

REGLAMENTO TECNICO

CATEGORIAS

**SHIFTER HONDA 125cc STOCK
SH1, SH2, SH4, SHS**

SKUSA



M É X I C O



SKUSA MÉXICO

POWERED BY **KBR 2021**

CONTENIDO

1. - CATEGORIAS SHIFTER 125cc SUPER STOCK

- 1.1 CATEGORIA SH1, SH2
- 1.2 CATEGORIA SH4
- 1.3 CATEGORIA SHS

2.- PESOS OFICIALES

- 2.1 CATEGORIA SH1
- 2.2 CATEGORIA SH4
- 2.3 CATEGORIA SHS

2. – MOTORES HONDA CR 125cc MODELO 1999

- 3.1 MOTOR
- 3.2 CABEZA
- 3.3 EMPAQUE DE CABEZA
- 3.4 BUJIA
- 3.5 CILINDRO
- 3.6 PLUG DE CILINDRO
- 3.7 PISTO
- 3.8 ANILLO
- 3.9 PERNO
- 3.10 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO
- 3.11 CIGÜEÑAL Y BIELA
- 3.12 BALEROS Y RETENES DEL CIGÜE.AL
- 3.13 TRANSMISION
- 3.14 CLUTCH
- 3.15 TAPAS DE MOTOR (CASES)
- 3.16 EMPAQUES TAPAS DE MOTOR (CASES)
- 3.17 REED CASE
- 3.18 VALVULA REED
- 3.19 CARBURADOR
- 3.20 ESPREAS CARBURADOR
- 3.21 BOMBA COMBUSTIBLE
- 3.22 GASOLINA
- 3.23 CAJA Y FILTRO DE AIRE
- 3.24 IGNICION
- 3.25 ESTATOR
- 3.26 BOBINA
- 3.27 ESCAPE (PIPA)

- 3.28 FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA)
- 3.29 SILENCIADOR
- 3.30 ANTICONGELANTE

4.- PROTESTA PARTE SUPERIOR MOTOR

- 4.1 PROCEDIMIENTO

5.- PROTESTA TRANSMISION

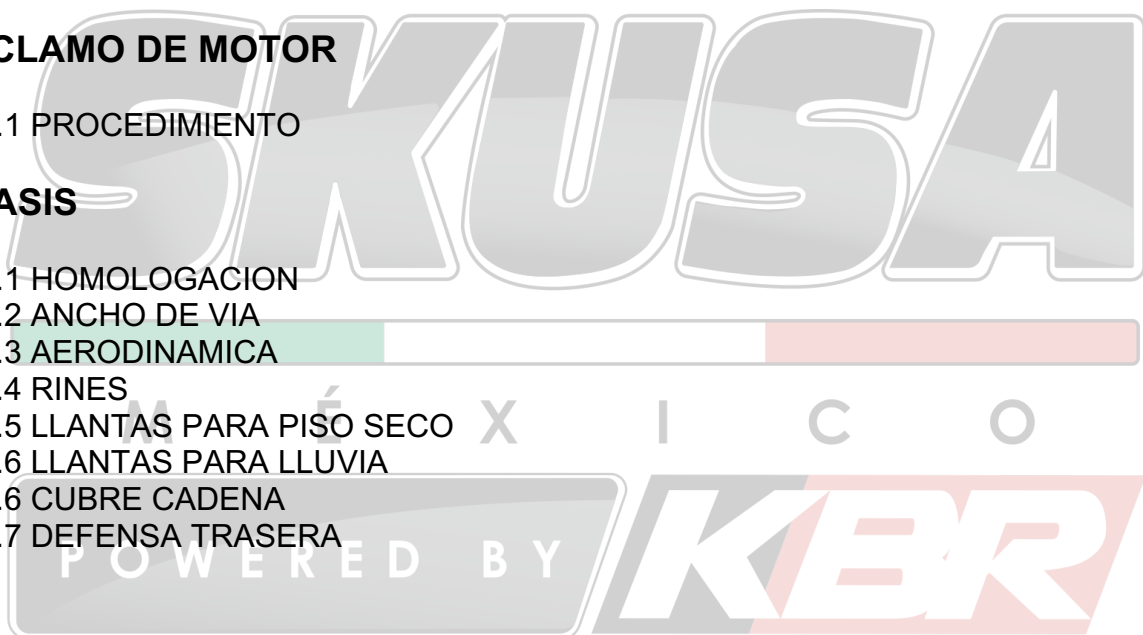
- 5.1 PROCEDIMIENTO

6.- RECLAMO DE MOTOR

- 6.1 PROCEDIMIENTO

7.- CHASIS

- 7.1 HOMOLOGACION
- 7.2 ANCHO DE VIA
- 7.3 AERODINAMICA
- 7.4 RINES
- 7.5 LLANTAS PARA PISO SECO X I C O
- 7.6 LLANTAS PARA LLUVIA
- 7.6 CUBRE CADENA
- 7.7 DEFENSA TRASERA



1. CATEGORIAS SHIFTER 125 CC

1.1. CATEGORIA SH1, SH2. 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 SKUSA MÉXICO.

1.2. 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 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 SKUSA MEXICO.

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 SH2, SH4 a SHS).

2. PESOS OFICIALES

2.1. CATEGORIA SH1, SH2. 175 kg.

2.2. CATEGORIA SH4. 185 kg.

2.3. CATEGORIA SHS 185 kg.

3. MOTORES HONDA CR 125 MODELO 1999

3.1. MOTOR: Honda CR 125cc modelo 1999 de 6 velocidades.

3.2. CABEZA: Original OEM HONDA CR125 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 entre el pistón en punto muerto superior 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. 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 2000 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 longitud del cilindro 2000 – 2002 deberá ser de 83.9978 mm a 84.1248 mm

3.6. 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.

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 su cotejo.

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 2000 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 (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.

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 HONDA 16221-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 Y ACEITE: gas avión sin oxigenantes, con mezcla de aceite 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.

El aceite únicamente debe de ser ELF-HTX909.

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 +/- 1.50 mm.

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 CR125R 1999.

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 modelo 2002 deberá tener las siguientes mediadas 31.5 +/- 1 mm como máximo y para el modelo 2000/2001 23.5 mm +/- 1mm, 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. Se permite utilizar cualquiera de los dos flanch en cualquier modelo de año de fabricación del cilindro.

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 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 SKUSA MÉXICO y su reclamo por escrito sujetándose en lo que en adelante se describe:

- A) El motor reclamado se marcará y se fotografiará para su identificación y tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas de del Campeonato SKUSA MÉXICO 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 SKUSA MEXICO.
- 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 7,200.00 (siete mil doscientos 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 SKUSA MÉXICO.
- E) El motor reclamado deberá incluir: Motor CR125 2001 completo, carburador, filtro de aire o en su caso caja de filtro de aire (riñón), pipa escape RLV4 y su base, silenciador y su base, bujía engrane delantero, bomba de gasolina con su base y J de cambio de velocidades.
- 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 SKUSA MÉXICO 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 KBR 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 fotografiará para su identificación y tendrá que ser utilizado por lo menos en dos fechas del Campeonato SKUSA MÉXICO 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 KBR.

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 2,332.00 dólares (dos mil trescientos treinta y dos dólares) en efectivo o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del banco de México.

D) El cilindro, cabeza y pistón reclamado será entregado al piloto reclamante con la supervisión del Director Técnico y el Director de SKUSA MÉXICO.

E) El cilindro, cabeza y pistón reclamado deberá incluir: cilindro, flanch de escape, cabeza, tuercas de cabeza, empaque de cabeza, pistón, anillo de pistón, perno de pistón y balero de perno de pistón del motor, (no incluirá la toma de agua del cilindro).

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 KBR 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).

MEDIDA MÁXIMA ANCHO EJE TRASERO 140 CM / 55 1/8"



7.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

7.4. RINES: 5" pulgadas únicamente.

7.5. LLANTAS PARA PISO SECO: Marca EVINCO SKM (ROJA)

7.6. LLANTAS PARA LLUVIA: MG.

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 marzo 2020, y podrá ser modificado por el Consejo Técnico SKUSA MÉXICO para su mejor funcionamiento.

ATENTAMENTE

Campeonato SKUSA MÉXICO

SKUSA



M É X I C O

POWERED BY **KBR**