REGLAMENTO TECNICO
CATEGORIAS

CAMPEONATO NACIONAL

SHIFTER TM KZ-M1 134cc STOCK

KZ1, KZ2, KZ MASTER, KZ SUPERMASTER

FORMULA KARTS

Campeonato Nacional Formula Karts 2023

CONTENIDO

1. - CATEGORIAS SHIFTER TM KZ-M1 134cc STOCK

1.1 CATEGORIA KZ1 Y KZ2 4
1.2 CATEGORIA KZ MASTER 4
1.3 CATEGORIA KZ SUPERMASTER 4

2.- PESOS OFICIALES

2.1 CATEGORIA KZ1 Y KZ2 4
2.2 CATEGORIA KZ MASTER 4
2.3 CATEGORIA KZ SUPERMASTER 4

3. – MOTORES TM KZ-M1 134cc

3.1 MOTOR 4
3.2 CABEZA 4
3.3 EMPAQUE DE CABEZA 5
3.4 BUJIA 5
3.5 CILINDRO 5
3.6 PISTON 5
3.7 ANILLO 5
3.8 PERNO 5
3.9 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO 5
3.10 CIGÜEÑAL Y BIELA 5
3.11 BALEROS Y RETENES DEL CIGüEÑAL 5
3.12 TRANSMISION 6
3.13 CLUTCH 6
3.14 TAPAS DE MOTOR (CASES) 6
3.15 EMPAQUES TAPAS DE MOTOR (CASES) 6
3.16 REED CASE 6
3.17 VALVULA REED 6
3.18 CARBURADOR 6
3.19 ESPREAS CARBURADOR 6
3.20 BOMBA COMBUSTIBLE 6
3.21 GASOLINA 6
3.22 CAJA Y FILTRO DE AIRE 6
3.23 IGNICION/BOBINA 7
3.24 ESTATOR 7

CAMPEONATO NACIONAL
FORMULA KARTS

3.25 ESCAPE (PIPA) 7
3.26 FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA) 7
3.27 SILENCIADOR 7
3.28 ANTICONGELANTE 7

4.- PROTESTA PARTE SUPERIOR MOTOR

4.1 PROCEDIMIENTO 7

5.- PROTESTA TRANSMISION

5.1 PROCEDIMIENTO 7

6.- RECLAMO DE MOTOR

6.1 PROCEDIMIENTO 8

7.- CHASIS

7.1 HOMOLOGACION 9
7.2 ANCHO DE VIA 9
7.3 AERODINAMICA 9
7.4 RINES 9
7.5 LLANTAS PARA PISO SECO 10
7.6 LLANTAS PARA LLUVIA 10
7.7 CUBRE CADENA 10
7.8 DEFENSA TRASERA 10

CAMPEONATO NACIONAL
FORMULA KARTS

1. CATEGORIAS SHIFTER KZ-M1 CC

1.1. CATEGORIA KZ1 Y KZ2. Categoría reservada para pilotos de 15 años o mayores, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior, deberá de contar con autorización escrita de parte de los directivos del Campeonato Nacional Formula Kart.

1.2. CATEGORIA KZ MASTER. Categoría reservada para pilotos mayores de 30 años. Pudiendo participar en la categoría KZ MASTER.
Si el piloto es menor de 30 años y mayor a 25 años y su peso corporal es mayor a 90 Kg. (pesado en shorts y playera y sin zapatos) podrá participar en esta categoría con autorización escrita de parte de los directivos del Campeonato Nacional Formula Kart.

1.3 CATEGORIA KZ SUPERMASTER. Categoría reservada para pilotos mayores de 50 años.

No está permitido el cambio a categorías inferiores una vez iniciado el campeonato (ej. KZ1, KZ MASTER, KZ SUPERMASTER).

2. PESOS OFICIALES

2.1. CATEGORIA KZ1 Y KZ2. 178 kg.

2.2. CATEGORIA KZ MASTER. 188 kg.

2.3. CATEGORIA KZ SUPERMASTER 188 kg.

3. MOTORES TM KZ-M1 134cc

3.1. MOTOR: TM KZ-M1 134 CC de 6 velocidades, bore 56mm, stroke 54.43mm, enfriado por agua.

3.2. CABEZA: Original OEM para TM KZ-M1 134cc sin ninguna modificación en su forma y volumen.

El squish clearence deberá tener una medida entre el pistón en punto muerto superior no menor a 1 mm al momento de estar en revisión técnica con la temperatura que dicho motor tenga en ese momento y deberá ser tomada de cada lado del pistón y al centro del pistón en línea al perno y promediadas ambas medidas, en caso de tener un squish clarence menor al establecido en este apartado será motivo de sanción.

La cabeza será checada por un escantillón con especificaciones del fabricante en caso de que dicha cabeza no coincida con dicho escantillón será motivo de sanción.

En el caso de controversia visual se cubicará la cabeza desmontada con la bujía nueva apretada, con el siguiente procedimiento: se utilizará una bureta, líquido de frenos DOT5 y un acrílico, se podrá grasa para sellar entre la cabeza y el acrílico y se llenará de líquido NO pudiendo cubicar menor de 11.3 CC. En caso de ser menor a los 11.3 CC será motivo de sanción.

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

3.3. EMPAQUE DE CABEZA: Original OEM TM-KZ-M1 únicamente o'ring.

3.4. BUJIA. Únicamente está permitido las bujías TM Racing Brisk números BRISK L08S y L07S. En caso de utilizar sensor de temperatura para la cabeza en la bujía, se podrá quitar la rondana original de la misma para ser sustituida por el sensor de temperatura

3.5. CILINDRO: Original OEM TM-KZ-M1 sin ninguna modificación de altura, maquinado, rayado, cortado, pulido, soldado de ningún tipo o agregado de material o modificación alguna en su interior o exterior. (NO SE PERMITE EL HONEADO DEL CILINDRO EN NINGUNA CIRCUNSTANCIA), no se permiten cilindros reconstruidos.
La longitud del cilindro TM-KZ-M1 deberá ser de 92.5 mm +/- .05 mm y un diámetro interior de 55.97 mm +/- .05 mm
Cualquier falta a este punto será motivo de sanción, considerando dicha sanción como FALTA GRAVE (premeditación alevosía y ventaja).

3.6. PISTON: Original OEM TM Racing KZ-M1 # 52-92 (diámetro de pistón 52.92 mm). No está permitido el maquinado, o tratamiento de ningún tipo al pistón. El desbaste ligero con fibra scotch brite o lija para facilitar el asentamiento del pistón en el cilindro está permitido siempre y cuando mantenga las dimensiones originales. El director técnico tendrá muestras autorizadas de estos para su cotejo.

3.7. ANILLO: Original OEM TM-KZ-M1, está permitido el lijado entre las dos puntas del anillo para mantener el gap (espacio entre puntas de anillo) sugerido por el fabricante que es de 0.40 mm a 0.45 mm para un anillo nuevo.

3.8. PERNO: Original OEM OEM TM-KZ-M1, sin ningún tipo de modificación, con una longitud de 45.23 mm +/- .05 mm y diámetro exterior 14.96 mm +/- .05 mm y un peso de 31.27 gramos +/- .05 gramos.

3.9. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre.

3.10. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM OEM TM-KZ-M1, sin ningún tipo de modificación.

3.11. BALEROS Y RETENES CIGÜEÑAL: Original OEM TM-KZ-M1. Balero SKF 881-3390 y reten s/n no pudiendo ser el retén de teflón o material exótico.

CAMPEONATO NACIONAL
FORMULA KARTS

3.12. TRANSMISION: Original OEM TM-KZ-M1, sin ningún tipo de modificación en ninguna de sus partes, de 6 velocidades y sin ninguna modificación o tratamiento en sus componentes y sus tapas (cases).

3.13.-CLUCTH. -Original OEM TM-KZ-M1, sin ningún tipo de modificación u agregado de material, no está permitido el quitar una o varias pastas o discos, los resortes de clucth deberán ser original OEM TM-KZ-M1.

3.14. TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM TM-KZ-M1 sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior o exterior.

3.15. EMPAQUE TAPAS DE MOTOR (CASES): Únicamente se permite original OEM TM-KZ-M1 teniendo que tener la textura color y dimensión de original OEM.

3.16. REED INTAKE (bota de carburador): Únicamente Original OEM TM-KZ-M1, sin ningún tipo de modificación.

3.17. VALVULA REED: Original OEM TM -KZ-M1 de 2 pétalos de fibra de carbón con un espesor los pétalos de .34 mm +/- .01 mm, sin ninguna modificación pulido u agregado de material en su interior, con un diámetro interior de reed case en su parte de aluminio de un máximo de 35.10 mm, empaque de reed case con el cilindro con espesor máximo de 1.82 mm +/- .05 mm.

3.18. CARBURADOR: Original OEM Dell'Orto VHSB 34 mm ES, sin pulido o modificación alguna en sus partes. Y con el ventury marcado con el # 12 con una medida en su interior de 30.05 mm como máximo.

3.19. ESPREAS DE CARBURADOR: se consideran las siguientes: Guillotina de carburador # 50, aguja de carburador # K28, emulsionador de carburador # 267, 268, 269, esprea de arranque # 60, esprea de cierre de flotador # 350, flotadores de carburador 4 gramos, inserto de esprea de baja #100, esprea de baja del carburador libre, esprea de alta del carburador libre, número de vueltas del tornillo del aire del carburador libre. En pistas que se encuentren a menos de 1,000 metros sobre nivel del mar la aguja de carburador debera de ser # K95 y emulsionador de carburador #269.

3.20. BOMBA(S) DE COMBUSTIBLE: Mikuni debiendo de ser de pulso únicamente.

3.21. GASOLINA Y ACEITE: Gasolina PREMIUM únicamente, con mezcla de aceite libre. (Prohibidos ej. gasavion, 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 que sea proporcionado por parte del campeonato nacional FK será obligatorio el usarlo.

3.22. CAJA Y FILTRO DE AIRE (RIÑON): Será obligatoria de la marca FREE LINE de 2 orificios con un diámetro interior máximo en los tubos (# 20.7215.18) de 30 mm cada uno y con una longitud mínima de los tubos 21.10 cm +/- .50 mm.

3.23. IGNICION/BOBINA: Original OEM TM-KZ-M1 únicamente con número de parte (PVL 500 139 digital electronic).

CAMPEONATO NACIONAL
FK FORMULA KARTS

3.24. ESTATOR: Original OEM TM-KZ-M1. Únicamente. PVL Ident-NR 1002.

3.25. ESCAPE (PIPA): OEM TM-KZ-M1. Únicamente.

3.26. FLANCH DEL ESCAPE: OEM TM-KZ-M1. La longitud del flanch deberá tener las siguientes mediadas 30.50 mm +/- 1 mm como máximo y con una medida interior del flanch de salida hacia el escape 39.1 mm +/- .05 mm.

3.27. SILENCIADOR: ELTO TD3.

3.28. ANTICONGELANTE: Únicamente se permite el uso de agua y aditivo que no sea de glicerina o aceites, ejemplo whater weather. (Esto para evitar la corrosión de las partes). Queda prohibido el uso de anticongelante.

NOTA: El director técnico podrá en cualquier momento utilizar cualquier pieza (parte del motor) nueva para su comparación con la pieza de un competidor y así determinar su legalidad, y solo en caso de duda el director técnico este recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico si así lo determinara el Director Tecnico.
Cualquier falta al reglamento técnico será sancionada conforme al reglamento general de FK.

4. REVISION DE LA PARTE DE ARRIBA DEL MOTOR

4.1 En el caso de pedir la revisión del cilindro, cabeza, pistón, perno, velero de perno de pistón y anillo de pistón por un piloto del motor de otro competidor deberá hacer un depósito de $3,000 (Tres Mil) pesos en efectivo únicamente, por parte del solicitante en el entendido de que si el cilindro, cabeza, pistón, etc. y demás componentes están dentro de reglamento el deposito antes mencionado pasara a ser propiedad del piloto del motor revisado. Si el cilindro, cabeza, pistón y demás componentes no estuvieran dentro de reglamento, se le devolverá el depósito al solicitante y el revisado será sancionado.

5. REVISION TRANSMISIÓN

5.1. En el caso de pedir la revisión de la transmisión, cigüeñal, baleros etc. por un piloto del motor de otro competidor deberá hacer un depósito de $6,000 seis mil pesos en efectivo únicamente por parte del protestante, en el entendido de que, si dicha transmisión, cigüeñal, baleros, etc. está dentro del reglamento, el depósito antes mencionado pasará a ser propiedad del piloto protestado. Si la transmisión, cigüeñal, baleros, etc. no estuviera dentro de reglamento, se le devolverá el depósito al piloto protestante y el piloto protestado será sancionado.

6. RECLAMO DE MOTOR

6.1. 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 se 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 6,200.00 (seis mil doscientos dólares) en efectivo o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio al día del reclamo del banco de México.
D) El motor reclamado será entregado al piloto reclamante con la supervisión del Director Técnico y el director de FK
E) El motor reclamado deberá incluir: Motor OEM TM-KZ-M1 completo con base de motor, carburador con todos sus componentes (espreas, aguja, gullotina, flotadores, emulsionador, etc.), filtro de aire o en su caso caja de filtro de aire (riñón), pipa o escape OEM TM-KZ-M1, silenciador OEM TM-KZ-M1, bujía, engrane delantero, bomba de gasolina con su base, J de cambio de velocidades, bomba de agua y polea.
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.

6 A. RECLAMO DE CILINDRO, CABEZA Y PISTÓN DE MOTOR

6A.1. Cualquier competidor (piloto de la misma categoría únicamente) podrá reclamar el cilindro, cabeza y pistón de un motor de otro competidor (piloto).

El reclamante deberá reclamar por escrito el cilindro, cabeza y pistón al piloto del motor 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 carta reclamo por escrito sujetándose en lo que en adelante se describe:

A) El cilindro, cabeza y pistón del motor reclamado se marcará y se fotografiara para su identificación y tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas 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 año del campeonato Nacional Fórmula Kart.

B) El cilindro, cabeza y pistón del motor reclamado tendrá y deberá de pasar la inspección técnica. (Esto no garantiza que dicho cilindro, cabeza y pistón pasará cualquier inspección técnica en el futuro), lo anterior deberá ser informado al reclamante.

C) El piloto reclamante deberá pagar al piloto del cilindro, cabeza y pistón reclamado la cantidad de 1,700 dólares (dos mil trecientos treinta y dos dólares) en efectivo o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del banco de México al dia.

D) El cilindro, cabeza, tapa de cabeza (tapa de enfriamiento) y pistón reclamado será entregado al piloto reclamante con la supervisión del Director Técnico y el Director de FK

E) El cilindro, cabeza y pistón reclamado deberá incluir: cilindro, tapa de cabeza (tapa de enfriamiento), flanch de escape, tornillos de cabeza, empaque (o'rings de cabeza) de cabeza, empaque de cilindro, pistón, anillo de pistón, perno de pistón, bujia y balero de perno de pistón del motor.

F) En caso de haber varios pilotos reclamando un mismo cilindro, cabeza y pistón se rifará entre los pilotos reclamantes.

El no entregar el cilindro, cabeza y pistón de 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.

7. CHASIS

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

7.2. ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 140 cm, del eje trasero (la medida se tomará de la cara externa del rin de las llantas, ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 140 cm, (no se medirá en pulgadas).

7.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

7.4. RINES: 5" pulgadas únicamente.

7.5. LLANTAS PARA PISO SECO: Marca VEGA XH (verde)

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

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

7.8. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA Plástica.

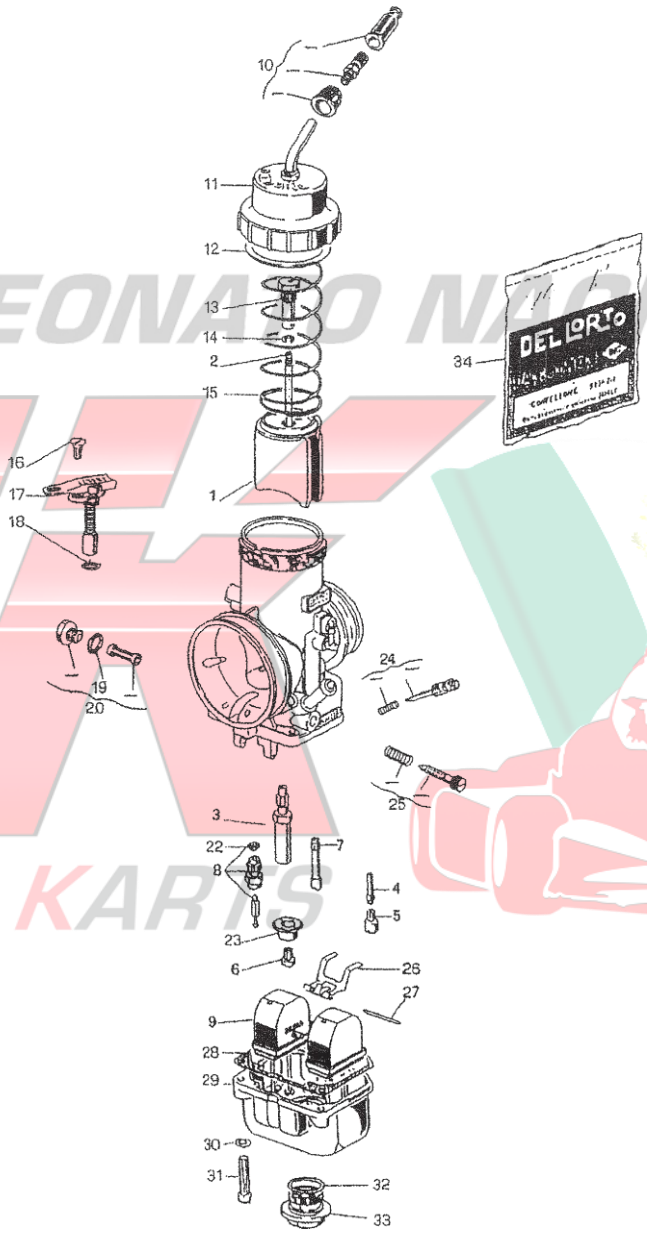
Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación febrero 2023, y podrá ser modificado por el Consejo Técnico de Campeonato Nacional FK para su mejor funcionamiento.

NOTA: Cualquier duda en las especificaciones de este reglamento quedara a criterio del comité técnico del Campeonato Nacional FK

ATENTAMENTE

Campeonato Nacional Formula Karts (FK)

VHSB 34 ES REF. 9741



CAMPEONATO NACIONAL
FK
FORMULA KARTS

SETTING PARTS

1	12880 x 64	GAS VALVE 50
2	8530 x 08	CONICAL NEEDLE K 43/1^
3	12542 x 28	NEEDLE JET DQ 266
4	13086 x 02	IDLE EMULSION JET B 40
5	12995 x 02	IDLE JET 60 (optional)
6	6413 x 02	MAIN JET 152
7	6217 x 02	STARTER JET 60
8	8649 x 33	NEEDLE SEAT 350
9	15760 x 80	FLOAT 3

CAMPEONATO NACIONAL

STANDARD PARTS

REF. 9741

10	53117 - 78	CABLEHOLDER SCREW KIT
11	13604 - 53	COVER
12	•	COVER GASKET
13	10889 - 04	GAS VALVE NIPPLE
14	9596 - 21	CONICAL NEEDLE CLIP
15	12019 - 61	GAS VALVE SPRING
16	11752 - 36	CHOKE FIXING SCREW
17	8294 - 64	CHOKE
18	•	CHOKE GASKET
19	•	FUEL FILTER GASKET
20	53089 - 78	FUEL FILTER KIT
22	•	NEEDLE SEAT GASKET
23	12546 - 52	PLATE
24	53091 - 78	AIR ADJUSTING SCREW KIT
25	53090 - 78	GAS VALVE ADJUSTING SCREW KIT
26	10544 - 26	FLOAT ARM
27	12692 - 22	FLOAT PIN
28	•	BOWL GASKET
29	14415 - 96	BOWL
30	4957 - 23	WASHER
31	14858 - 36	BOWL FIXING SCREW
32	•	BOWL CAP GASKET
33	14419 - 34	BOWL CAP
34	52612 - 77	GASKET KIT

FK FORMULA KARTS

• Included into gasket kit.