



REGLAMENTO TECNICO CATEGORIAS

SHIFTER HONDA 125 CC STOCK

SH1

SH4

SHS

KARTING
CAMPEONATO LEÓN
Karting León 2016

CONTENIDO

1. - CATEGORIAS SHIFTER 125cc SUPER STOCK

CATEGORIA SH1	4
CATEGORIA SH4	4
CATEGORIA SHS	4

2.- PESOS OFICIALES

CATEGORIA SH1	4
CATEGORIA SH4	4
CATEGORIA SHS	4

3. – MOTORES HONDA CR 125cc MODELO 1999

MOTOR	4
CABEZA	4
EMPAQUE DE CABEZA	4
BUJIA	5
CILINDRO	5
PLUG DE CILINDRO	5
PISTO	5
ANILLO	5
PERNO	5
EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO	5
CIGÜEÑAL Y BIELA	5
BALEROS Y RETENES DEL CIGÜEÑAL	5
TRANSMISION	5
CLUTCH	5
TAPAS DE MOTOR (CASES)	6
EMPAQUES TAPAS DE MOTOR (CASES)	6
REED CASE	6
VALVULA REED	6
CARBURADOR	6
ESPREAS CARBURADOR	6
BOMBA COMBUSTIBLE	6
GASOLINA	6
CAJA Y FILTRO DE AIRE	6
IGNICION	6
ESTATOR	6
BOBINA	6
ESCAPE (PIPA)	7
FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA)	7
SILENCIADOR	7
ANTICONGELANTE	7

4.- PROTESTA PARTE SUPERIOR MOTOR

4.1 PROCEDIMIENTO	7
-------------------	---

5.- PROTESTA TRANSMISION

5.1 PROCEDIMIENTO	7
-------------------	---

6.- CHASIS

HOMOLOGACION	7
ANCHO DE VIA	8
AERODINAMICA	8
RINES	8
CUBRE CADENA	8
DEFENSA TRASERA	8



1. CATEGORIAS SHIFTER 125 SUPER STOCK

CATEGORIA SH1. Categoría reservada para pilotos de 14 años o mayores, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior, deberá de contar con autorización escrita de parte de Director de CAKALE.

CATEGORIA SH4. Categoría reservada para pilotos mayores de 30 años. Pudiendo participar en la categoría SH1.

Si el piloto es menor de 30 años y su peso corporal es mayor a 90 Kg. podrá participar en esta categoría con autorización escrita de parte de Director de CAKALE.

1.3 CATEGORIA SHS. Categoría reservada para pilotos mayores de 45 años.

No está permitido el cambio a categorías inferiores una vez iniciado el campeonato (ej. SH1 a SH4, SH4 a SHS).

2. PESOS OFICIALES

CATEGORIA SH1 175 Kg.

CATEGORIA Sh4 185 Kg.

CATEGORIA SHS 185 Kg.

CABEZA: Original OEM HONDA CR125 1999. (Número de parte Honda 12200-KZ4-J00) sin ninguna modificación en su forma y volumen. Se permite cortar el soporte exterior de la cabeza.

El squish band deberá tener una medida entre 0.050" a 0.060" y deberá ser tomada de cada lado del pistón y al centro del pistón en línea al perno y promediadas ambas medidas.

En el caso de controversia visual se cubicara la cabeza desmontada con la bujía apretada, con el siguiente procedimiento: se utilizara una bureta, líquido de frenos DOT5 y un acrílico, se podrá grasa para sellar entre la cabeza y el acrílico y se llenara de líquido NO pudiendo cubicar menor de 6.4 CC. Si así fuera será motivo de sanción.

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

EMPAQUE DE CABEZA: Original OEM para cilindros 1999. (Número de parte Honda 12251-KZ4-701). Está permitido el uso de spray sellante en el empaque.

BUJIA. Únicamente bujías NGK Iridium BR9EIX, BR10EIX y NGK BR9EG, BR10EG. 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.

CILINDRO: Original OEM HONDA CR125R se permiten modelo del año 1997 al 1999 de tipo "A"o"B", sin ninguna modificación de altura, maquinado, rayado, cortado, pulido, soldado de ningún tipo o agregado de material o modificación alguna en su interior. (Se permite el horneado del cilindro así como los tapones de las válvulas de cilindro (plugs)), no se permiten cilindros reconstruidos.

La tolerancia permitida en el largo del cilindro es de 3.311" a 3.316."

PLUGS DE VALVULAS DE CILINDRO: Esta permitido rebajarlos o pulirlos para ajustar al cilindro únicamente. Si al rebajarlos para ser ajustados, se raya el cilindro será motivo de sanción o descalificación.

PISTON: Original OEM HONDA CR125R modelos 1999 y 2001. 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.

ANILLO: Original OEM HONDA CR125R modelos 1999 y 2001.

PERNO: Original OEM HONDA CR125R, sin ningún tipo de modificación.

EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Original OEM HONDA CR125R modelo 1999. (Número de parte Honda 12191-KZ4-J00) y (Numero de parte Honda 12191-KZ4-L10), en textura color y dimensión, debiendo tener una medida en su espesor de 0.020".

CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM Honda CR125R modelo 1999 (Numero de parte Honda 13300-KZ4-B00), sin ningún tipo de modificación (Solamente se podrán pulir las pistas de los baleros en el cigüeñal y alinear el cigüeñal). No está permitido balancear.

BALEROS Y RETENES CIGÜEÑAL: Original OEM HONDA CR125R modelo 1999 únicamente de la marca NTN, fabricados en Japón, solo se permiten los baleros con rodamiento, balas y jaula de acero en su totalidad. Retenes originales OEM HONDA CR125 únicamente.

TRANSMISION: Original OEM HONDA CR125 modelo 1999, 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).

3.14.-CLUCTH.-Original OEM HONDA CR125R modelo 1999, sin ningún tipo de modificación u agregado de material, no está permitido el quitar una o varias pastas o discos, los resortes deberán ser original OEM HONDA CR125R modelo 1999.

TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM HONDA CR125R modelo 1999 sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior.

EMPAQUE TAPAS DE MOTOR (CASES): Únicamente se permite original OEM HONDA CR125R modelo 1999 teniendo que tener la textura color y dimensión de original OEM, con una medida en su espesor de 0.020".

REED INTAKE (bota de carburador): Únicamente Original OEM HONDA CR125 1999 en ángulo, sin ningún tipo de modificación, (Numero de parte HONDA 16221-KZ4-A10).

VALVULA REED: Original OEM Honda CR125 1999 para 6 pétalos, sin ninguna modificación pulido u agregado de material en su interior, (Numero de parte HONDA 14100-KZ4-J11). Se podrá utilizar pétalos (reeds) de cualquier marca y número de los mismos (Pétalos (reeds) libres).

CARBURADOR: Keihin PWM 38 mm original sin pulido o modificación alguna en sus partes (con excepción de las modificaciones requeridas para el funcionamiento de la doble bomba en sus distintas versiones). Y con una medida interior del carburador de 38.6mm como máximo, la guillotina del carburador es libre, no está permitida la modificación del asiento y la tuerca que sujeta la aguja en la guillotina, debiendo permanecer originales

ESPRESAS DE CARBURADOR: se consideran las siguientes: de baja, de alta la aguja son libres, así como el número de vueltas del tornillo del aire y del shock del carburador.

BOMBA(S) DE COMBUSTIBLE: Debiendo de ser de pulso únicamente, y pudiendo ser sencillas o dobles, únicamente para suministrar combustible y retirar combustible.

GASOLINA: gasolina sin oxigenantes, mezcla (aceite y gasolina) libre. (Prohibidos ej. oxigenantes, alcoholes de cualquier tipo o elevadores de octanaje etc...). SERA REVISADA

CON EL DIGATRON. Se establecerá medida máxima en cada evento por el Director Técnico.

CAJA Y FILTRO DE AIRE (RIÑON): Libre. Será obligatoria enbn Kartodromo Oscar Casillas el filtro de la marca RLV de 4 orificios de 29mm original sin ningún tipo de modificación. (El uso de filtro interior es opcional), la pérdida total o parcial de cualquier parte o fuera de posición del riñón generando una ventaja será motivo de sanción.

IGNICION: Original OEM CR125R 1999 únicamente (Se podrán sortear en cada evento, en cualquier categoría a criterio del Director Técnico).

ESTATOR: Original OEM CR125R 1999. Solo se permitirán las láminas reguladoras de avance de tiempo exclusivas de Formula Karts, SKUSA y CANAKA. Estará permitido adelantar el tiempo en el estator únicamente con la lámina oficial sin modificar la base del estator, así como el aumentar la longitud de los cables del estator para que estos conecten con labobina.

BOBINA: Original OEM CR125R 1999.

ESCAPE (PIPA): RLV R4 Tendrá que ser utilizada sin ningún tipo de espaciador entre el flanch de escape y el cilindro.

FLANCH DEL ESCAPE: Está permitido el uso de O´rings como sello o silicón siempre y cuando tenga las medidas del flanch original del modelo 1999. Únicamente se permite o ring y silicón como sellante entre el cilindro y el flanch de escape.

SILENCIADOR: Libre.

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

NOTA : el Director Técnico sanción a un competidor de forma visual, y solo en caso de duda el Director Técnico recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico si así lo determina.

4. REVISION DE LA PARTE DE ARRIBA DEL MOTOR

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 \$2,000 (Dos 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 \$4,000 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 pasara 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. CHASIS

CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC, ICA KZ.

ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 140 cm, del eje trasero (la medida se tomara de la cara de las llantas ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 140cm.



AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

RINES: 5" pulgadas únicamente.

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

DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA 2008 Plástica.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación Enero 2015, y podrá ser modificado por el Consejo Técnico de Formula Karts para su mejor funcionamiento.

NOTA: CUALQUIER DUDA EN LAS ESPECIFICACIONES DE ESTE REGLAMENTO QUEDARA SUJETA A CRITERIO DEL COMITE TECNICO DE FORMULA KARTS

Atentamente

Karting León