

REGLAMENTO TÉCNICO

BABY

COMER

50 CC / 52 CC

SKUSA



M

É

X

I

C

O

SKUSA MÉXICO

1. - CATEGORIA BABY

1.1 BABY COMER 50 CC / 52 CC IAME M1

2.- PESOS OFICIALES

2.1 BABY

3. - MOTOR COMER 50 CC / 52 CC

- 3.1 MOTOR
- 3.2 BUJIA
- 3.3 CILINDRO
- 3.4 RESTRICTOR, ADMISION Y ESCAPE
- 3.5 PISTON
- 3.6 ANILLO
- 3.7 PERNO
- 3.8 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO
- 3.9 CIGÜEÑAL Y BIELA
- 3.10 BALEROS Y RETENES DEL CIGÜEÑAL
- 3.11 CLUTCH
- 3.12 TAPAS DE MOTOR (CASES)
- 3.13 CARBURADOR
- 3.14 GASOLINA
- 3.15 FILTRO DE AIRE
- 3.16 ESTATOR
- 3.17 BOBINA
- 3.18 ESCAPE
- 3.19 ENGRANE DELANTERO Y TRASERO



5. CHASIS

- 5.1 CHASIS
- 5.2 ANCHO DE VIA
- 5.3 AERODINAMICA
- 5.4 RINES Y LLANTAS
- 5.5 LLANTAS PISO SECO
- 5.6 LLANTAS PARA LLUVIA
- 5.7 CUBRE CADENA
- 5.8 CARROCERIA
- 5.9 DEFENSA TRESERA

6.- RECLAMO DE MOTOR

1. CATEGORIA BABY

1.1. BABY COMER 50 CC /52 CC / IAME M1 Categoría reservada para pilotos de 4 a 7 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte del comité directivo del Campeonato SKUSA MÉXICO.

2. PESOS OFICIALES

2.1. BABY 70 Kgs COMER 50 CC / 52 CC / IAME M1

3. MOTOR COMER 50 CC / 52 CC

3.1. MOTOR: OEM stock únicamente sin ninguna modificación en ninguna de sus partes esta categoría es OEM stock en todas sus partes.

3.2. BUJIA: NGK BPMR6ANGKR únicamente.

3.3. CILINDRO/CABEZA DE MOTOR: OEM COMER 50cc / 52 cc sin ninguna modificación está prohibido los cilindros reconstruidos y con re-nicasil así como el porteado, joneado, desbastado, rayado en la base del cilindro o añadido de material el cilindro en sus partes internas. La capacidad cubica de la cámara de combustión no podrá ser menor a 6.7cc. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

La capacidad cubica de la cámara de combustión no podrá ser menor a 6.7cc. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc / 52 cc.

3.4. **RESTRICTOR, ADMISION Y ESCAPE:**

RESTRICTOR DE ADMISION: Es obligatorio el uso de restrictor de admisión con las siguientes medidas en su interior; 19.9390 mm de largo por 13.2538 mm de alto por 1.900 mm de espesor (con una tolerancia de 0.254 mm) con anodizado de color negro la pérdida del anodizado de su interior será motivo de sanción conforme lo estipula el reglamento general del Campeonato SKUSA MÉXICO.

RESTRICTOR DE ESCAPE: Es obligatorio el uso del restrictor de escape con las siguientes medidas en su interior; 25.400 mm largo X 12.700 mm alto X 1.900 mm espesor (con una tolerancia de +.254 mm) con anodizado negro la pérdida del anodizado en su interior será motivo de sanción conforme lo estipula el Reglamento Técnico o General de dicha categoría .

3.5. PISTON: OEM para COMER 50cc/52cc stock únicamente, no está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación alguna, debiendo tener una altura tomada de la falda del pistón a

la parte superior del pistón de 40.6mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.6. ANILLO: OEM para COMER 50cc/52cc stock únicamente, obligatorio el uso de los 2 anillos, no está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación alguna. Debiendo tener un espesor de 1.47mm +/- 0.02mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

3.7. PERNO: OEM para COMER 50cc/52cc stock no está permitido ninguna modificación en peso tamaño y forma. Con una longitud de 32.8mm +/- 0.2mm y un diámetro exterior de 10mm +/- 0.2mm e interior de 6mm +/- 0.5mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.8. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre

3.9. CIGÜEÑAL Y BIELA: OEM para COMER 50cc/52cc stock sin ninguna modificación con un peso total con pistón, perno, clips y anillos de 670grs como mínimo. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.10. BALEROS, RETENES DEL CIGÜEÑAL: Original OEM COMER 50cc/52cc pudiendo ser sustituidos por su equivalente en diferente marca o proveedor (no está permitido el uso de baleros de cerámica o materiales exóticos).

3.11. CLUTCH. – Original OEM COMER 50cc/52cc Sin ningún tipo de modificación o agregado de material. El cuerpo de pastas de clutch y la campana de clutch no deberán contener grasa excesiva ni aceite y deberán mantener su posición original estando prohibido cualquier tratamiento sobre las pastas del clutch. No está permitido el re empastado de las pastas del clutch.

En la prueba del clutch el embrague no debe de exceder 3700 rpm

El peso mínimo del hub de clutch deberá ser de 113 gramos, con una altura de 9.7mm +/- 0.1mm y de ancho con 49.5mm como mínimo, sin ningún tipo de maquinado o modificación.

El diámetro interior de la campana de clutch es 86.6mm como máximo.

El peso mínimo de los resortes 5.6 gramos y peso máximo 5.9 gramos, con un grosor de 2.0mm +/- 0.05mm, contando con 8.5 vueltas el resorte.

Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

3.12. TAPAS DE MOTOR (CASES): TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM COMER 50cc de material de aluminio sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior, con un diámetro interior mínimo de 67.2mm, y una altura mínima tomando como centro el balero de 45.9mm, NO está permitido el empaque entre los CASES. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

3.13. CARBURADOR: Original OEM COMER 50cc Dellorto SHA 14-12L original, sin ninguna modificación, con el orificio superior del tubo de emulsión un diámetro como máximo A=1.25mm.

Los orificios inferiores del tubo de emulsión deberán tener un diámetro como máximo de B=0.80mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

La esprea principal es libre. El venturi será medido con una herramienta o que no debe entrar medida 0.476" "No-Go"

3.14. GASOLINA Y ACEITE: Premium, 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 para mezcla de gasolina que sea proporcionado por parte del Campeonato SKUSA MEXICO será obligatorio el usarlo.

3.15. FILTRO DE AIRE: Sera obligatorio el uso de filtro de aire tipo cono o cilíndrico para dicha categoría, NO está permitido quemar o quitar la tela textil y/o metálica de filtración del filtro.

3.16. ESTATOR: Original OEM COMER 50cc/52cc. Sin ningún tipo de modificación ni maquinado, contando con una abertura para la cuña de 2.39mm como máximo.

Con un volante modelo FJ2007, sin ningún tipo de modificación o maquinado, con un peso mínimo de 378grs, sin tuercas, rondanas, pernos o tornillos.

3.17. BOBINA: Original OEM COMER 50cc/52cc. Original únicamente sin ningún tipo de modificación o maquinado color negro, con un diámetro en los tornillos de fijación de 5mm a lo ancho y a lo largo 7mm como máximo.

3.17.1 TIEMPO DE ENCENDIDO

- Remover la bujia
- Remover la cubierta (encendido)
- instalar el instrumento de medicion en el orificio de la bujia
- El reloj de medicion debe estar en cero (0)
- Se debe rotar la cremallera al contrario de las manecillas del reloj hasta que el primer magneto quede expuesto a la izquierda de la bobina.
- Observar el filo de la bobina. el filo del lado izquierdo (parte mas cercana al centro) se alinea exactamente uno con otro. la union de estas dos piezas determinara el tiempo para el encendido.
- Volver a rotar la cremallera ahora en el sentido de las manecillas para alinearla con el magneto con el lado izquierdo del filo del montaje. La orilla del filo de ambas partes debe tener la lectura de (RH) .050" a .060"

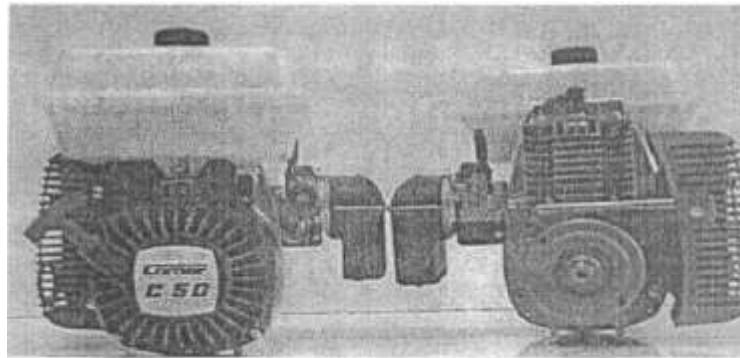
3.18 ESCAPE: Original OEM COMER 50cc/52cc, solo se permite el escape sin barrenaciones, sin ningún tipo de modificación, con un ancho de entrada de 25.7mm máximo y un largo de 13.2mm máximo, con un diámetro de salida del escape de 3mm de ancho máximo por 12.5mm de largo máximo. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc. La medida del diametro de salida para el escape sera 0.110" x 0.475" medido con una herraminta "No-Go"

3.18. ENGRANE DELANTERO Y TRASERO (Paso delantero en CLUTCH): 10 dientes, (Paso trasero): 89 dientes pudiendo ser original o aftermarket (no original).

Se anexa al presente reglamento técnico de la categoría BABY para su mejor identificación y aplicación de este reglamento el diagrama esquemático del motor COMER 50cc/52cc y sus componentes, formando parte del presente reglamento **ANEXO A**.

MSA 50CC Comer specification Sheet - 158677/B & 158677/A

ENGINE TYPE COMER 50



TECHNICAL CHARACTERISTICS

BORE	40MM
STROKE	38MM
DISPLACEMENT	48CC
FUEL	4% MIX
IGNITION	ELECTRONIC
SPARKPLUG SHORT THREAD CLUTCH CENTRIFUGAL 3 PIECE	
PINION	10 TOOTH 219 PITCH
CARBURETTOR	DELL'ORTO SHA-14-12L
CYLINDER	ALUMINIUM KASIL
MANUFACTURER	COMER SPA
MODEL	C50

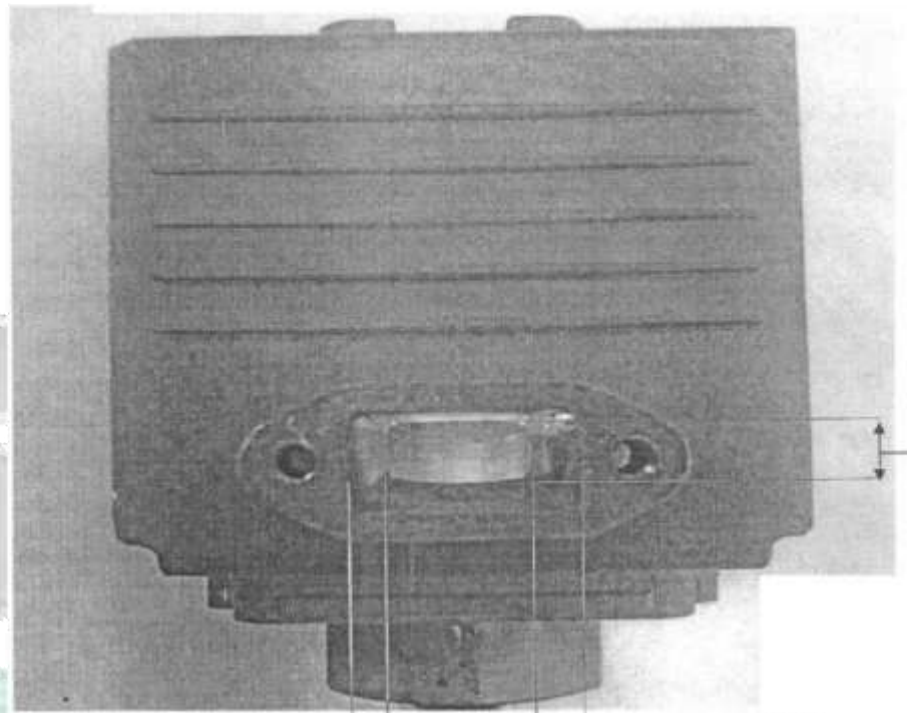
SKUSA



M É X I C O

ANEXO A

C linder - Exhaust Port



width
20.3mm
MAX
internal

25.3mm
MAX
external

hei. hl
10.3mm
MAX
internal

Port Durations

A 0.2mm thick feeler gauge that is 8mm wide must be used to measure port durations

Inlet Port	128 deg	Max
Exhaust Port	138 deg	Max



gauge
thickness
0.2mm

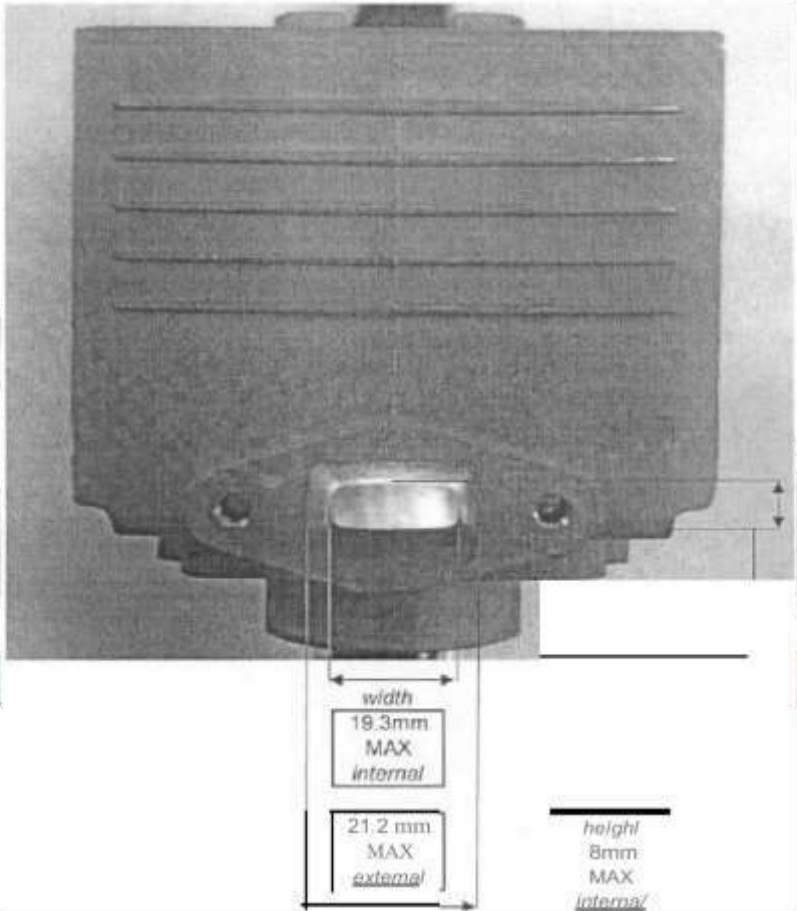
width
8mm

COMBUSTION CHAMBER VOLUME 6.7CC MINIMUM

measured on the vertical external/ s arkp/u thread.

A mixture of approximately 50/50 2-stroke oil/petrol will be used to check the combustion chamber volume

Cylinder - Inlet Port



Port Durations

A 0.2mm thick feeler gauge that is 8mm wide must be used to measure port durations

Inlet Port	128 deg	Max
Exhaust Port	138 deg	Max

RE-NICASIL OF CYLINDERS IS NOT PERMITTED

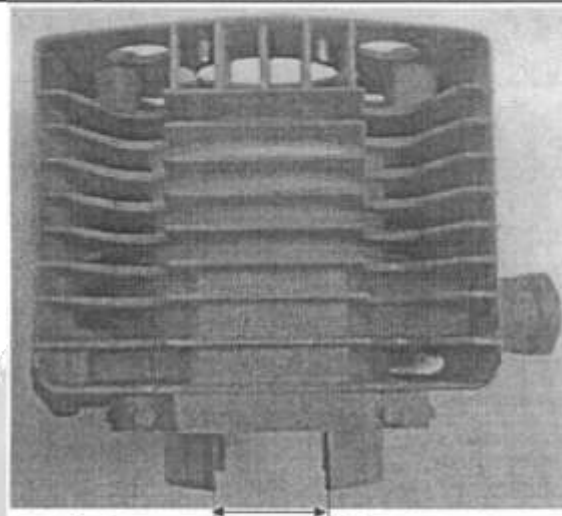
COMBUSTION CHAMBER VOLUME 6.7CC MINIMUM

measured on the vertical external spark plug thread.

A mixture of approximately 50/50 2-stroke oil/regular will be used to check the combustion chamber volume

Cylinder - Transfer Ports

no modification of any
ports permitted at all



21.2mm
MAX
width

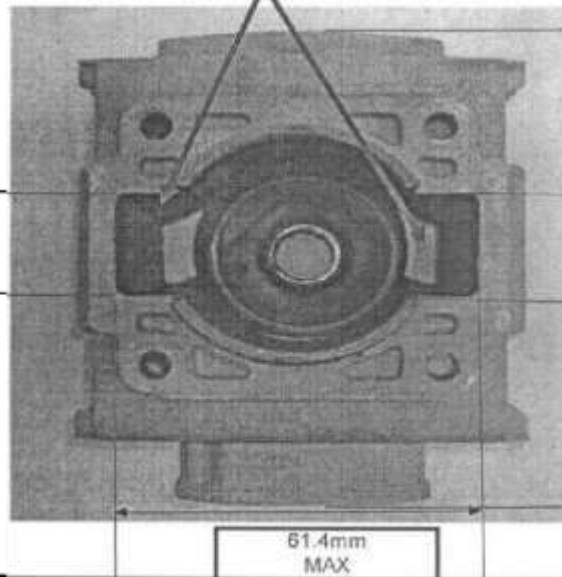
Outer part of transfer
Port at base of cylinder

20.7mm
MAX

Inner part of transfer
Port at base of cylinder

20.4mm
MAX

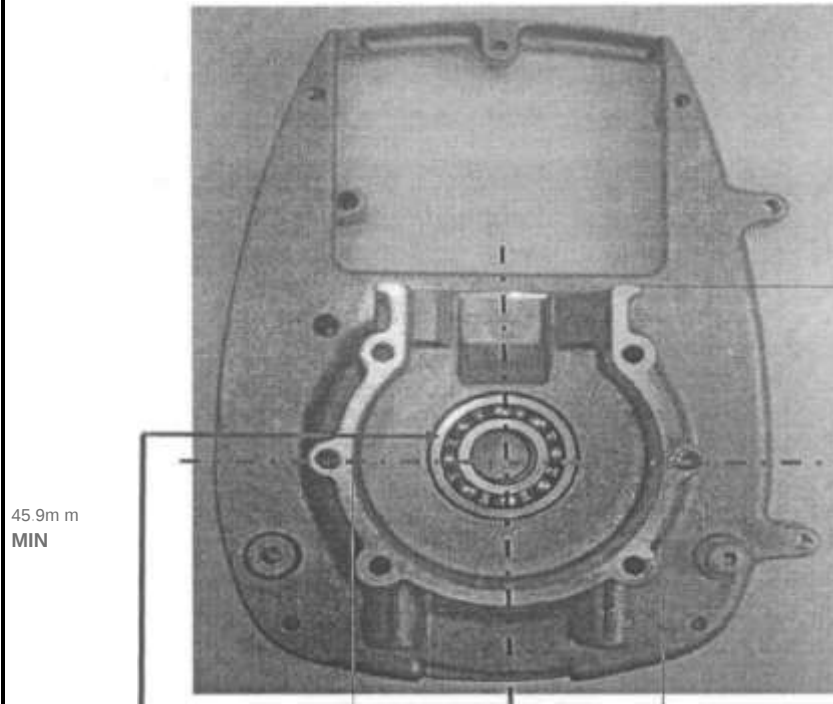
Removal or addition of material is
FORBIDDEN



61.4mm
MAX

97.4 mm
MIN

Crankshaft - Casin s



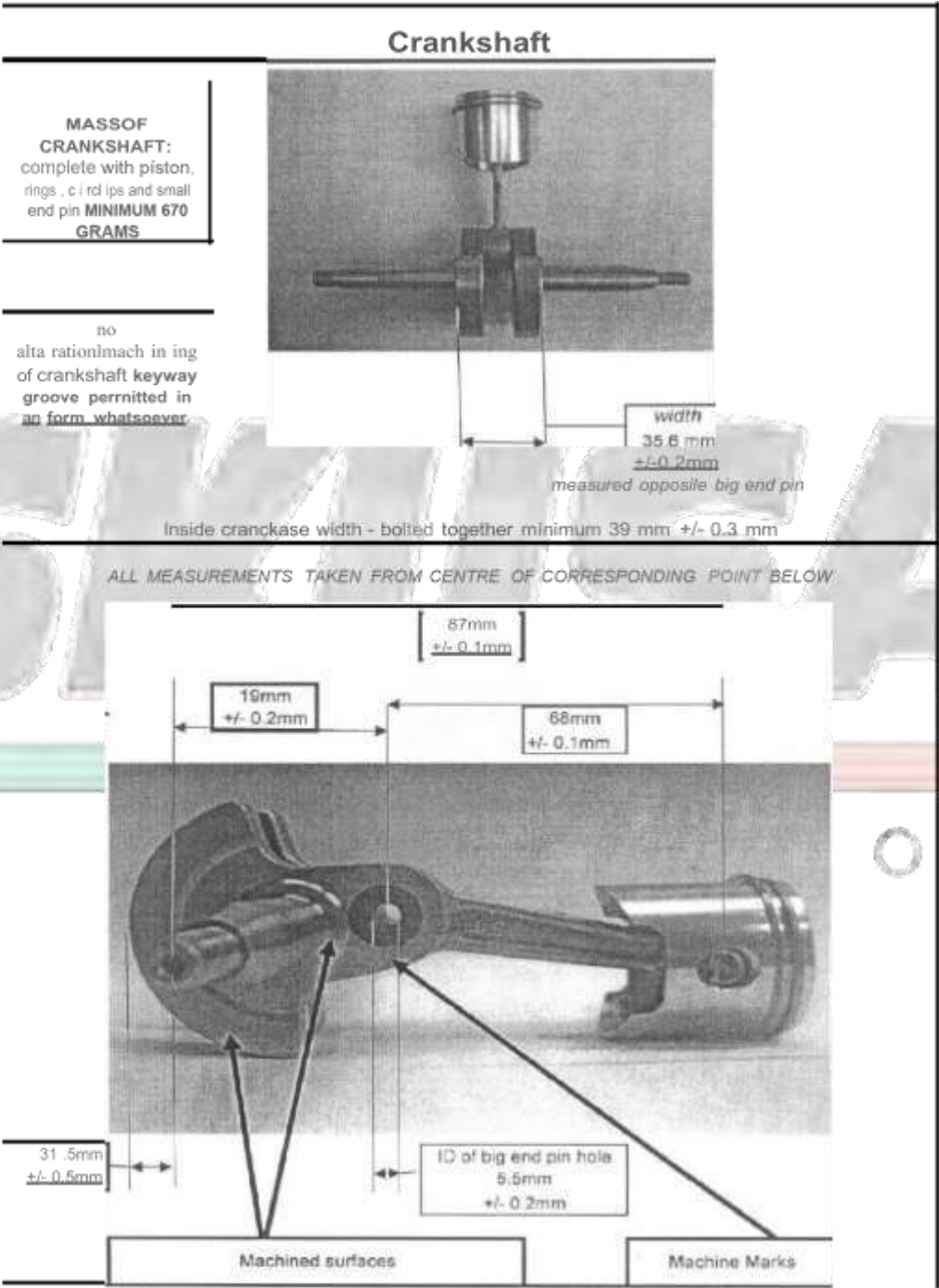
67.2 mm Internal diameter

Removal or addition of material is
forbiddenC3 or C4 8 ball steel cage bearing
only **Ceramic** bearings are **NOT**
permitted

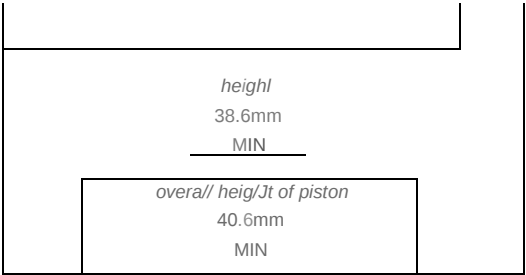
MIN

Alternative makes of oil seals and bearings of the same type (single row deep metal cage) as original are permitted.

No crankcase gasket permitted. Inside crankcase width - bolted together
minimum 39 mm +/- 0.3 mm

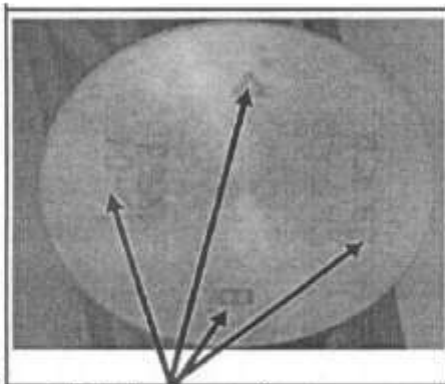


ANEXO A



ANEXO A

Piston

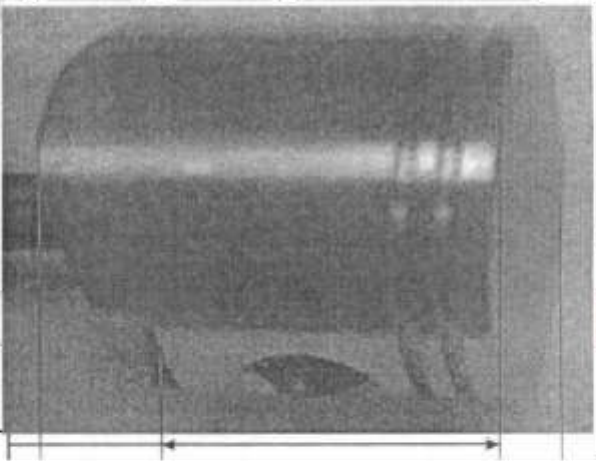


Note factory markings on piston crown



ring grooves:
height
1.52 mm
 ± 0.05 mm

piston has 2 ring grooves



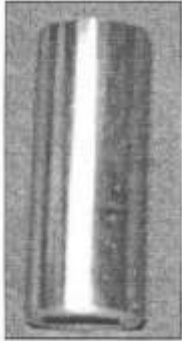
height
28.3mm
MIN

11 is only permissable to machine the bottom skirt of the piston to the minimum heights as stated above. No further machining or modification of the piston in any other area is permitted.

ANEXO A

Piston Pin and Rin s

Piston Pin / Small End Pin

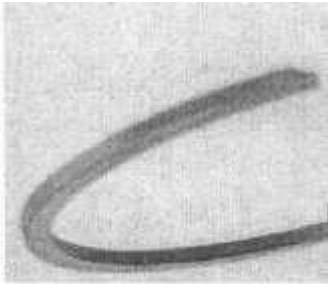


height
32.8mm
+/- 0.2mm

id
6mm
+1- 0.5mm

od
10mm
+/- 0.2mm

Piston Rings



height
1.47 mm

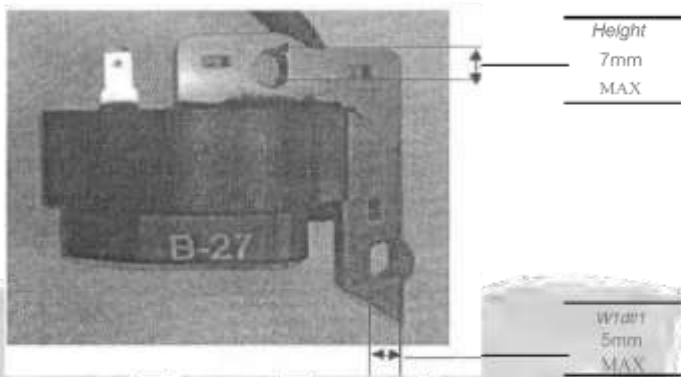
t

+/- 0.02mm

ONLY ORIGINAL PISTON AND RINGS MAY BE USED, ΠΓVO RINGS MUST BE FITTED TO THE PISTON AT ALL TIMES

ANEXO A

1. Identification Coil

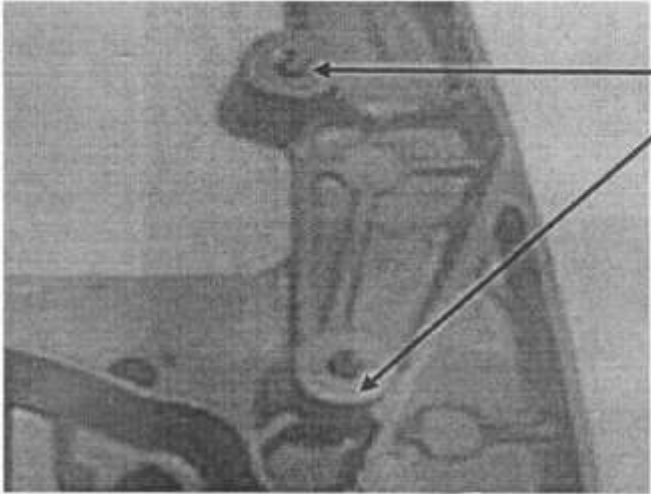
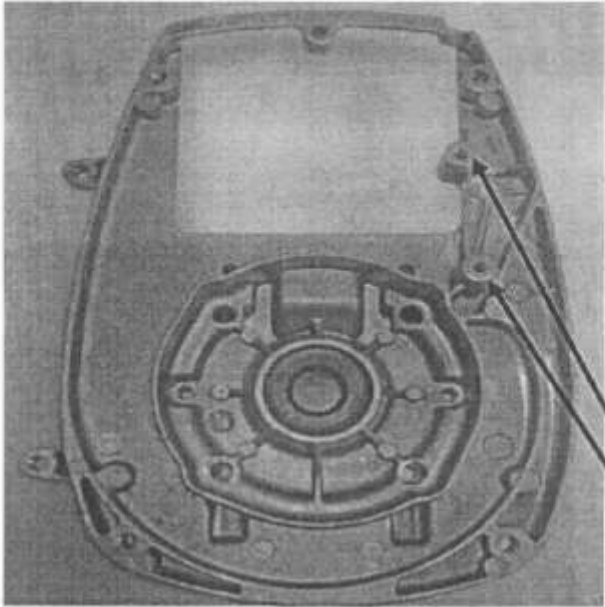


FJ 2007 Model only

Mounting: M4 screws used for attaching coil must have thread from top to bottom and may **NOT** be machined

ONLY Y TYPE FJ 2007 PERMITTED

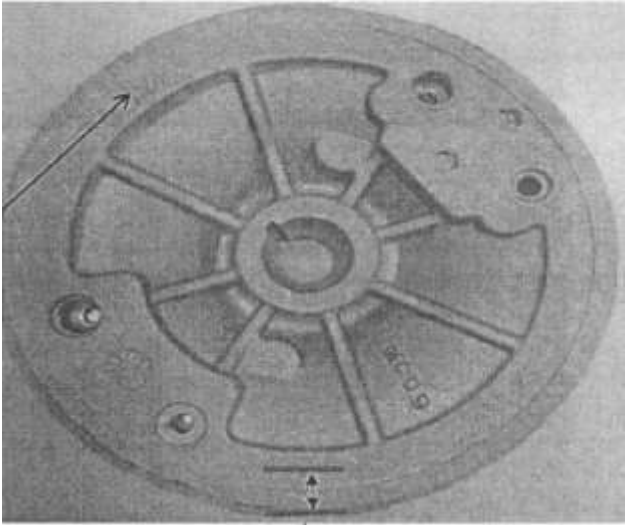
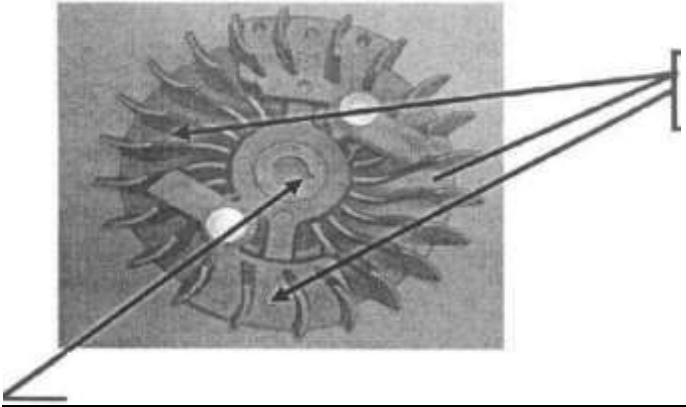
Coil Mountin s on Casin



M4 holes only

! NO welding or repairing of these lugs is permitted. If damaged,the casing MUST be replaced

ANEXO A

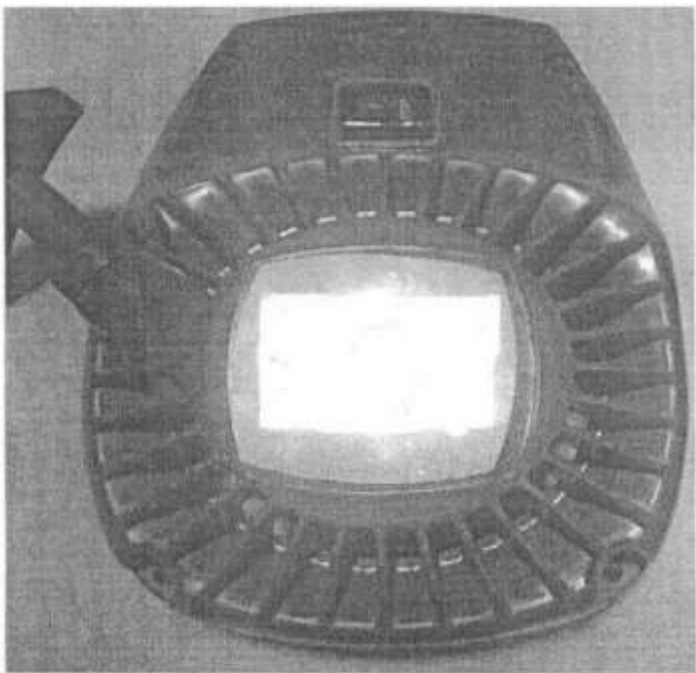
FI heel	
FJ 2007 Model only	
MASS: 378 grams minimum- measured without nuts, bOll and washers must have "FJ" CASTING MARK	 Only surface were machining is allowed to <u>obtain the minimum wei ht</u>  keyway groove - max width 2.39 mm Keyway groove verified with a "no go guage" - thickness of 2.40mm. NOTE casting marks

ANEXO A

FI heel Woodruff Ke and Starter Cover	
Flywhee I Woodruff Key	
The flywheel key may be removed completely. There is no further specification on the keyway if used . Ignition timing may therefore be adjusted by rotation of the flywheel.	

ANEXO A

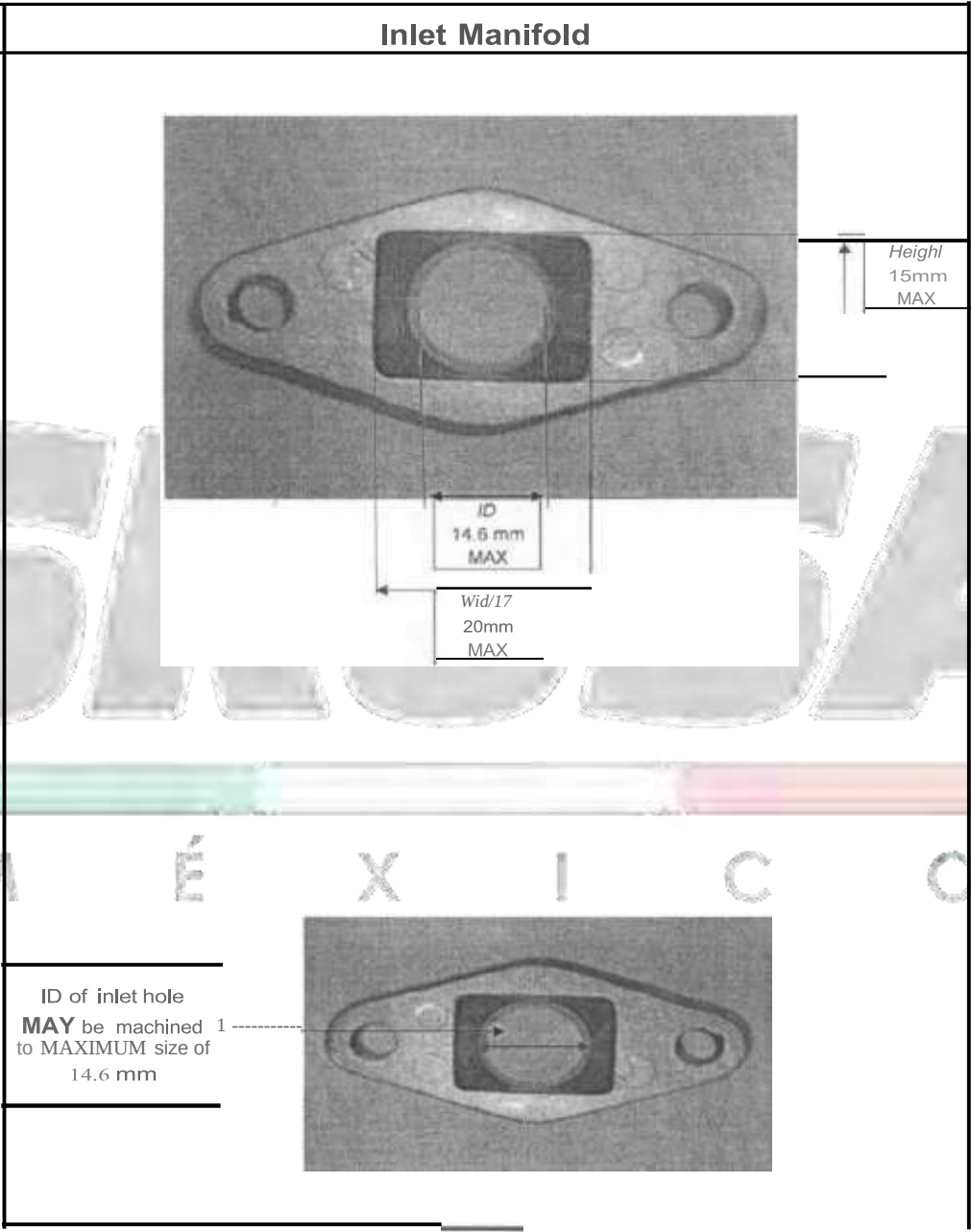
Flywheel Cover



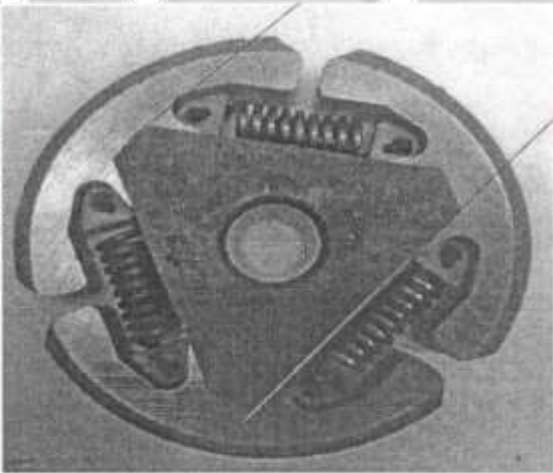
SKUSA



M É X I C O



Clutch



Clutch spring must have 8.5 coils

49.5 mm MIN

ONLY ORIGINAL PARTS MAY BE USED. NO REBONDING OF CLUTCH PAD PERMITTED

ALL CLUTCH / PINION COMPONENTS MUST BE PRESENT AT ALL TIMES AS ORIGINALLY SUPPLIED

ANEXO A

Clutch

Clutch Hub



overall/
height
9.7mm
 ± 0.1 mm

minimum mass - 113 grams

no machining permitted

Clutch Spring



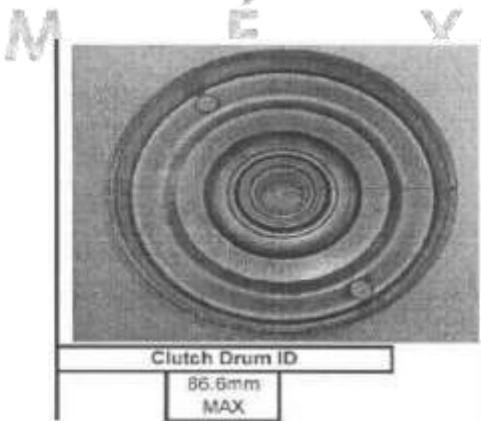
Clutch
Spring
thickness
2.0mm $\pm$ 0.05mm

Clutch Spring weight (each)
5.6 grams minimum
5.9 grams maximum

only original springs may be used

Clutch Drum

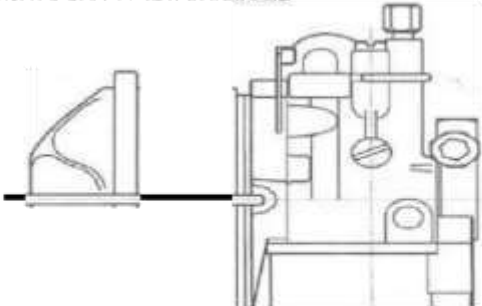
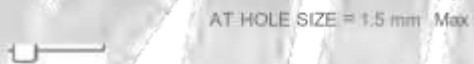
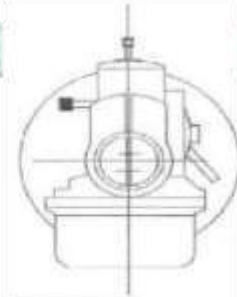
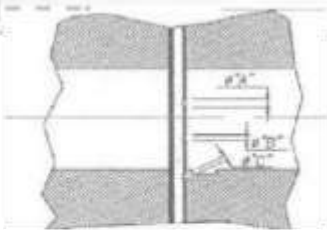
Pinion



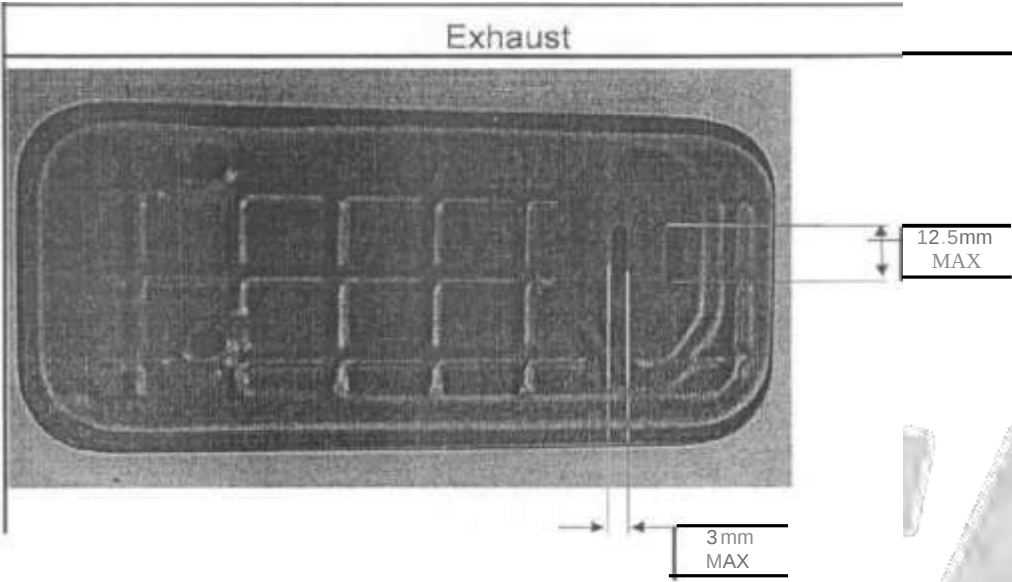
Clutch Drum ID
86.6mm
MAX



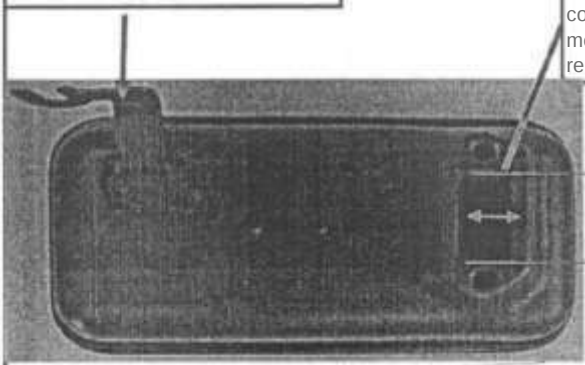
ANEXO A

Pinion • 10 tooth • 219 pitch ORIGINAL TYPE ONLY	
Carburettor	
DEI 1.0RTO SHA 14-121. ORIGINALE	
 VENTURI Ø 12 MAX USCITA Ø 14 MAX	
 AT HOLE SIZE = 1.5 mm Max	
The maximum internal diameter of the seat is 1.50mm. The emulsion tube must remain standard as supplied and may not have an internal diameter greater than 1.80mm The side bleed holes from the emulsion tube are subject to the following maximum dimensions Top 1.25mm Bottom 0.80mm	
CARBURETTOR NOZZLE VERIFY WITH NO GO  	
diameter "A" = 1.26mm no go diameter "B" = 0.81mm no go diameter "C" = 0.81mm no go	
Please see notes at the end of this specification sheet for further carburettor information	

ANEXO A



Bracket MAY be removed



The baffle may either remain in place, as it is supplied, or alternatively it must be completely removed. No additional modification of the baffle is permitted if it remains in place.

ANEXO A

3. MOTOR COMER 50cc/50cc

3.1. MOTOR: OEM stock únicamente sin ninguna modificación en ninguna de sus partes esta categoría es OEM stock en todas sus partes.

3.2. BUJIA: NGK BPMR6ANGKR únicamente.

3.3. CILINDRO/CABEZA DE MOTOR: OEM COMER 50cc sin ninguna modificación está prohibido los cilindros reconstruidos y con re-nicasil así como el porteado, joneado, desbastado, rayado en la base del cilindro o añadido de material el cilindro en sus partes internas. La capacidad cubica de la cámara de combustión no podrá ser menor a 6.7cc. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc. La capacidad cubica de la cámara de combustión no podrá ser menor a 6.7cc. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

~~3.4. RESTRICTOR, ADMISION Y ESCAPE: RESTRICTOR DE ADMISION: Es obligatorio el uso de restrictor de admisión con las siguientes medidas en su interior; 19.9390 mm de largo por 13.2538 mm de alto por 1.900 mm de espesor (con una tolerancia de 0.254 mm) con anodizado de color negro la pérdida del anodizado de su interior será motivo de sanción conforme lo estipula el reglamento general del Campeonato SKUSA MÉXICO. RESTRICTOR DE ESCAPE: Es obligatorio el uso del restrictor de escape con las siguientes medidas en su interior; 25.400 mm largo X 12.700 mm alto X 1.900 mm espesor (con una tolerancia de +.254 mm) con anodizado negro la pérdida del anodizado en su interior será motivo de sanción conforme lo estipula el Reglamento Técnico o General de dicha categoría.~~

3.5. PISTON: OEM para COMER 50cc/52cc stock únicamente, no está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación alguna, debiendo tener una altura tomada de la falda del pistón a la parte superior del pistón de 40.6mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.6. ANILLO: OEM para COMER 50cc/52cc stock únicamente, obligatorio el uso de los 2 anillos, no está permitido ningún tipo de tratamiento o modificación alguna.

ANEXO A

Debiendo tener un espesor de 1.47mm +/- 0.02mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.7. PERNO: OEM para COMER 50cc/52cc stock no está permitido ninguna modificación en peso tamaño y forma. Con una longitud de 32.8mm +/- 0.2mm y un diámetro exterior de 10mm +/- 0.2mm e interior de 6mm +/- 0.5mm. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

3.8. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre

3.9. CIGÜEÑAL Y BIELA: OEM para COMER 50cc/52cc stock sin ninguna modificación con un peso total con pistón, perno, clips y anillos de 670grs como mínimo. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc/52cc.

3.10. BALEROS, RETENES DEL CIGÜEÑAL: Original OEM COMER 50cc/52cc pudiendo ser sustituidos por su equivalente en diferente marca o proveedor (no está permitido el uso de baleros de cerámica o materiales exóticos).

3.11. CLUTCH. – Original OEM COMER 50cc/52cc Sin ningún tipo de modificación o agregado de material. El cuerpo de pastas de clutch y la campana de clutch no deberán contener grasa excesiva ni aceite y deberán mantener su posición original estando prohibido cualquier tratamiento sobre las pastas del clutch. No está permitido el re empastado de las pastas del clutch. En la prueba del clutch el embrague no debe de exceder 3700 rpm El peso mínimo del hub de clutch deberá ser de 113 gramos, con una altura de 9.7mm +/- 0.1mm y de ancho con 49.5mm como mínimo, sin ningún tipo de maquinado o modificación. El diámetro interior de la campana de clutch es 86.6mm como máximo. El peso mínimo de los resortes 5.6 gramos y peso máximo 5.9 gramos, con un grosor de 2.0mm +/- 0.05mm, contando con 8.5 vueltas el resorte. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.12. TAPAS DE MOTOR (CASES): TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM COMER 50cc/52cc de material de aluminio sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior, con un diámetro interior mínimo de 67.2mm, y una altura mínima

ANEXO A

tomando como centro el balero de 45.9mm, NO está permitido el empaque entre los CASES. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.

3.13. CARBURADOR: Original OEM COMER 50cc/52cc Dellorto SHA 14-12L original, sin ninguna modificación, con el orificio superior del tubo de emulsión un diámetro como máximo $A=1.25\text{mm}$. Los orificios inferiores del tubo de emulsión deberán tener un diámetro como máximo de $B=0.80\text{mm}$. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc La esprea principal es libre. El venturi será medido con una herramienta o que no debe entrar medida 0.476" "No-Go"

3.14. GASOLINA Y ACEITE: Especificado en el reglamento deportivo con mezcla 20:1.

3.15. FILTRO DE AIRE: Sera obligatorio el uso de filtro de aire tipo cono o cilíndrico para dicha categoría, NO está permitido quemar o quitar la tela textil y/o metálica de filtración del filtro.

3.16. ESTATOR: Original OEM COMER 50cc/52cc. Sin ningún tipo de modificación ni maquinado, contando con una abertura para la cuña de 2.39mm como máximo. Con un volante modelo FJ2007, sin ningún tipo de modificación o maquinado, con un peso mínimo de 378grs, sin tuercas, rondanas, pernos o tornillos.

3.17. BOBINA: Original OEM COMER 50cc/52cc. Original únicamente sin ningún tipo de modificación o maquinado color negro, con un diámetro en los tornillos de fijación de 5mm a lo ancho y a lo largo 7mm como máximo.

3.17.1 TIEMPO DE ENCENDIDO -Remover la bujía -Remover la cubierta (encendido) -instalar el instrumento de medicion en el orificio de la bujía -El reloj de medicion debe estar en cero (0) -Se debe rotar la cremallera al contrario de las manecillas del reloj hasta que el primer magneto quede expuesto a la izquierda de la bobina. -Observar el filo de la bobina. el filo del lado izquierdo (parte mas cercana al centro) se alinea exactamente uno con otro. la union de estas dos piezas determinara el tiempo para el encendido. -Volver a rotar la cremallera ahora

ANEXO A

en el sentido de las manecillas para alinearla con el magneto con el lado izquierdo del filo del montaje. La orilla del filo de ambas partes debe tener la lectura de (RH) .050" a .060"

3.18 ESCAPE: Original OEM COMER 50cc/52cc, solo se permite el escape sin barrenaciones, sin ningún tipo de modificación, ~~con un ancho de entrada de 25.7mm máximo y un largo de 13.2mm máximo, con un diámetro de salida del escape de 3mm de ancho máximo por 12.5mm de largo máximo. Tomando como medidas las ilustraciones del anexo de especificaciones de COMER 50cc.~~ La medida del diametro de salida para el escape sera 0.110" x 0.475" medido con una herraminta "No-Go"

3.19 ENGRANE DELANTERO Y TRASERO (Paso delantero en CLUTCH): 10 dientes, (Paso trasero): 89 dientes pudiendo ser original o aftermarket (no original).

5. CHASIS

5.1. CHASIS: Tipo PUFFO o BABY KART.

5.2. ANCHO DE VIA (eje trasero): Máximo 1120mm, del eje trasero (la medida se tomará de la cara externa del rin incluyendo las llantas traseras, ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 1120mm.

5.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

5.4. RINES Y LLANTAS: Máximo de ancho en combinación rines y llantas no debe ser mayor a 33.25" de circunferencia como es corrida.

5.5. LLANTAS DE PISO SECO: Marca EVINCO SKH (Azul)

5.6. LLANTAS PARA LLUVIA: Libre.

5.7. CUBRE CADENA: Obligatorio (será motivo de sanción el no utilizarlo).

ANEXO

5.8. CARROCERIA: Deberá ser la única permitida es plástica con las siguientes homologaciones CIK, FIK o IKF/WKA consistiendo en pontones laterales, defensa trasera y defensa delantera, ninguna parte del kart podrá exceder el ancho de vía permitido en el punto 4.2 del reglamento.

5.9. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA o IKF/WKA Plástica.

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:~~ **NO HAY PROTESTA DE MOTORES**

~~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 MEXICO y su reclamo por escrito sujetándose en lo que en adelante se describe:~~

~~A) El motor reclamado se marcará y fotografiara 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 de SKUSA MÉXICO.~~

~~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~~

1,500.00 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 Carrera.~~

ANEXO A

E) El motor reclamado deberá incluir: Motor, clutch, carburador, filtro de aire (riñón), sistema de escape, arnés eléctrico, relay y switches, no incluye: base de motor ni cadena.

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.

Campeonato SKUSA MEXICO tendrá el primer derecho de reclamo sobre cualquier reclamo que exista sobre dicho motor a un valor económico de 1,300 dólares o su equivalente en moneda nacional al tipo de cambio del banco de México.

NOTA: El Director Técnico descalificará a un competidor de forma visual, y solo en caso de duda el Director Técnico recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación marzo 2020, y podrá ser modificado por el consejo técnico del Campeonato SKUSA MÉXICO para su mejor funcionamiento.