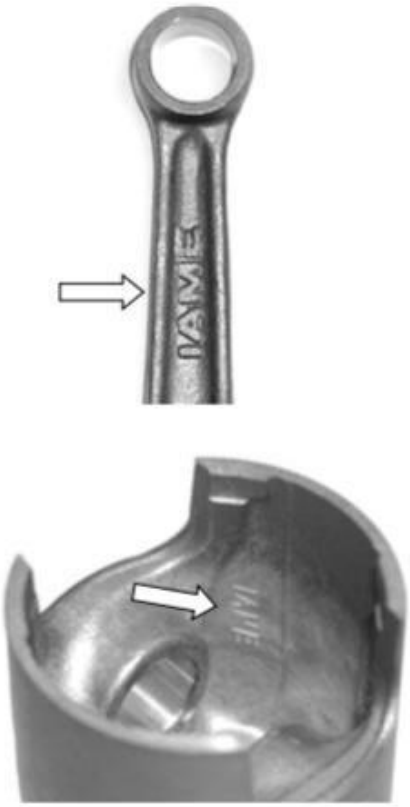


PHOTO COMPLETE WIRING

PHOTO OF IGNITION / PHOTO OF H.T. COIL (SELETTRA ANALOGUE 2 POLES)



HEAD IDENTIFICATION MARKING	CYLINDER IDENTIFICATION UPPER MARKING
	
CRANKCASE IDENTIFICATION MARKING	CYLINDER IDENTIFICATION LOWER MARKING
	
ENGINE STICKER "USA"	

CRANKSHAFT IDENTIFICATION MARKINGS	CONROD AND PISTON IDENTIFICATION MARKINGS
	
CLUTCH HUB IDENTIFICATION MARKING	**CLUTCH DRUM IDENTIFICATION MARKING**

CRANKSHAFT PHOTOS

PHOTO OF COMPLETE CRANKSHAFT

EXHAUST IDENTIFICATION MARKING

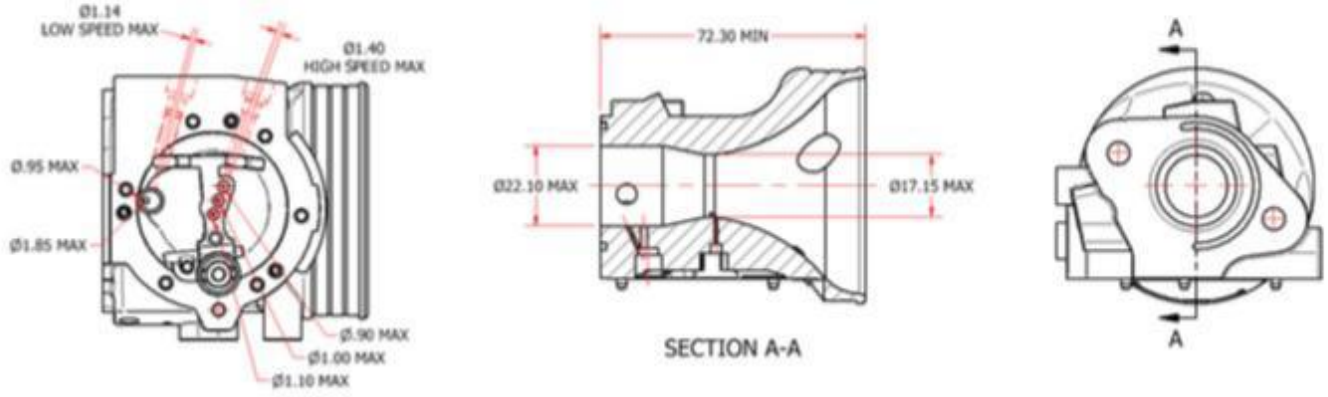
CARBURETTOR

Tillotson HW-31A

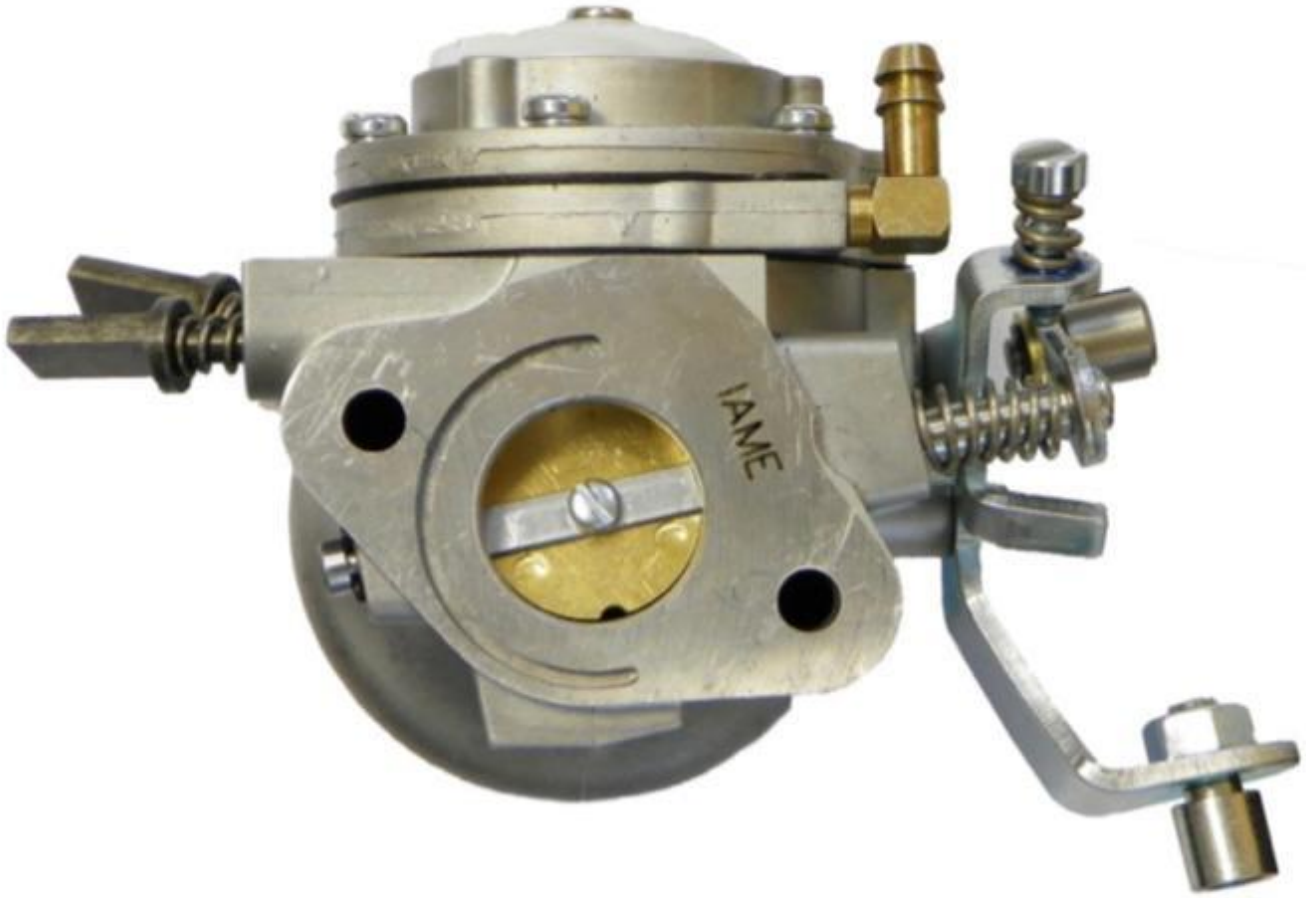
PHOTO OF ADJUSTING SIDE	PHOTO OF INLET SIDE

Manufacturer	**TILLOTSON LTD.**
Make	**TILLOTSON**
Model	**HW-31A**

SECTION VIEW

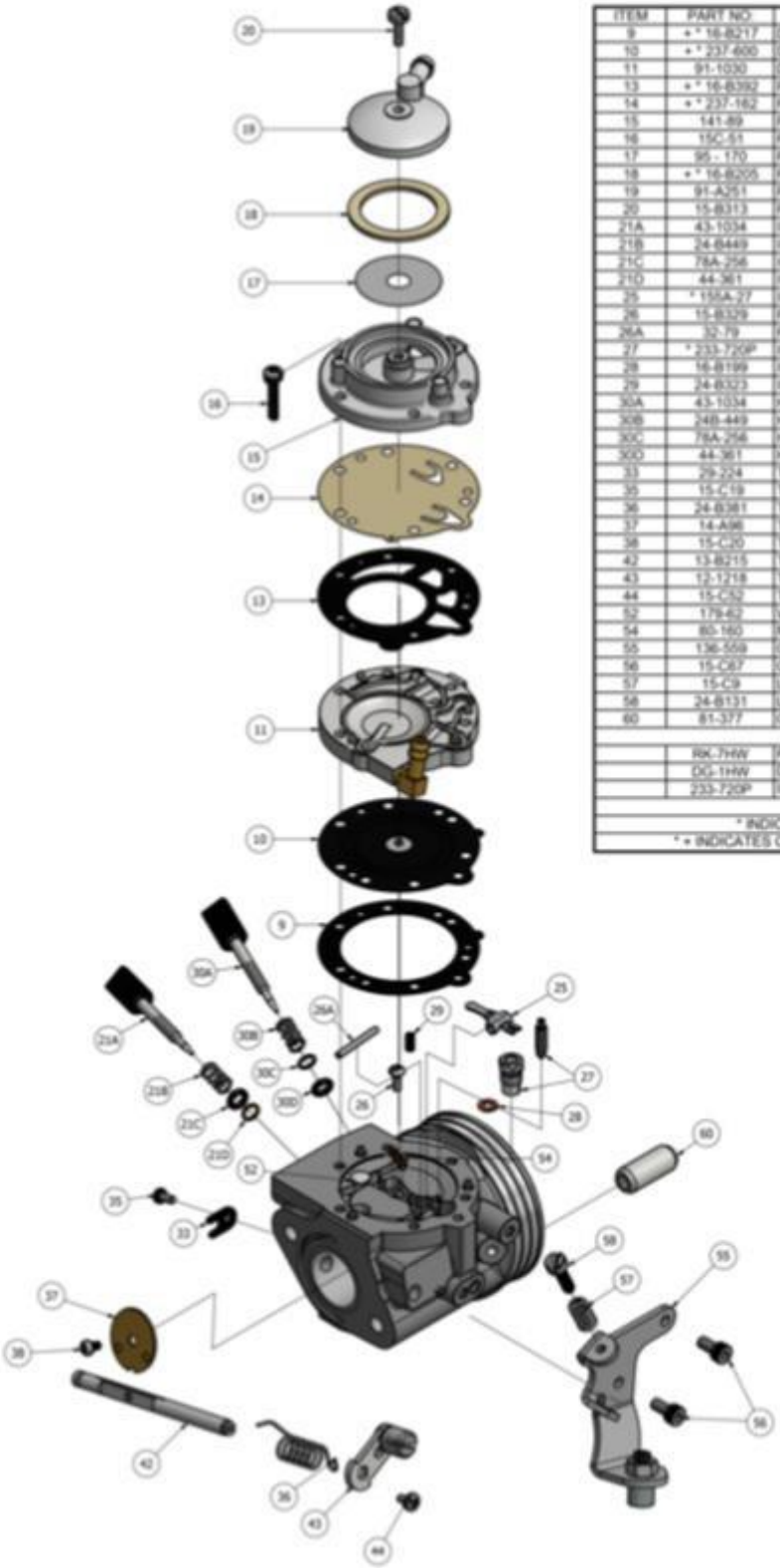


"IAME" MARKING



CARBURETTOR DESCRIPTION AND SKETCH OF PARTS

HW-31A



ITEM	PART NO	DESCRIPTION	QTY
9	+ * 16-B217	DIAPHRAGM GASKET	1
10	+ * 237-600	DIAPHRAGM	1
11	91-1030	DIAPHRAGM COVER	1
13	+ * 16-B392	FUEL PUMP GASKET	1
14	+ * 237-162	FUEL PUMP DIAPHRAGM	1
15	141-89	FUEL PUMP BODY	1
16	15C-51	FUEL PUMP BODY SCREW	6
17	95 - 170	FUEL STRAINER SCREEN	1
18	+ * 16-B205	FUEL STRAINER COVER GASKET	1
19	91-A251	FUEL STRAINER COVER	1
20	15-B313	FUEL STRAINER COVER RETAINING SCREW	1
21A	43-1034	IDLE MIXTURE SCREW	1
21B	24-B449	IDLE MIXTURE SCREW SPRING	1
21C	78A-256	IDLE MIXTURE SCREW WASHER	1
21D	44-361	IDLE MIXTURE SCREW PACKING	1
25	* 155A-27	INLET CONTROL LEVER	1
26	15-B329	FULCRUM LEVER SCREW	1
26A	32-79	FULCRUM LEVER PIN	1
27	* 233-720P	INLET NEEDLE & SEAT SET	1
28	16-B199	INLET SEAT GASKET	1
29	24-B323	INLET TENSION SPRING	1
30A	43-1034	HIGH SPEED MIXTURE SCREW	1
30B	24B-449	HIGH SPEED MIXTURE SCREW SPRING	1
30C	78A-256	HIGH SPEED MIXTURE SCREW WASHER	1
30D	44-361	HIGH SPEED MIXTURE SCREW PACKING	1
33	29-224	THROTTLE SHAFT CLIP	1
35	15-C19	THROTTLE SHAFT CLIP RETAINING SCREW	1
36	24-B381	THROTTLE RETURN SPRING	1
37	14-A96	THROTTLE SHUTTER	1
38	15-C20	THROTTLE SHUTTER SCREW	1
42	13-B215	THROTTLE SHAFT	1
43	12-1718	THROTTLE LEVER ASSEMBLY	1
44	15-C52	THROTTLE LEVER RETAINING SCREW	1
52	179-62	WELCH PLUG	1
54	85-160	MAIN PLUG	3
55	136-559	CABLE BRAKET	1
56	15-C87	CABLE BRACKET RETAINING SCREW	2
57	15-C9	LIMITER SCREW	2
58	24-B131	LIMITER SPRING	2
60	81-377	CARBURETTOR MOUNTING NUT	2
	RK-7HW	REPAIR KIT	
	DG-1HW	DIAPHRAGM & GASKET (STANDARD)	
	233-720P	INLET NEEDLE & SEAT SET	
* INDICATES CONTENTS OF REPAIR KIT			
* + INDICATES CONTENTS OF DIAPHRAGM & GASKET SET			

Tillotson RACING
Clash Industrial Estate - Tralee - Ireland
www.tillotson-racing.com

PARTS OF CARBURETTOR

REF.9 - P. N°16-B217
DIAPHRAGM GASKET

Thickness = 0.5 ±0.1 mm

PUMP DIAPHRAGM GASKET
REF.13 - P. N° 16-B392

Thickness = 0.8 ±0.1 mm

REF.10 - P. N°237-600
DIAPHRAGM

Thickness = 0.13 ±0.07 mm

REF.14 - P. N°237-162
PUMP DIAPHRAGM

Thickness = 0.10 ±0.063 mm

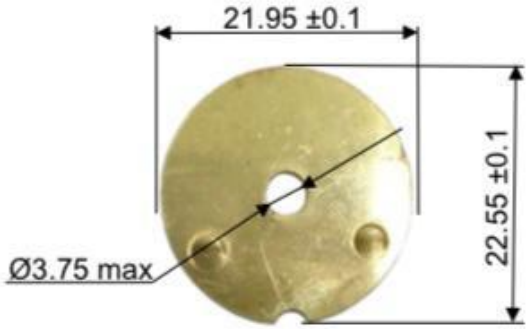
REF.11 - P. N° 91-1031
DIAPHRAGM COVER

Thickness = 6.75 ±0.15 mm

REF.15 - P. N° 141-89
PUMP COVER

Thickness = 12.5 ±0.15 mm

REF.37 - P. N° 14-A96
THROTTLE SHUTTER



Thickness = 0.81 ±0.1 mm

REF.27 - P. N° 233-720P
SEAT + NEEDLE

REF.21A - P. N° 43-1034
NEEDLE LOW SPEED

REF.30A - P. N° 43-1034
NEEDLE HIGH SPEED

NEEDLE FUEL ALTERNATIVE

REF.27 - P. N° 233-720P

HOLE FOR CARBURETTOR SEALING

The carburettor can have this hole for sealing.

PHOTO IDENTIFICATION OF CONROD – TYPES ALTERNATIVE

TYPE 1

TYPE 2

PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"	
CYLINDER HEAD	SEMICARTER IGNITION SIDE
NEW LOGO	**NEW LOGO**
SEMICARTER TRANSMISSION SIDE	
NEW LOGO	

PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"	
IGNITION COVER	CLUTCH COVER
 NEW LOGO iame	 **NEW LOGO** iame
INLET FILTER	EXHAUST
 NEW LOGO iame	 **NEW LOGO** iame

PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"

THE OTHERS COMPONENTS OF ENGINE THAT ARE MARKED (LASER OR PUNCHING) UNTIL TODAY WITH LOGO OR WRITTEN "IAME"

IAME®

or

IAME®

NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO "IAME"

iame®

or

iame®

or

®

- Forma correcta de colocar el sello de motor en el motor.

®Marca registrada pertenece al titular Iame S.P.A. mencionada únicamente con fines técnicos para el reglamento del motor.