

REGLAMENTO TECNICO CATEGORIAS

CAMPEONATO NACIONAL

**OK-N JUNIOR
OK-N SENIOR**

**Campeonato Nacional
Fórmula Karts (FK) 2025**



CONTENIDO

1. - CATEGORIAS

1.1 OK- N JUNIOR	4
1.2 OK-N SENIOR	4

2.- PESOS OFICIALES

2.1 OK-N JUNIOR	4
2.2 OK-N SENIOR	4

3. – MOTOR OKN 125cc.

3.1 MOTOR	4
3.2 CABEZA	4
3.3 EMPAQUE DE CABEZA	4
3.4 BUJIA	4
3.5 CILINDRO	5
3.6 PUERTO DE ESCAPE	5
3.7 PISTON, ANILLO, PERNO	5
3.8 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO	5
3.9 CIGÜEÑAL Y BIELA	5
3.10 BALEROS Y RETENES DEL CIGÜEÑAL	5
3.11 TAPA DE SPROCKET	5
3.12 CAJA DE PETALOS Y EMPAQUE DE CAJA	5
3.13 CARBURADOR	5
3.14 NUMERO DE VUELTAS EN ESPREAS DE ALTA Y BAJA DEL CARBURADOR	5
3.15 GASOLINA Y ACEITE	5
3.16 SISTEMA DE GASOLINA	6
3.17 FILTRO DE AIRE (RIÑON)	6
3.18 BOBINA	6
3.19 ESTATOR	6
3.20 TIEMPO DE IGNICION	6
3.21 ESCAPE Y SILENCIADOR	6
3.22 FLANCH DE ESCAPE	6
3.23 ENGRANE DELANTERO	6
3.24 RADIADOR Y DIMENSIONES	6

3.25 BOMBA DE AGUA	6
3.26 MODIFICACIONES DENTRO DEL MOTOR	7
3.27 MODIFICACIONES FUERA DEL MOTOR	7

4.- CHASIS

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

5.- RECLAMOS DE MOTORES

8

FK
FORMULA KARTS



1. CATEGORIAS

1.1. OK-N JUNIOR. Categoría reservada para pilotos de 12 a 15 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del Director del Campeonato Nacional Fórmula Kart (FK).

1.2. OK-N SENIOR. Categoría reservada para pilotos de 14 años en adelante.

2. PESOS OFICIALES

2.1. OK- JUNIOR. 143 kg.

2.2. OK- SENIOR. 158 kg.

3. MOTOR OK-N 125cc.

3.1. MOTOR: Homologado CIK-FIA OK-N 125cc. Se revisará conforme a sus Formas de Homologación de cada marca.

Modena Engines	032-EN-17
IAME	040-EN-66
Rexon Motors	035-EN-17
LKE	033-EN-20
Vortex	012-EN-11
TM Kart	041-EN-03

3.2. CABEZA: OK-N 125cc. De material de aluminio, medida de volumen mínimo de 10cc. Se revisará cubicaje con inserto para la bujía de 18.5mm paso M14 x 1.5mm. (Documento de inserto FIA TD 1.3b)

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, dicha bujía podrá ser comparada con otra nueva con el mismo número de parte a efecto de verificar su legalidad. Únicamente se permitirán estos números de bujía:

- NGK BR9 o BR10 IRIDIUM

Nota: El grado térmico de la bujía es libre.

3.5. CILINDRO: Homologado CIK FIA OK-N 125cc.

El volumen del cilindro se determina entre el diámetro y carrera del cilindro del motor. El volumen se medirá en centímetros cúbicos como un máximo de 125 cc.

3.6. PUERTO DE ESCAPE: Limitado a un ángulo máximo de 194 grados.

3.7. PISTON, ANILLO Y PERNO: Original acorde al peso y medida de la Forma de Homologación de cada marca de motor. Se podrá maquinar la parte superior del piston siempre y cuando cumpla con el peso y no cambie las medidas de la falda del piston.

3.8. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre

3.9. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original acorde al peso y medida de la Forma de Homologación de cada marca de motor.

3.10. BALEROS Y RETENES CIGÜEÑAL: OK-N 125cc originales podrán ser sustituidos por su equivalente en diferente marca o proveedor (no está permitido el uso de baleros de cerámica o materiales exóticos).

3.11. TAPA DE SPROKET: Original acorde a la Forma de Homologación de cada marca de motor.

3.12. CAJA DE PETALOS Y EMPAQUE DE CAJA DE PETALOS (REED CASE): Original acorde al peso y medida de la Forma de Homologación de cada marca de motor.

3.13. CARBURADOR: Original OK-N Homologado por Cik-Fia, sin pulido o modificación alguna en sus partes, debiendo permanecer originales en materiales y forma acorde a la forma de homologación de cada marca de carburador.

Tillotson 042-CA-70

TM Kart 060-CA-22

Mecanismo con dos agujas y surtidor con un Diámetro de 24mm.

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

3.15. GASOLINA Y ACEITE: premium, con mezcla de aceite Xeramic dos tiempos al 4%. (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.

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

3.16A REED (pétalos): únicamente de fibra de carbono.

3.17. FILTRO DE AIRE (RIÑÓN): Se permitirá el filtro original con solo dos entradas de 23mm. máximo con todos sus compuestos originales y el filtro marca NITRO con solo dos entradas de 23mm con homologación CIK-FIA 7/SA/24

La goma que sujeta el filtro de aire deberá ser sujeta con una abrazadera firmemente. En caso de que la goma no esté tan ajustada como una nueva, la parte usada deberá de ser remplazada (Ya sea la goma o el filtro de aire)

3.18. BOBINA: Original, solo una marca Selettrs homologación 034-IG-30 Únicamente hasta 15,000 rpm

3.19. ESTATOR: Original, solo una marca Selletra modelo FF0420 con número de homologación 034-IG-20.

3.20. TIEMPO DE IGNICION: No controlada o programable. Libre los grados del estator.

3.21. ESCAPE Y SILENCIADOR (PIPA): Original OK-N 125cc Obligatorio modelo actual homologado por CIK-FIA de un solo tipo para todas las marcas de acuerdo al Documento Técnico DT #2.9. Deberá operar a una altura superior a 45 cm. del piso. La distancia entre el piston y el escape es libre, pero tiene que ser utilizado el restrictor y todos los gases deben pasar por el mismo.

3.22. FLANCH DEL ESCAPE PARA JUNIOR: Acorde al dibujo técnico DT 2.11. La forma debe seguir la forma que tiene el puerto de escape. Apertura máxima de restrictor 26 mm

3.23. ENGRANE DELANTERO: Engrane delantero: 10, 11, 12, 13 y 14 dientes, engrane trasero libre.

3.24. RADIADOR: Sin ningún tipo de modificación. Las medidas máximas permitidas son las siguientes: alto 44 cm ancho 25 cm espesor 5 cm. Solo se permite el uso de Agua H2O como liquido refrigerante.

- No ventiladores auxiliares
- No cualquier modificación aerodinámica como alas deflectoras al frente del radiador o ductos adicionales.
- Termostato opcional está permitido
- Las mallas protectoras para proteger el que no se dañe el radiador por grava o suciedades dentro de la pista está permitido.

3.25. BOMBA DE AGUA: Deberá de ser operada por el eje trasero de forma mecánica.

3.26. Modificaciones dentro del motor:

Todas las modificaciones al interior del motor homologado son permitidas excepto:

- Carrera de biela de 54.00 mm (tolerancia de ± 0.1 mm).
- Diámetro del Cilindro (Fuera de los límites máximos permitidos)
- La línea Central de Biela.
- El número de ductos de transferencia y puertos de entrada en el Cilindro y Cigüeñal.
- El número de puertos de escape.
- Cualquier cambio en los perfiles del cilindro que altere el estado original.
- Cualquier trabajo en el Piston.
- Cualquier trabajo o dispositivo que cambie la apertura y cerrada de puertos, o que altere el ciclo de admisión o escape.
- Cualquier trabajo en la camisa del cilindro que permita que la mezcla de combustible entre al cilindro cuando los puertos de admisión estén cerrados – Esto concierne a el puerto de admisión y a toda la base del cilindro.
- Cualquier tratamiento a la camisa del cilindro, incluyendo, pero no limitando a, tratamientos químicos o la adición de cualquier revestimiento.

3.27. Modificaciones fuera del motor:

Todas las modificaciones al exterior del motor homologado son permitidas excepto:

- Numero de carburadores. (Obligatorio el uso de solo un carburador homologado)
- La apariencia externa del motor.
- Lo siguiente no se considera modificación de la apariencia del motor: cortar las conexiones al sistema de enfriamiento por agua o modificación del color de las partes.

Para cualquier aclaración o duda se tomará en cuenta el Reglamento Técnico CIK FIA 6.0_RT2023.

4. CHASIS

4.1. CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC, ICA KZ.
Máximo diámetro del eje trasero (axle) 50mm
Freno únicamente trasero

4.2. ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 140 cm, del eje trasero (la medida se tomará de la cara externa de las llantas traseras incluyendo el rin, ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 140 cm.

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 delanteras y traseras 215mm.

4.5. LLANTAS DE PISO SECO: marca VEGA XH (verde) para OK-N Junior y VEGA XM4 (Blanca) para OK-N Senior.

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.

CAMPEONATO NACIONAL

5. RECLAMO DE MOTORES

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 con el director de FK y su reclamo por escrito sujetándose en lo que en adelante se describe:

- A) El motor reclamado tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas de del Campeonato Nacional Fórmula 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 \$105,000.00 pesos Mexicanos en efectivo.
- D) El motor reclamado será entregado al piloto reclamante con la supervisión del Director Técnico.
- E) El motor reclamado deberá incluir: Motor, carburador y escape.
- 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 Fórmula Karts y podrá ser a criterio del director general del evento la suspensión del piloto para el resto del campeonato.

Campeonato Nacional Fórmula Kart (FK) tendrá el primer derecho de reclamo sobre cualquier reclamo que exista sobre dicho motor a un valor económico de \$95,000.00 pesos mexicanos.

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.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación Enero 2025, y podrá ser modificado por el consejo técnico del Campeonato Nacional Fórmula Kart (FK) para su mejor funcionamiento.

NOTA: Las formas de homologación de cada motor (VORTEX, Modena y TM) las encontrarás en la página de www.Fórmulakarts.mx en el submenú de reglamentos, así como también encontrarás las formas de homologación de los carburadores TM y Tillotson

CAMPEONATO NACIONAL



ATENTAMENTE

Campeonato Nacional Fórmula Kart (FK)

Colocación de sello de motor

Al colocarlo, deberá de abarcar el Flanch, Cabeza y Cilindro.

