

REGLAMENTO

TECNICO

110CC 4 TIEMPOS

CENTRIFUGO

ESCUELA





REGLAMENTO TECNICO 110CC 4 TIEMPOS

1.- GENERALIDADES:

El presente reglamento tiene vigencia desde el 1 de Enero de 2012 hasta el 31 de Diciembre de 2012, reemplazando cualquier versión anterior, de dicha categoría.

2.- MOTOR:

Tipo de Motor: GUERRERO automático 110CC. 4 tiempos totalmente estándar.

3.- CARTER:

Cárter original del motor, formas y dimensiones externas e internas originales. No se puede alterar la posición y medidas originales de los espárragos y/o tornillos. Es optativa la utilización de junta en el armado de ambas partes.

4.- CILINDRO:

Original del motor o su reemplazo similar de venta comercial. Permitido su rectificado hasta un diámetro de 54,50 mm como máximo, altura 69,00mm +/-0,2mm. Prohibido el uso de camisa cromada. Obligatorio el uso de la junta de base de cilindro, material y espesor libre.

5.- TAPA DE CILINDRO:

Original del motor, sin ningún tipo de modificación. Obligatorio el uso de junta de tapa de cilindros, material y espesor libre. Prohibido el pulido, lijado, granallado o cualquier tipo de tratamiento que modifique la terminación superficial original, forma y medidas de los conductos, tanto de admisión como de escape, siendo la misma tal cual sale del proceso de fundición o mecanizado de fábrica.

Altura Total exterior: 91mm. +/-0,20mm.

Casquillos: Adm. 19,45mm +/-0,20mm. Escape 17,50mm +/-0,20mm.

Conductos: Adm. Entrada 24,00mm +/- 0,50mm Salida escape 21,50+/-0,50mm.

6.- RELACION DE COMPRESION:

Libre.

7.- ARBOL DE LEVAS:

Árbol de levas original del modelo. Cruce, alzada y punto original. No se permite el uso de dispositivos para cambio de punto en su masa. No se permite ejecutar correderas en el engranaje de mando o la maza. El acople entre el engranaje y el árbol de levas deberá ser realizado con los 3 tornillos originales. Respetando plano adjunto y comparado con plantilla para tal fin.

8.- GUIA DE VALVULAS:

Originales en material, forma y dimensiones.

9.- VALVULAS:

Originales o similares de venta comercial, respetado solamente las dimensiones de vástago, plato y abroche, para admisión y escape (Ver plano adjunto). Holgura de válvulas; Libre.



Escape: Cabeza 20,00mm +/-0,50mm. Vástago 5mm Largo 65,00mm +/- 0,5mm.

Admisión: Cabeza 23,00mm +/-0,5mm. Vástago 5mm Largo 65,90mm +/- 0,5mm.

Alzada máxima: 6,10mm, controlado con comparador centesimal colocado sobre el platillo de válvula, sin luz.

10.- PLATILLO DE VALVULAS:

Originales o similares en forma y dimensiones.





REGLAMENTO TECNICO 110CC 4 TIEMPOS

11.- RESORTE DE VALVULAS:

Dos (2) resortes por válvula, originales o similares, uno exterior y otro interior. (Precarga Libre)

12.- BALANCINES:

Originales o similares. Manteniendo ángulo y demás medidas originales.

13.- CIGÜEÑAL:

Original o similar, manteniendo su recorrido, masa y balanceo. Recorrido 49,50mm. Peso cigüeñal punta larga: 2,017Kgs.(+/-15Grs).

14.- BIELA:

Provista para motores de gran serie, manteniendo su longitud entre centros y masa mínima. Prohibido cualquier trabajo adicional sobre la misma. (Ver plano al final) Muñón de biela original o similar.

15.- PISTON:

Original del motor o provisto para motores de gran serie, manteniendo la forma, dimensiones y la cantidad de aros (tres). Prohibido cualquier trabajo adicional sobre el mismo. Prohibido cualquier tipo de mecanizado. Desplazamiento 1,00mm (+/-0,2mm). Ver plano. Perno de pistón original o similar con sus (dos) trabas – diámetro 13mm.

16.- AROS:

Cantidad tres (3), dos planos y uno de tipo aceitero con dos láminas. Todos los aros deben estar en correcto funcionamiento, manteniendo la presión original contra la camisa del cilindro, al finalizar la competencia.

17.- BRIDAS INTERMEDIAS:

De uso opcional. Éstas se ubican, una entre el carburador y el tubo de admisión (brida intermedia superior) y la otra entre el tubo de admisión y la tapa de cilindros (brida intermedia inferior), ambas deben ser instaladas con los anillos de goma originales o con una junta por lado de espesor máximo 1mm. En caso de utilizarlas, sus medidas y formas deben ser las indicadas los planos adjuntos, material libre.

18.- CARBURADOR:

Original del motor, marca “KEIHIN” o su recambio igual al original, de nacionalidad CHINA, de guillotina Ø15,0mm y 18,0mm, por 13,0mm en su garganta. Se prohíbe eliminar el cebador, o modificar las dimensiones de sus componentes. Difusor original y aguja original. Prohibido modificar las dimensiones, forma o terminación superficial de cualquiera de sus piezas. Posición en altura de la aguja en la guillotina libre. El diámetro de paso de combustible del surtidor principal y el surtidor lento son libres.



19.- PORTA FILTRO:

Único provisto por la categoría. Entiéndase por el elemento ubicado entre el carburador y el elemento filtrante.

20.- ELEMENTO FILTRANTE: Libre.

21- TUBO DE ADMISION:

Original o similar provisto para motores de gran serie en material, forma, terminación superficial y dimensiones. Obligatoria la utilización de una junta para la colocación del mismo de espesor $1,0\text{mm} \pm 0,5\text{mm}$. Tanto el tubo de admisión como el carburador y la brida de intermedia deben estar firmemente sujetos al finalizar la competencia impidiendo cualquier ingreso de aire que no sea por la boca del carburador. Ver plano adjunto. NO ESTÁ PERMITIDO MODIFICACIONES EN SU INTERIOR.

22.- ESCAPE:

RR modelo nuevo o versión vieja.

23.- RODAMIENTOS, JAULAS, RETENES, JUNTAS Y CADENAS:

Originales o similares.

24.- EMBRAGUE PRIMARIO:

Original, prohibido cualquier tipo de modificación. Cantidad de discos original.

25.- EMBRAGUE SECUNDARIO:

Campana, patines y resortes originales, prohibido cualquier tipo de modificación. El sistema de rueda libre de la corona que engrana con la campana debe funcionar correctamente.

26.- TRANSMISION:

Primaria:

Engranaje piñón embrague primario = número de dientes y diámetro exterior original.

Engranaje corona embrague primario = número de dientes y diámetro exterior original.

Engranaje piñón embrague secundario = número de dientes y diámetro exterior original.

Engranaje corona embrague secundario = número de dientes y diámetro exterior original.

Engranaje eje embrague = número de dientes y diámetro exterior original.

Engranaje eje piñón= número de dientes y diámetro exterior original.

Secundaria:

Deberá utilizarse un piñón de 15 o 16 dientes en el eje de salida del motor y corona de 38 dientes en el eje trasero del minimidgts y una cadena de dimensiones similares a la utilizada por el motor original (paso 480). Debe quitarse la tapa cubre-transmisión que protege el piñón del motor para un rápido y fácil control del mismo o bien realizar un corte en la misma que permita realizar de la misma manera dicha tarea.



27.- SISTEMA DE ARRANQUE Y LLAVE DE CORTE:

Original, de uso obligatorio y en perfectas condiciones de funcionamiento. Permitida la extracción solamente de la palanca para patada, conservando el mecanismo interno del motor en estado original.

28.- ALTERNADOR:

De uso y funcionamiento opcional.

29.- BATERIA:

De uso y funcionamiento obligatorio de 12V - 5 Ah libre mantenimiento.

La misma debe estar correctamente fijada a un soporte AL CHASIS O CUNA MOTOR.

30.- ENCENDIDO:

Sistema original del modelo de motor, punto original con chaveta. (TRIFÁSICO 9 BOBINAS)

Componentes del sistema de encendido original, o similares de venta comercial. Cables y conectores libres. (CDI 4 PINES ORIGINAL O SIMILAR. ALIMENTADO A 12 VOLT)

Se permite quitar el tapón central y superior de la tapa del encendido con el fin de refrigerarlo.

31.- BUJIA:

Original o de reemplazo similar a la original.

32.- FRENOS:

Libres SOLO EN EL EJE TRASERO MECÁNICO O HIDRÁULICO.

33.- NUMERO IDENTIFICATORIO:

Color de fondo y número, según la organización.

34.- PESO MINIMO:

200Kg mínimo

35.- INFORMACION GENERAL:

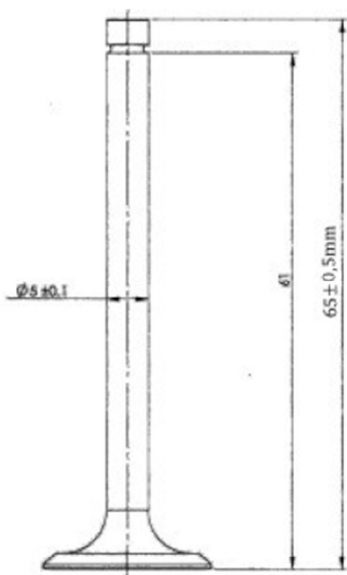
La Comisión Técnica de la F.A.P.C.D.M.S.. se reserva el derecho de modificar o readaptar la restricción aplicada a cada tipo de motor, para más o para menos, cuando lo crea conveniente, con el propósito de lograr la mayor paridad mecánica en el rendimiento de los mismos; notificando a los pilotos con no menos de 15 días de antelación a la puesta en vigencia. **LO QUE NO ESTA ESCRITO, NO ESTA PERMITIDO.**

El solo hecho de participación en las competencias implica por parte de los pilotos, mecánicos, concurrentes, etc., el total conocimiento y aceptación de las condiciones y especificaciones del presente REGLAMENTO. Cualquier duda que surgiera de la interpretación del presente reglamento deberá ser consultado a la F.A.P.C.D.M.S., ya que antes la posibilidad de dos o mas interpretaciones, se estará conforme a lo que ésta dictamine.

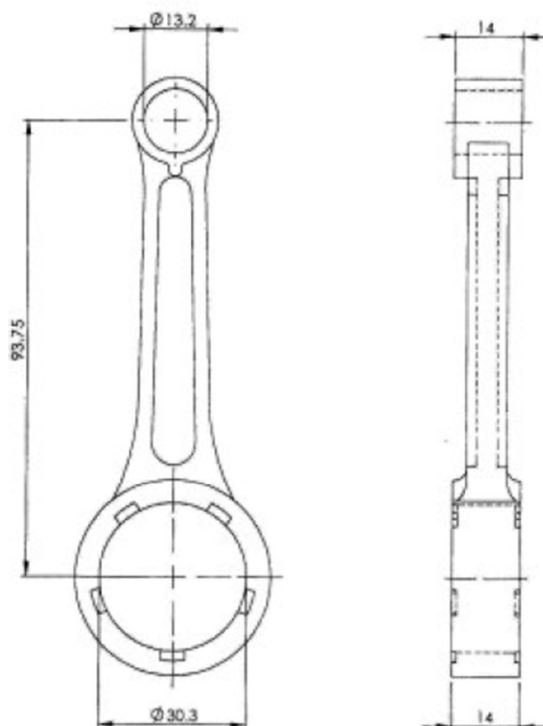


PRECINTOS: ES OBLIGATORIO QUE UNA (UNA) TUERCA DE LA TAPA DE CILINDRO TENGA UNA PERFORACIÓN Y A SU VEZ REALIZAR UN AGUJERO EN EL TONILLO CENTRAL DE LA TAPA DEL ÁRBOL DE LEVAS A FINES DE COLOCAR LOS PRECINTOS.

Válvula de Admisión Motor 110CC 4 Tiempos

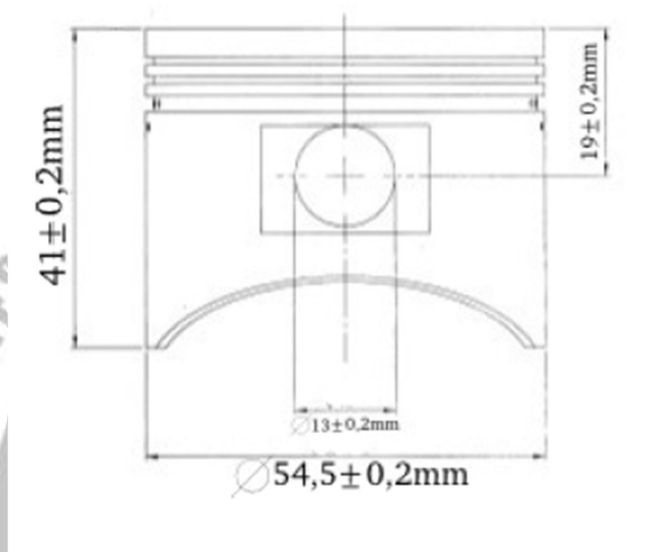


Biela Motor 110CC 4 Tiempos



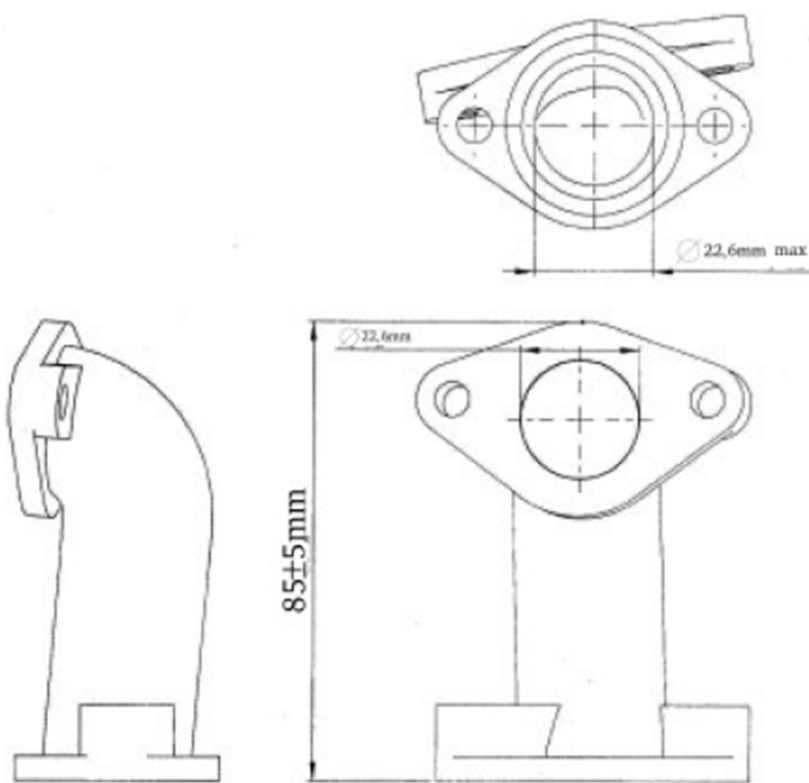


Pistón 53
Motor 110CC 4 Tiempos



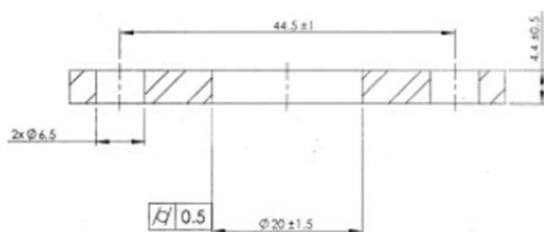


Tubo de Admisión Motor 110CC 4 Tiempos

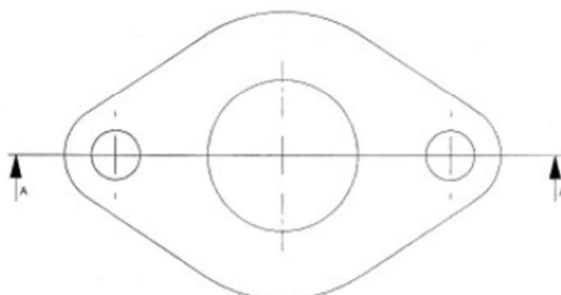
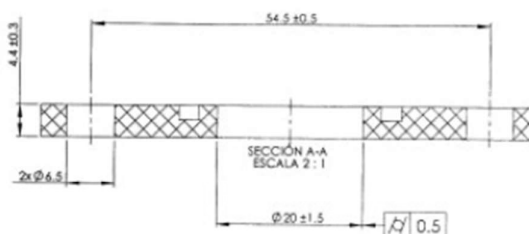




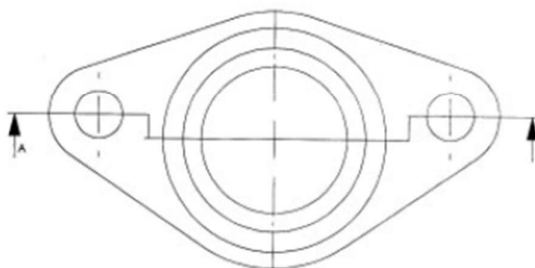
Brida intermedia Inferior



Brida intermedia Superior



Motor 110CC 4 Tiempos

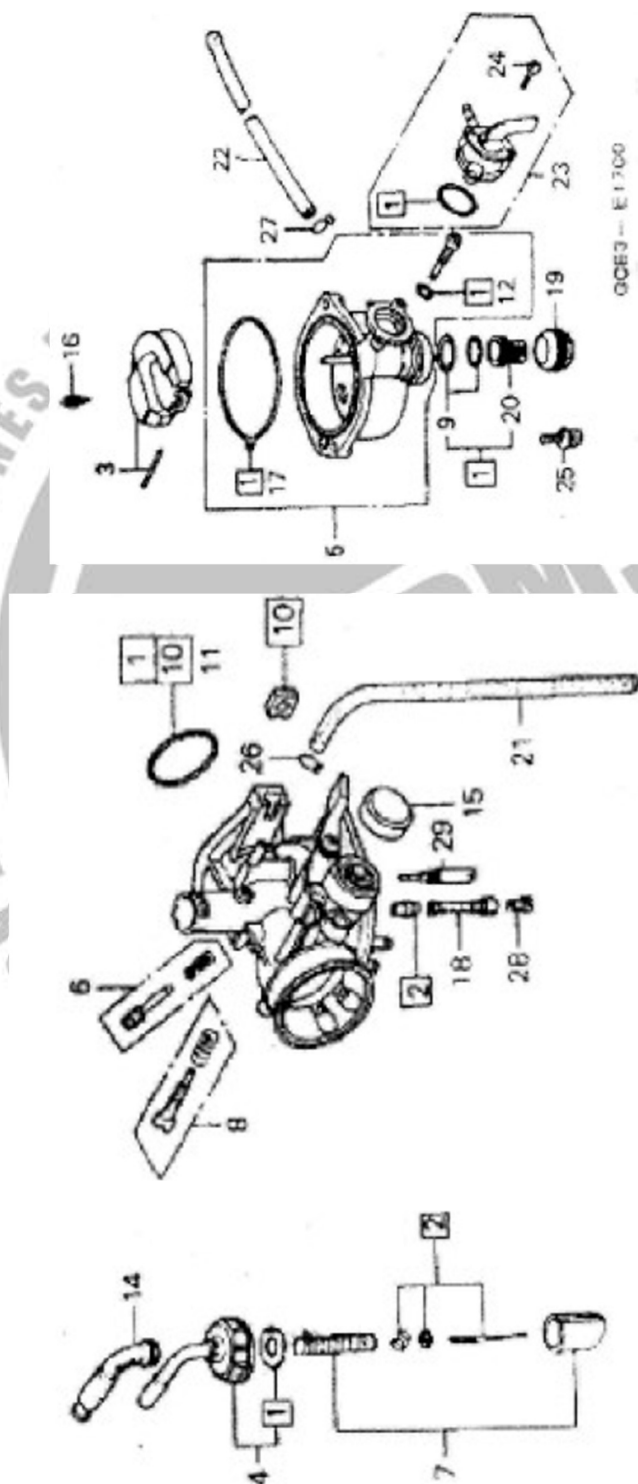


Motor 110CC 4 Tiempos



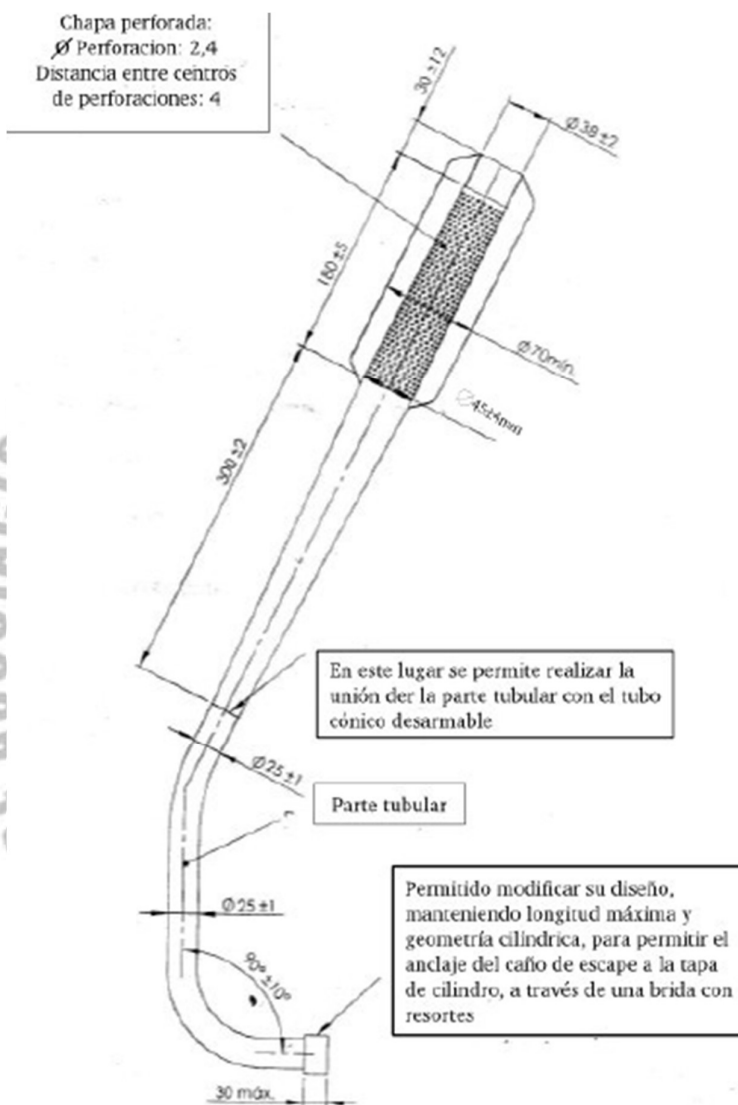


Carburador Motor 110CC 4 Tiempos





Escape Motor 110CC 4 Tiempos

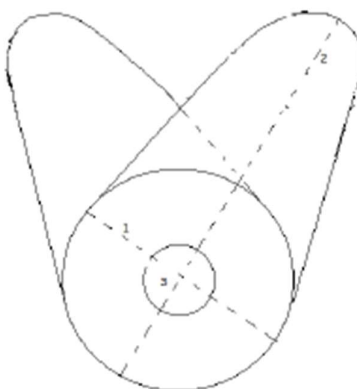




ARBOL DE LEVAS GUERRERO 110CC CENTRIFUGO

ARBOL DE LEVAS
GUERRERO 110 CC

- 1) Círculo base 21,10 mm
- 2) Apertura máxima 26,40 mm
- 3) Agujero interior 9,90 mm



VISTA LADO OPUESTO
AL ENGRANAJE

