

REGLAMENTO TECNICO CATEGORIAS

IAME 60CC

**Mini Swift
Super Swift**

CAMPEONATO **LEÓN**

Karting León 2016

CONTENIDO

1. - CATEGORIAS IAME PARILLA 60cc

MINI SWIFT	4
SUPER SWIFT	4

2.- PESOS OFICIALES

MINI SWIFT	4
SUPER SWIFT	4

3. – MOTORES IAME PARILLA 60cc

MOTOR	4
CABEZA	4
EMPAQUE DE CABEZA	4
BUJIA	4
CILINDRO	5
PUERTOS DE ESCAPE, ADMINISION Y BOOTS PORT	5
PISTON	5
ANILLO	5
PERNO	5
EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO	5
CIGÜEÑAL Y BIELA	5
BALEROS Y RETENES DEL CIGÜEÑAL	5
CLUTCH	6
TAPAS DE MOTOR (CASES)	6
CARBURADOR	6
ESPREAS DE ALTA Y BAJA DEL CARBURADOR	6
GASOLINA	6
SISTEMA DE GASOLINA	6
FILTRO DE AIRE (RIÑON)	6
ARNES DE IGNICION Y BOBINA	6
ESTATOR	6
BOBINA	6
TIEMPO DE IGNICION	6
ESCAPE (PIPA)	7
FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA)	7
EMPAQUE DE FLANCH DE ESCAPE	7
FLANCH DE ESCAPE PARA MINI SWIFT	7
ENGRANE DELANTERO	7

4.- CHASIS

CHASIS	7
ANCHO DE VIA	7
AERODINAMICA	7
RINES Y LLANTAS	7
CUBRE CADENA	7
CARROCERIA	7
DEFENSA TRESERA	8

5. – RECLAMO DE MOTORES

8



1. CATEGORIAS IAME PARILLA 60cc

MINI SWIFT. 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 de CAKALE.

SUPER SWIFT. Categoría reservada para pilotos 7 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 de CAKALE.

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

2. PESOS OFICIALES

MINI SWIFT. 105 kg.

SUPER SWIFT. 115 kg.

3. MOTOR

MOTOR: Original OEM IAME PARILLA 60cc 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 (Stroke) de biela de 43.15mm como máximo.

CABEZA: Original OEM IAME PARILLA 60cc. 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 de 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.

EMPAQUE DE CABEZA: Libre

BUJIA, De venta normalmente al público, 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 están permitidas las siguientes bujías:

- NGK BR_EG
- NGK IRIDIUM BR_EIX

Nota: El grado térmico de la bujía es libre.

CILINDRO: Original OEM IAME 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 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.

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

PISTON: Original OEM IAME PARILLA 60cc. De material de aluminio. No está permitido el maquinado, o tratamiento de ningún tipo al pistón. Con una altura total de 49mm+/-0.2mm, con corte en la falda del pistón de 22.5mm+/-0.05mm y un peso con anillo incluido de 60gms. El Director Técnico tendrá muestras autorizadas de estos para su cotejo.

ANILLO: Original OEM IAME PARILLA 60cc. De material Cast Iron, sin ninguna modificación.

PERNO: Original OEM IAME PARILLA 60cc, Sin ningún tipo de modificación con una longitud de 35.0mm+/-0.2mm y un diámetro de 12.0mm+/-0.1mm y un peso 15.5gms.

EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre

CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM IAME PARILLA 60cc con números de parte IAMEU04A-61385A y IAMEU04A-61390A de material de hierro, con un peso mínimo completo el cigüeñal de 1190gms y con un peso mínimo de biela sola de 80gms, sin ningún tipo de modificación, No está permitido balancear. La cuña de cigüeñal deberá ser OEM IAME PARILLA sin ninguna modificación en su forma, posición o textura.

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

3.13.-CLUTCH. - Original OEM IAME PARILLA 60cc, sin ningún tipo de modificación u agregado de material. El CLUTCH no deberá contener una cantidad significativa de grasa o aceite máximo debraye de CLUTCH utilizando el procedimiento de CAKALE Kart a 5,000 rpm.

- Peso mínimo del cuerpo de pastas 460 gms con numero de parte IAMEA-60840B01/07
- Peso mínimo de la campana de clutch 173 gms sin sprock delantero con numero de parte IAMEA-61550A
- Peso mínimo del engrane de clutch 195 gms

TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM IAME 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+/-0.2mm.

CARBURADOR: Original OEM IAME 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, no está permitido en el mecanismo de acelerador el tornillo con cabeza redonda de desarmador.

NUMERO DE VUELTAS EN ESPREAS DE ALTA Y BAJA DE CARBURADOR: Libre.

GASOLINA: PREMIUM, mezcla de gasolina y aceite libre. (Prohibidos los: oxigenantes, alcoholes de cualquier tipo o elevadores de octanaje etc...). SERA REVISADA CON EL DIGATRON. Se establecerá medida máxima en cada evento.

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 AIRE (RIÑÓN): Original OEM IAME 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.

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

ESTATOR: Original OEM IAME PARILLA 60cc. Con numero de parte IAME45/14 No se permite ningún tipo de modificación.

BOBINA: Original OEM IAME PARILLA 60cc. Con numero de parte IAME45/14.

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

ESCAPE (PIPA): Original OEM IAME PARILLA 60cc, sin ningún tipo de modificación conforme a la figura del anexo IAME 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.

FLANCH DEL ESCAPE: Original OEM IAME PARILLA 60cc sin ninguna modificación con las siguientes medidas: largo 30.0mm+/-0.3mm, ancho 22.0mm+/-0.3mm no se permite ningún tipo de modificación en su forma y su textura.

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

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

ENGRANE DELANTERO (Paso delantero en CLUTCH): 10 o 11 dientes

Para cualquier duda a los puntos antes mencionados se tomará como apoyo el manual (ANEXO IAME PARILLA USA - TAG) con las especificaciones técnicas IAME PARILLA 60cc SWIFT.

4. CHASIS

CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC, ICA KZ.

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

ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 1270mm, 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 1270mm.

AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

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

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

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, la defensa delantera no podrá ser mayor a 1067mm de ancho.

DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA o IKF/WKA Plástica, por ninguna circunstancia podrá exceder la defensa trasera el plano del ancho de las llantas traseras.

5. RECLAMO DE MOTORES

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

- A) El motor reclamado tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas de del campeonato formula kart 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 CAKALE.
- 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.

El no entregar el motor reclamado al piloto reclamante será motivo de pérdida de puntos trofeos de la fecha donde ocurrió el reclamo para el piloto reclamado y podrá ser a criterio del Director del evento la suspensión del piloto para el resto del campeonato.

CAKALE 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.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación enero 2016, y podrá ser modificado por el Consejo Técnico de CAKALE para su mejor funcionamiento.

ATENTAMENTE

CAKALE