

# Reglamento Categoría Baby 50cc Motor Honda GXH50

La intención de la clase es proporcionar un paquete de motor simple, confiable y de bajo costo para la categoría baby 50cc. El motor debe funcionar como se produce. No se permite ninguna modificación del motor. Todos los componentes deben seguir siendo OEM a menos que se especifique lo contrario. Sin adición ni sustitución de componentes.

## Reglas generales:

1. Motor: Honda GXH50 japones o de otro países

A). Sello del motor: Según marchamo aprobado por la comisión de karting de guatemala. Si el sello está dañado, falta o está perturbado de alguna manera, el participante será descalificado.

B). Depósito de gasolina: debe permanecer en el motor en la ubicación y montaje de fábrica. La línea de combustible debe correr directamente del tanque al carburador.

C). Combustible: de venta de gasolinera comercial de 87 octanos a gas. El Combustible se proporcionará por la organización en días de carrera . No se permiten aditivos. El no cumplir con los resultados de la inspección de combustible en una descalificación.

D). Carburador: KEIHIN BF32E

- No se permiten cambios ni modificaciones en el carburador.
- Placa del acelerador: # 140 fabricada con bordes afilados. Debe retener el tornillos originales.
- Boquilla principal: Longitud mínima 1.140 "1.
  - 1.Orificio pasante: .055"
  2. Dos orificios en la parte inferior, separados 180 ° .028 "
  3. Ocho orificios por encima de la banda inferior con una separación de 90 ° .020"
  4. Cuatro agujeros en la parte superior a 90 ° de separación .020 "
- Float: F3
- Main Jet: # 52S .50mm .52mm
- Pilot Jet: # 35 Tamaño máximo de venturi 15mm
- Todos los jets deben estar APRETADOS. Los jets sueltos serán descalificados.

E) El kit del acelerador debe ser la suministrada por HPD.

F) Filtro de aire: debe permanecer stock, el tipo espuma stock de fabrica. No hay modificaciones internas o externas de ningún tipo.

G) Bujía: NGK CR5HSB o Denso U16FSR-UB. La arandela original debe permanecer en ambas bujías.

H) Interruptor de apagado: el interruptor stock debe permanecer conectado. Se puede instalar un interruptor adicional al alcance del piloto

I) Interruptor de alerta de aceite: el cable amarillo debe estar desconectado o cortado.

J) Aceite: solo SAE 10W-30 o SAE 30. Hondaline oil, es el Aceite recomendado. No hay aceites exóticos como los que contienen "potenciadores de combustión"

K) Cubre cadena es obligatorio

L) Clutch completo: marca Righetti Ridolfi codigo de serie : KM872 No se permiten modificaciones ni lubricantes.

M) Engranajes: piñon z10 relacion trasera 77

N) Escape: stock de fabrica, no se permite la modificación o reparación. Agrietado o roto Los escapes serán descalificados. Cualquier evidencia de escape tenga alguna fuga es motivo de descalificación.

O) RPM : maximo de 9500rpm

2. Patrón de montaje del motor: 112 mm x 54 mm

### **Inspección técnica adicional:**

#### **Procedimiento de sincronización de encendido GX 50:**

- Retire el conjunto de arranque y la cubierta grande.
- Instale un indicador de cuadrante en el orificio de la bujía, usando un adaptador de 10 mm x 1.00.
- Asegúrese de que el indicador tenga un extremo de bola para detener el pistón sin dañar.

- Coloque grasa o aceite ligero sobre la bola.
- "0" el indicador en el punto muerto superior, no tiene que estar en la carrera de compresión mientras el pistón esté en TDC. Recuerda, esto es un 4 tiempos.
- Gire el volante en el sentido de las agujas del reloj hasta que los dos imanes del volante estén a la derecha de la bobina.
- Gire el volante en sentido contrario a las agujas del reloj hasta que el borde izquierdo de la bobina izquierda
- La pata de montaje está alineada con el borde izquierdo del imán izquierdo.
- La lectura del indicador del dial debe estar entre 245 "y 265".

1. Comprobación visual externa del motor para los componentes requeridos: tubería y silenciador, cubiertas de metal, sensor de nivel de aceite (esto puede observarse desde el exterior).

A. Bloqueo del flujo de aire al motor: solo la protección térmica de fábrica es legal. Ningún dispositivo puede ser usado para impedir el flujo de aire en el sistema de enfriamiento del motor.

B. El motor debe estar a temperatura normal de uso cuando se presenta a Pre-Grid.

### **Admisión:**

2. Retire el carburador:

A. La junta debe ser original Honda entre el aislante de plástico negro y el cilindro. El paso de aire no se modificará de ninguna manera.

1. Espesor del aislador: .277 "+/- .001". El orificio tiene un borde rugoso y stock como está moldeado de fabrica.

2. Espesor de la junta del aislador (lado del cilindro): 0.019 "máximo.

3. Espesor de la junta del aislador (lado del carburador): 0.022 "máximo.

B. Revise si hay alteraciones o piezas desgastadas que permitan la entrada de aire adicional en el motor: orificios, ranuras, perforaciones, espaciadores, pernos sueltos, bridas modificadas, etc. Cualquier evidencia de fugas de aire es motivo de descalificación.

**Resortes de válvula:**

*Los resortes de válvula estarán disponibles en los resortes de Honda y no se modificarán de ninguna manera.*

- A. Diámetro del alambre: 0.064 "máximo
- B. Diámetro exterior del resorte: 0.588" máximo
  
- C. Número de bobinas: 6
  
- D. Presión del resorte: 11 LBS máximo a 0.514 "
  
- E. La longitud apilada será: 0.652" máximo.

**Brazos oscilantes:**

*Los brazos oscilantes deben ser stock Honda y no se alterarán de ninguna manera. Los espárragos de brazo de balancín serán stock Honda. Ellos o su posición de montaje no pueden ser alterados de ninguna manera. No se puede modificar los agujeros de montaje. Sin doblado de los espárragos. Las varillas de empuje deben ser stock Honda y no serán alteradas de ninguna manera.*

La longitud de la varilla de empuje es 2.774 "+/- .002"