



# **REGLAMENTO TECNICO**

## **CATEGORIAS**

**SHIFTER HONDA 125 cc.**

**GP1, GP4, GP6.**

**GPI 2017.**



## **CONTENIDO:**

### **1. - CATEGORIAS SHIFTER HONDA 125cc:**

|                   |   |
|-------------------|---|
| 1.1 CATEGORIA GP1 | 4 |
| 1.2 CATEGORIA GP4 | 4 |
| 1.3 CATEGORIA GP6 | 4 |

### **2.- PESOS OFICIALES:**

|                   |   |
|-------------------|---|
| 2.1 CATEGORIA GP1 | 4 |
| 2.2 CATEGORIA GP4 | 4 |
| 2.3 CATEGORIA GP6 | 4 |

### **3. - MOTORES HONDA CR 125cc MODELO 1999:**

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| 3.1 MOTOR                            | 4 |
| 3.2 CABEZA                           | 4 |
| 3.3 EMPAQUE DE CABEZA                | 4 |
| 3.4 BUJIA                            | 5 |
| 3.5 CILINDRO                         | 5 |
| 3.6 PLUG DE CILINDRO                 | 5 |
| 3.7 PISTON                           | 5 |
| 3.8 ANILLO                           | 5 |
| 3.9 PERNO                            | 5 |
| 3.10 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO     | 5 |
| 3.11 CIGÜEÑAL Y BIELA                | 5 |
| 3.12 BALEROS Y RETENES DEL CIGÜEÑAL  | 5 |
| 3.13 TRANSMISION                     | 5 |
| 3.14 CLUTCH                          | 5 |
| 3.15 TAPAS DE MOTOR (CASES)          | 6 |
| 3.16 EMPAQUES TAPAS DE MOTOR (CASES) | 6 |
| 3.17 REED CASE                       | 6 |
| 3.18 VALVULA REED                    | 6 |





|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| 3.19 CARBURADOR                     | 6 |
| 3.20 ESPREAS CARBURADOR             | 6 |
| 3.21 BOMBA COMBUSTIBLE              | 6 |
| 3.22 GASOLINA                       | 6 |
| 3.23 CAJA Y FILTRO DE AIRE          | 6 |
| 3.24 IGNICION                       | 6 |
| 3.25 ESTATOR                        | 6 |
| 3.26 BOBINA                         | 6 |
| 3.27 ESCAPE (PIPA)                  | 7 |
| 3.28 FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA) | 7 |
| 3.29 SILENCIADOR                    | 7 |
| 3.30 ANTICONGELANTE                 | 7 |

#### **4.- PROTESTA PARTE SUPERIOR MOTOR:**

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

#### **5.- PROTESTA TRANSMISION:**

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

#### **6.- CHASIS:**

|                     |   |
|---------------------|---|
| 6.1 HOMOLOGACION    | 7 |
| 6.2 ANCHO DE VIA    | 8 |
| 6.3 AERODINAMICA    | 8 |
| 6.4 RINES           | 8 |
| 6.5 CUBRE CADENA    | 8 |
| 6.6 DEFENSA TRASERA | 8 |





## **1. CATEGORIAS SHIFTER HONDA 125 c.c.:**

**1.1. CATEGORIA GP1.:** Categoría reservada para pilotos de 15 años o mayores, en el caso de los pilotos que no cumplan con lo anterior, deberá de contar con autorización escrita de parte de los Organizadores de GPI.

**1.2. CATEGORIA GP4.:** Categoría reservada para pilotos mayores de 30 años. Pudiendo participar en la categoría GP1.

Si el piloto es menor de 30 años y su peso corporal es mayor a 90 Kg. Si podrá participar en esta categoría, con autorización escrita de parte de los organizadores de GRAND PRIX INTERNATIONAL.

**1.3 CATEGORIA GP6.:** Categoría reservada para pilotos mayores de 45 años. En caso de que el piloto sea mayor de 45 años, si se podrá inscribir en la GP4.

No está permitido el cambio a categorías inferiores una vez iniciado el campeonato (ej. GP1 a GP4, GP4 a GP6).

## **2. PESOS OFICIALES:**

**2.1. CATEGORIA GP1:** 385 lb. y/o 175 kg.

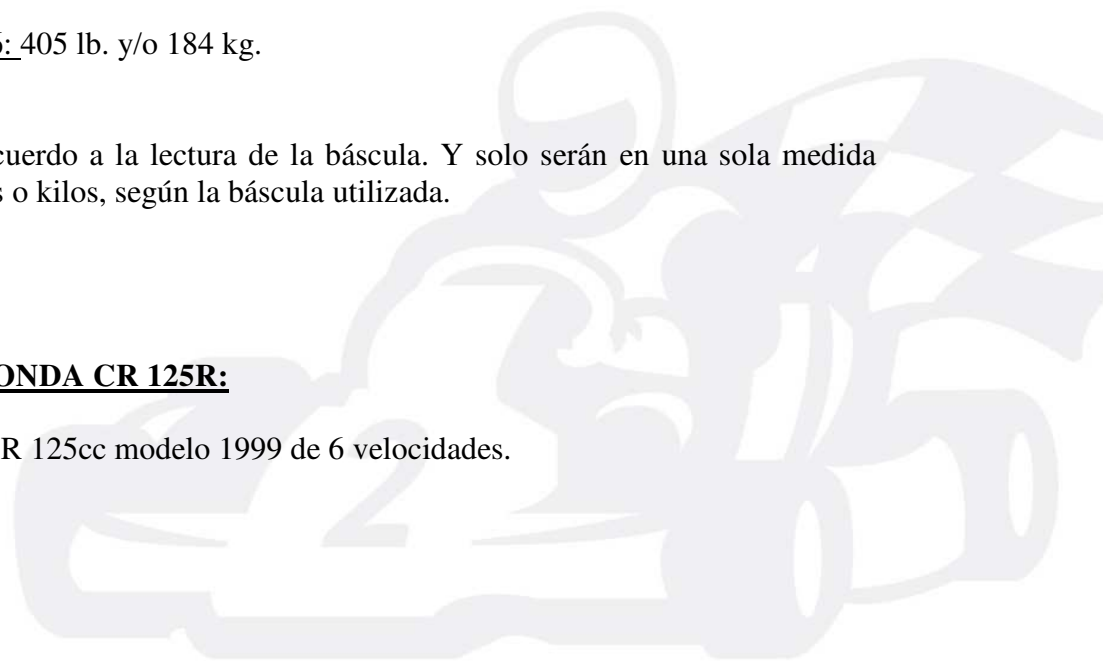
**2.2. CATEGORIA GP4:** 405 lb. y/o 184 kg.

**2.3. CATEGORIA GP6:** 405 lb. y/o 184 kg.

\*Los pesos serán de acuerdo a la lectura de la báscula. Y solo serán en una sola medida para todos, ya sea libras o kilos, según la báscula utilizada.

## **3. MOTORES HONDA CR 125R:**

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





3.2. CABEZA: Original OEM HONDA CR 125R. Sin ninguna modificación en su forma y volumen. Se permite cortar el soporte exterior de la cabeza.

El Squish band del modelo 97 – 99, deberá tener una medida entre 0.050” a 0.060” y en el caso del modelo 2000 – 2002, deberá tener una medida de .045”. Y deberá ser tomada de cada lado del pistón y al centro del pistón en línea al perno y promediadas ambas medidas.

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

3.3. EMPAQUE DE CABEZA: Original OEM. En textura, medida y color. Está permitido el uso de spray sellante de cobre para el empaque de cabeza.

3.4. BUJIA: Las únicas bujías permitidas para las categorías GP1, GP4, GP6 son las siguientes:

NGK IRIDIUM BR9EIX, BR10EIX, --- 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 1999, de tipo “A”o“B”, Así como también el modelo del año 2000 al 2002. 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 del 1997 al 1999, es de 3.311” a 3.316.”

La tolerancia permitida en el largo del cilindro del 2000 al 2002, es de 3.307” a 3.312.”

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 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.

3.8. ANILLO: Original OEM HONDA CR125R modelos 1999 y 2001.

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

3.10. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Original OEM HONDA CR125R. En textura color y dimensión, debiendo tener una medida en su espesor de 0.020”.

3.11. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM Honda CR125R. Sin ningún tipo de modificación o agregado de material. (Solamente se podrán pulir las pistas de los baleros en el cigüeñal y alinear el cigüeñal).

3.12. BALEROS Y RETENES CIGÜEÑAL: Original OEM HONDA CR125R. 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 CR125R únicamente.

3.13. TRANSMISION: Original OEM HONDA CR125, sin ningún tipo de modificación y/o tratamientos 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. 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.

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

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

3.17. MANIFOLD (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 CR125R 1999 para 6 pétalos, sin ninguna modificación pulido o 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 “REED” libres).

3.19. CARBURADOR: Marca 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 38.6 mm en un área de 0,400" (10 mm) de ancho medida dentro de la diapositiva 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.

3.20. ESPREAS DE CARBURADOR: Se consideran las siguientes: “de baja”, “de alta” y “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 libre. (aceite y gasolina). Está estrictamente prohibidos el uso de: 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.

3.23. CAJA Y FILTRO DE AIRE: Libre

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

3.25. ESTATOR: Original OEM CR125R 1999. Solo se permitirán las láminas reguladoras de avance de tiempo exclusivas de GPI y/o SKUSA. 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 la bobina.

3.26. BOBINA: Original OEM CR125R 1999.

3.27. ESCAPE (PIPA): RLV R4 y SK 1 (SKUSA) Tendrá que ser utilizada sin ningún tipo de espaciador entre el flanch de escape y el cilindro.

Está prohibido el uso de la pipa RLV R4 de 2 piezas.



3.28. FLANCH DEL ESCAPE: Está permitido el uso de O´rings como sello o silicón siempre y cuando tenga las medidas del flanch original de los modelos 1999 y 2001.

Únicamente se permite o ring y silicón como sellante entre el cilindro y el flanch de escape.

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).

NOTA : El Director Técnico sancionara 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.

En caso de alguna controversia, con la decisión del Director Técnico & el Reglamento, se formara una “COMISION DE ARBITRAJE”, por personas conocedoras del tema y que no tengan conflicto de intereses en ese momento. La decisión se tomara antes de la culminación del evento.

El comité organizador GRAND PRIX INTERNATIONAL 2017, tendrá la facultad absoluta de incautar alguna parte del motor o en su defecto el motor completo para la revisión exhaustiva y análisis de laboratorio, es decir que si el comité encuentra necesario mandar el motor completo o alguna de sus partes a cualquier laboratorio o fabrica en el mundo para su análisis y este tenía que ser destruido de forma parcial o total para su revisión está en el derecho total de hacerlo.

En el caso de que después de la revisión, el veredicto de las autoridades sea que el motor en cuestión está legal y apegándose al reglamento, GPI le cubrirá y resarcirá al piloto el daño, entregándole en especie la parte destruida, de la misma marca y modelo y con la mano de obra del motorista que en su momento prepara dicho motor. Pero de encontrarse ilegal y fuera de este reglamento el piloto quedara excluido del campeonato y NO se le cubra ni rembolsara ningún tipo de pago, sino que el piloto deberá pagar en su totalidad los gastos de revisión y análisis que se generaron por dicha revisión.





#### **4. REVISION DE LA PARTE DE SUPERIOR 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 \$ 5,000.00 (Cinco mil pesos 00/100 m/n) 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 \$ 8,000.00 (Ocho mil pesos 00/100 m/n). 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:**

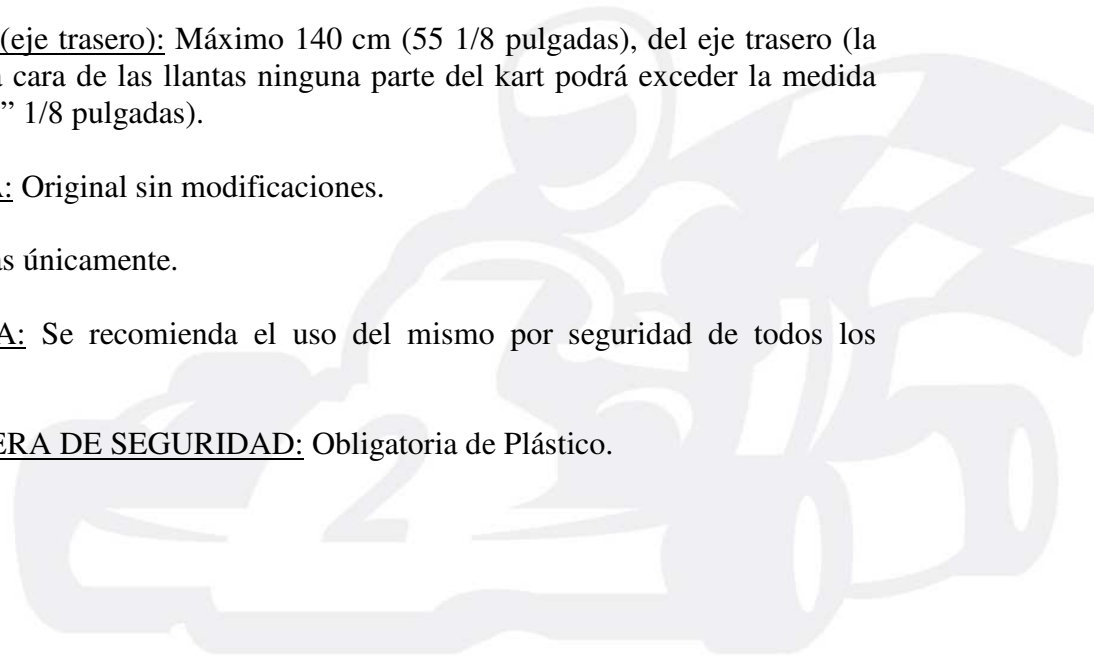
6.1. ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 140 cm (55 1/8 pulgadas), del eje trasero (la medida se tomara de la cara de las llantas ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 140 cm. (55" 1/8 pulgadas).

6.2. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

6.3. RINES: 5" pulgadas únicamente.

6.4. CUBRE CADENA: Se recomienda el uso del mismo por seguridad de todos los participantes.

6.5. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria de Plástico.





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

NOTA: CUALQUIER DUDA EN LAS ESPECIFICACIONES DE ESTE REGLAMENTO QUEDARA SUJETA A CRITERIO DEL CONSEJO TECNICO DE GRAND PRIX INTERNATIONAL 2017.

ATENTAMENTE  
COMITÉ ORGANIZADOR  
GPI.

