

REGLAMENTO TECNICO CATEGORIAS

SHIFTER HONDA 125ccSTOCK

SH1, SH4, SHS

KARTING
GUANAJUATO BY FK
Karting GTO 2018



CONTENIDO

1. - CATEGORIAS SHIFTER 125cc SUPERSTOCK

| | |
|-------------------|---|
| 1.1 CATEGORIASH1 | 4 |
| 1.2 CATEGORIASH4 | 4 |
| 1.3 CATEGORIA SHS | 4 |

2.- PESOS OFICIALES

| | |
|-------------------|---|
| 2.1 CATEGORIASH1 | 4 |
| 2.2 CATEGORIASH4 | |
| 2.3 CATEGORIA SHS | 4 |

3. - MOTORES HONDA CR 125cc MODELO1999

| | |
|------------------------------------|---|
| 3.1 MOTOR | 4 |
| 3.2 CABEZA | 4 |
| 3.3 EMPAQUE DECABEZA | 5 |
| 3.4 BUJIA | 5 |
| 3.5 CILINDRO | 5 |
| 3.6 PLUGDECILINDRO | 5 |
| 3.7 PISTO | 5 |
| 3.8 ANILLO | 5 |
| 3.9 PERNO | 5 |
| 3.10 EMPAQUE DE BASEDE CILINDRO | 5 |
| 3.11 CIGÜEÑAL YBIELA | 5 |
| 3.12 BALEROS Y RETENESDEL CIGÜEÑAL | 5 |
| 3.13 TRANSMISION | 5 |
| 3.14 CLUTCH | 6 |
| 3.15 TAPAS DEMOTOR(CASES) | 6 |
| 3.16 EMPAQUES TAPAS DEMOTOR(CASES) | 6 |
| 3.17 REEDCASE | 6 |
| 3.18 VALVULA REED | 6 |
| 3.19 CARBURADOR | 6 |
| 3.20 ESPREASCARBURADOR | 6 |
| 3.21 BOMBACOMBUSTIBLE | 6 |
| 3.22 GASOLINA | 6 |
| 3.23 CAJA Y FILTRODEAIRE | 6 |
| 3.24 IGNICION | 6 |
| 3.25 ESTATOR | 6 |
| 3.26 BOBINA | 7 |

3.27 ESCAPE (PIPA)

7

3.28 FLANCH DE ESCAPE(HEADERPIPA)

7



| | |
|---------------------|---|
| 3.29 SILENCIADOR | 7 |
| 3.30 ANTICONGELANTE | 7 |

4.- PROTESTA PARTE SUPERIOR MOTOR

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

5.- PROTESTA TRANSMISION

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

6.- CHASIS

| | |
|---------------------|---|
| 6.1 HOMOLOGACIÓN | 8 |
| 6.2 ANCHO DE VIA | 8 |
| 6.3 AERODINAMICA | 8 |
| 6.4 RINES | 8 |
| 6.5 CUBRECADENA | 8 |
| 6.6 DEFENSA TRASERA | 8 |



KARTING
GUANAJUATO *BY FK*

1. CATEGORIAS SHIFTER 125 SUPERSTOCK

1.1. CATEGORIA SH1. 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 Karting GTO.

1.2. CATEGORIA SH4. Categoría reservada para pilotos mayores de 30 años. Pudiendo participar en la categoríaSH1.

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 los directivos del Campeonato Karting GTO.

1.3. CATEGORIA SHS. Categoría reservada para pilotos mayores de 45 años. Pudiendo participar en la categoríaSHS.

2. PESOS OFICIALES

2.1. CATEGORIA SH1. 175kg.

2.2. CATEGORIA SH4. 185kg.

2.3. CATEGORIA SHS. 185kg.

3. MOTORES HONDA CR 125 MODELO 1999

3.2. CABEZA: Original OEM HONDA CR125 1999, 2000 - 2002 sin ninguna modificación en su forma y volumen. Se permite la modificación de las tomas de agua para un mejor enfriamiento, así como cortar el soporte exterior de la cabeza.

El squish clearance deberá tener una medida para el cilindro y cabeza 1999 entre 1.270 mm a 1.524 mm, y para el cilindro y cabeza 2000 – 2002 no menor a 1.143 mm 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 cubicará la cabeza desmontada con la bujía 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 6.4 CC. Si así fuera será motivo de sanción.

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

3.3. EMPAQUE DE CABEZA: Original OEM para los cilindros 1999 - 2002. Está permitido el uso de spray sellante en el empaque.

3.4. 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.

3.5. CILINDRO: Original OEM HONDA CR125R se permiten modelo del año 1997 al 2002 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 1999 es de 8.4099 mm a 8.4226 mm

La tolerancia permitida en el largo del cilindro 2000 – 2002 es de 8.3998 mm a 8.4125 mm

3.6. PLUGS DE VALVULAS DE CILINDRO: Está 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.

3.7. PISTON: Original OEM HONDA CR125R modelos 1999 y 2002. 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 sucotejo.

3.8. ANILLO: Original OEM HONDA CR125R modelos 1999 a 2002.

3.9. PERNO: Original OEM HONDA CR125R 1999 a 2002, sin ningún tipo de modificación.

3.10. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Original OEM HONDA CR125R modelo 1999 a 2002, en textura color y dimensión, debiendo tener una medida en su espesor de 0.020".

3.11. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM Honda CR125R modelo 1999 (Número 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.

3.12. 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.

3.13. 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.

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

3.16. 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 0.508mm.

3.17. REED INTAKE (bota de carburador): Únicamente Original OEM HONDA CR125 1999 en ángulo, sin ningún tipo de modificación, (Numero de parte HONDA16221-KZ4-A10).

3.18. 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).

3.19. 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 permitido la modificación del asiento y la tuerca que sujeta la aguja en la guillotina, debiendo permanecer originales.

3.20. ESPREAS 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.

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

3.22. GASOLINA: gasolina sin oxigenantes, mezcla (aceite y gasolina) 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.

3.23. CAJA Y FILTRO DE AIRE (RIÑON): Será obligatoria de la marca RLV de 4 orificios con un diámetro máximo en los tubos de 29 mm cada uno y con una longitud mínima de los tubos 10.20 mm +/- 1.50mm.

3.24. IGNICION: Original OEM CR125R 1999 únicamente (Se podrán sortear en cada evento o ser sustituida por una nueva por el director técnico en cualquiera de las categorías a criterio del director técnico).

3.25. ESTATOR: Original OEM CR125R 1999. Solo se permitirán las láminas reguladoras de avance de tiempo exclusivas de APEK, SKUSA, y 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 la bobina. El desbaste de los tornillos que sujetan el estator a efecto de generar un mayor avance será motivo de sanción.

3.26. BOBINA: Original OEM CR125R1999.

3.27. ESCAPE (PIPA): RLV R4H Tendrá que ser utilizada sin ningún tipo de espaciador entre el flanch de escape y el cilindro.

3.28. FLANCH DEL ESCAPE: La longitud del flanch de escape deberá tener las siguientes mediadas 31.5 mm como máximo y 23.5 mm como mínimo, el diámetro interior del flanch y su forma es libre, está permitido el uso de O´rings como sello o silicón, el uso de espaciadores o empaque(s) entre el flanch de escape y el cilindro no está permitido.

3.29. SILENCIADOR: Libre.

3.30. 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 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 DELMOTOR

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 \$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.

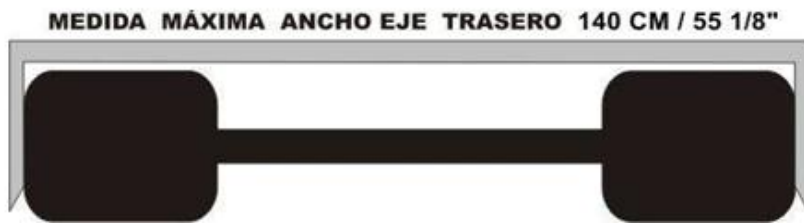
5. REVISIONTRANSMISIÓN

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 \$5,000 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 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. CHASIS

6.1. CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC, ICAKZ.

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



6.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

6.4. RINES: 5" pulgadas únicamente.

6.5. CUBRE CADENA: Obligatorio (será motivo de sanción el noutilizarlo).

6.6. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA 2008Plástica.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación febrero 2017, y podrá ser modificado por el Consejo Técnico para su mejor funcionamiento.

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

ATENTAMENTE

Campeonato Karting GTO