



**Reglamento Categoría 206
2022**

Reglamento Categoría 206

La plataforma 206 fue diseñada con ingeniería exclusiva para carreras. Cada motor es construido a mano en Milwaukee, Wisconsin Estados Unidos de Norteamérica usando herramientas especializadas y dedicación exclusiva para proveer un nivel de consistencia y equidad sin comparación en la industria de hoy.

La intención del 206 es simplificar las carreras, desde la llegada del piloto a la pista hasta el proceso de revisión técnica necesaria para garantizar la equidad en los motores al final del día.

En combinación con el Sistema de Restrictor de Guillotina de Briggs & Stratton Racing, un abanico completo de modificaciones se puede desarrollar simplemente sustituyendo la guillotina del carburador y/o un cambio de Sistema de Ignición.

Con el motor base, sellado de fábrica, las clasificaciones "box stock" están garantizadas. El motor 206 ofrece la posibilidad tanto al piloto como a las pistas de tener un único motor desde principio a fin de una carrera.

Todos los motores Briggs & Stratton (B&S) son fabricados únicamente para carreras reguladas. B&S no recomienda que los productos mencionados aquí sean usados en aplicaciones afuera de carreras reguladas.

Este reglamento ha sido preparado por ACEK tomando como base la reglamentación emitida por Briggs & Stratton Racing con la intención de establecer las bases para el control técnico de la categoría 206 Briggs & Stratton en Costa Rica

Lo que no está específicamente permitido en este reglamento, está PROHIBIDO.

Cada Competidor y/o representante en caso de menores de edad, son estrictamente responsables de la legalidad de su(s) motor(es) y de respetar al pie de la letra lo indicado en este reglamento.

Este Reglamento cubre todo lo referido a las especificaciones técnicas del motor Briggs & Stratton 206, y las reglamentaciones básicas para la categoría 206 B&S para todas las regulaciones fuera de este reglamento técnico refiérase a los Reglamentos de ACEK correspondientes.

CONTENIDO

1.	Estructura de categoría Briggs & Stratton Racing.....	2-3
2.	Este es el único Reglamento autorizado	4
3.	Briggs & Stratton 206 Disponibilidad de producto.....	4
4.	Reglas generales.....	4-5
5.	Cosas no permitidas.....	5
6.	Sellado de motores.....	6
7.	Herramientas para inspección técnica.....	6
8.	Interruptor para ignición del motor.....	6
9.	Filtro de aire	6
10.	Combustible.....	6
11.	Aceite de motor.....	7
12.	Respiradero de aceite.....	7
13.	Contenedor para exceso de aceite.....	7
14.	Exceso de flujo del carburador.....	7
15.	Bomba para combustible.....	7
16.	Envoltura para enfriamiento, cubierta y carcasa de abanico.....	8
17.	Uso de helicoidales	8
18.	Carburador y múltiple de admisión.....	8-9
19.	Cabezote.....	10
20.	Empaque de cabezote.....	10
21.	Puertos.....	10-11
22.	Valvulas.....	11
23.	Resortes de valvulas.....	11
24.	Balancines, bola de balancín varillas de balancín.....	11-12
25.	Varillas de empuje.....	12
26.	Bloque de motor.....	12
27.	Ajuste de válvulas.....	13
28.	Límites de árbol de levas.....	13
29.	Volante.....	13
30.	Sistema de ignición y ajuste de tiempo.....	14
31.	Caja de engranajes.....	14
32.	Embrague.....	14
33.	Arrancador.....	14
34.	Múltiple de escape.....	14-15
35.	Silenciador de escape.....	15
36.	Protección de escape.....	15
37.	Guía de torque.....	15
38.	Herramientas para inspección técnica.....	15
39.	IMPORTANTES RECURSOS EN LINEA	15-16

1. Estructura de categoría Briggs & Stratton LO 206

Clase	Briggs & Stratton LO 206
Edad	12 años
Peso	310 libras incluyendo kart, piloto y todos os implementos se seguridad de reglamento
Motor	LO 206 Briggs & Stratton parte #124332-8201 ó #124332-8202
Chasis	103/105 wheelbase homologado por FIA
Gasolina	Súper sin ningún tipo de aditivo
Aceite	Homologado por ACEK
Piñones	Ver Reglamento Particular de cada fecha

2. Esta Reglamentación es el único Reglamento Válido

a. Únicamente ACEK tomando como referencia las modificaciones y/o cambios realizados por el Departamento Racing de Briggs & Stratton en Milwaukee podrá hacer modificaciones al reglamento técnico aquí especificado.

b. Los distribuidores de B&S y sus representantes no están autorizados de ninguna forma para alterar, verbalmente, por escrito o por cualquier otra forma cualquier especificación y/o regla aquí establecida.

c. Cualquier literatura de B&S, catálogos, manuales, videos, etc. que sean diferentes a lo establecido en el presente reglamento, prevalecerá lo aquí establecido en este reglamento.

Cualquier cambio, corrección, anexos etc. al presente reglamento deberá ser sometido a consideración de la Junta Directiva de ACEK para su consideración aprobación o rechazo, para que un cambio sea efectivo deberá ser publicado en la página oficial de ACEK www.acek.org con al menos 1 mes calendario de anterioridad para que tal cambio tenga efecto y validez.

3. Tres reglas principales de inspección técnica

- a. Lo que no está específicamente permitido en este reglamento, está PROHIBIDO.
- b. Espíritu e intención (Regla SYD White Rule) Cualquier acción con dolo para dar una ventaja competitiva da como resultado la descalificación
- c. Todas las piezas están sujetas a comparación con piezas stock, esto incluye piezas stock y piezas autorizadas por ACEK en este reglamento, Ejemplo Mufla RLV y Silenciador.

4. Briggs & Stratton 206, Disponibilidad de Producto

Los motores 206, sus accesorios, componentes y repuestos están disponibles solamente a través de los distribuidores autorizados por ACEK.

A partir de este año 2020 se realizará un inventario de motores y se revisará que los mismos cumplan con el requerimiento de ser comprados en Costa Rica a este distribuidor autorizado.

De no ser vendido por el dealer autorizado por ACEK este motor no puede participar en la categoría

Cada motor comprado será reportado a ACEK para incluir en el listado oficial de motores autorizados.

5. Reglas Generales

- a. Los términos Stock, equipo original, OEM, sin alteraciones, etc., se refiere al equipo original de fábrica suministrado por Briggs & Stratton.
- b. Únicamente los motores originales Briggs & Stratton LO 206 #124332-8201-01 o 206 #124332-8202-01 son permitidos en esta clase.
- c. Todas las partes deberán ser originales Briggs & Stratton LO 206, sin alteraciones de ningún tipo, las piezas deberán ser los originales hechas específicamente para el motor Briggs & Stratton LO 206. Bajo ninguna circunstancia son permitidas las piezas "aftermarket" o hechas por algún otro fabricante, salvo que se autorice expresamente en este reglamento.
- d. Todas las partes que componen el motor Briggs & Stratton LO 206, internas o externas están sujetas a poder ser comparadas en caso de la menor duda por parte de los jueces técnicos con piezas originales stock suministradas por ACEK

e. El Juez Técnico, durante el escrutinio, a su entera discreción, podrá sustituirle a un piloto su motor sellado por un motor sellado suministrado por ACEK, el carburador completo, el filtro de aire, la mufla o cualquier otra parte que considere necesario, por otra pieza stock, que sea suministrada por ACEK. La negativa de un piloto y/o representante de un piloto menor de edad a cumplir con lo aquí estipulado dará justificación a la descalificación inmediata del piloto en la fecha en la que está participando.

f. Los motores Briggs & Stratton LO 206 deberán tener sin excepción número de serie en el block en parte frontal a la par del drenaje del aceite, de no ser así no podrá participar en esta categoría.

g. En caso de una apelación que involucre piezas bajo los sellos de fábrica (Short Block), se permitirá siempre y cuando el apelante cancele el remplazo nuevo de las piezas bajo el sello, sus empaques y mano de obra.

6. Cosas que no están permitidas.

- a. La manipulación de cualquiera de los dos sellos del motor instalados de fábrica y/o el sello instalado por ACEK.
- b. Adición o sustracción de material en cualquier forma o materia.
- c. "Blueprinting"
- d. Modificación, pulido, alivianamiento, honeo, sandblasteado (Arena o Vidrio), lijado, mecanizado o cualquier otro tipo de manipulación de una o varias piezas con el fin de llevarlos al mínimo establecido y / o máxima especificación, (o por cualquier otra razón).
- e. Modificación, pulido, alivianamiento, honeo, sandblasteado (Arena o Vidrio), lijado, mecanizado o cualquier otro tipo de manipulación de una o varias piezas del motor o sustitución, a menos que se indique específicamente en el presente documento.
- f. Desbarbado, mecanizado, rectificado, pulido, lijado, chorreado, sandblasteado (Arena o Vidrio), honeo de cualquier parte del motor, interno o externo.
- g. Modificación, pulido, alivianamiento, honeo, sandblasteado (Arena o Vidrio), lijado, mecanizado o cualquier otro tipo de manipulación a las superficies interiores del motor.
- h. La utilización de cualquier tipo de dispositivo que impida, o parezca impedir, el flujo de aire al sistema de enfriamiento del motor.

7. Motor Sellado

Hay dos (2) sellos personalizados, seriados, con hologramas impresos exclusivos para cada motor, Nivel de Seguridad Nacional III, instalados en la fábrica y/o el distribuidor exclusivo autorizado por B&S en Costa Rica, en la tapa lateral del motor, y un (1) sello adicional seriado colocado en la tapa del cabezote. No se permite la manipulación de ninguna forma de alguno o de todos estos tres (3) sellos. Si alguno o todos los sellos han sido manipulados, abiertos, rotos, reparados etc., el motor ya no es elegible para la competencia. En caso de requerir el motor una reparación en el cabezote, lo puede hacer el mecánico en presencia del juez Técnico. Para cambiar el empaque de la tapa del carter, el único autorizado es el Juez Técnico. Ninguna reparación dentro el carter está permitida.



Los sellos pueden tener tanto color negro anodizado, aluminio anodizado, naranja o los de ACEK. Adicionalmente el cable que sujeta los ellos tendrá una hebra negra enrollada dentro del cable, todo competidor es responsable del estado de los sellos en su motor, por lo cual tiene que cubrirlos o cuidarlos para evitar su deterioro.

8. Herramientas de Inspección Técnica

Briggs & Stratton ha puesto a disposición una serie de herramientas para la conveniencia de la comprobación técnica de los componentes cuando sea necesario. Están indicadas en todo el reglamento de esta manera: Tech Tool o Herramienta Técnica #. Véase la Sección 38 para la descripción de la herramienta. Las herramientas están disponibles en:

Racing Medias • 2223 Platt Springs Rd. • West Columbia, SC 29169 • (803) 791 a 7050

9. Interruptor de encendido del motor

El interruptor de encendido y los cables de B & S deben permanecer en su sitio original. No está permitido para alterar el cableado OEM.

10. Filtro de aire del motor.

El único filtro de aire permitido es el Briggs & Stratton marca GREEN, Filtro de aire Parte # 555729. No se permite ninguna modificación en el elemento de filtro, NO está permitido el hacerle huecos al elemento del filtro de aire, NO está permitido colocar ningún sujetador adicional de ningún tipo al filtro de aire. El filtro tiene que mantenerse su forma original y no puede tener deformaciones (al criterio del juez tecnico).

No se permite ningun componente adicional sobre el filtro de aire esepтуando los que se utilizan para lluvia y esta autorizados en el presente reglamento.



11. Gasolina

La gasolina súper que se vende en las estaciones de combustible en carretera normales abiertos al público. NO se permite la adición de aditivos de combustible de ningún tipo.

12. Aceite del motor

El rango recomendado de alta calidad de aceite sintético es de 10W-20. NO se permiten los aditivos de aceite de ningún tipo.

La recomendación de la fábrica- Briggs & Stratton 4T es aceite diseñado exclusivamente para los rigores de altas revoluciones, los motores de carreras refrigerados por aire (disponibles a través de distribuidores tanto Briggs Racing y Amsoil). No se recomienda el uso de aceites de automóviles ya que muchas son de carácter higroscópico, ofrecen una protección limitada en el tiempo y / o fueron diseñados para la presión, no para salpicar los sistemas de lubricación generalmente utilizados en los motores de karts de 4T El uso de estos aceites puede inducir fallo de motor y / o acelerar el desgaste.

13. Respiradero y Tapón de aceite

Respiradero de aceite debe verter a un recipiente de recolección. Es obligatorio su uso. El tapón de aceite es libre.

14. Contenedor de captura de aceite

Un sistema de captura de rebalse de aceite es obligatorio. El tubo de desbordamiento debe correr a partir del respiradero del cárter a un recipiente de recolección. El contenedor de recolección debe ser ventilado a la atmósfera.

15. Rebalse del Carburador

Un sistema de captura de rebalse de gasolina del carburador es obligatorio. El tubo de desbordamiento debe correr a partir del rebalse del carburador a un recipiente de recolección. El contenedor de recolección debe ser ventilado a la atmósfera.

16. Bomba de Gasolina

La única Bomba de Gasolina permitida es la, B&S parte número #808656 y #597338. Esta Bomba de Gasolina puede ser identificada tanto por el número de parte y/o por el logo del Diamante de Briggs & Stratton en la cara de la bomba. Cualquier otra bomba de gasolina está prohibida.



Está prohibido bombear de la entrada del maníful.

El montaje vertical o diferente a la posición original de la bomba de gasolina NO está permitido.

La reubicación de la bomba de gasolina está permitida siempre y cuando este a máximo $\frac{3}{4}$ de pulgada de la base original número de parte 555699.

El uso de silicón en el respiradero de la bomba de gasolina es permitido y sugerido en el sello de bronce.

Una línea de retorno de la bomba de gasolina al tanque de gasolina NO es permitida.

Un solo filtro de gasolina es altamente recomendado para evitar suciedad y contaminación, el cual tiene que ser colocado entre el tanque y la bomba de gasolina, toda vez que el Sistema de gasolina no afecta el rendimiento del carburador. Esto no es un tema técnico, pero si descalifica si no se utiliza de esta manera.

17. Cubiertas de Refrigeración, Cobertores y Ventiladores

Todas las piezas del Sistema de enfriamiento del motor deberán ser Stock y estar montadas como originalmente vienen en el motor.

NO está permitido poner tape, cubrir o restringir con ningún material en ninguna de las partes del sistema de enfriamiento del motor.

18. Uso de Helicoils

SI está permitido el uso de Helicoil en los insertos de los tornillos de la tapa de válvulas, el tapón de drenaje del aceite, tornillos de manifold, etc.

19. Carburador & entrada de Maniful

El carburador Stock B&S parte No. #555658 es el único carburador permitido, 'Walbro', 'Briggs' logo de diamante y/o #590890 estampado en el cuerpo son indicadores adicionales visibles. NINGUNA alteración es permitida al carburador. Todas las partes podrán ser comparadas con un carburador stock suministrado por ACEK para efectos de legalidad de esta pieza. Esto incluye agujas, boquillas, tubo de emulsión, flotadores y cualquier otra parte del carburador. Está permitido el ajustar el nivel de la altura de la boya doblando la pequeña pestaña ubicada en el brazo de la boya.

La guillotina o embolo deberá estar stock sin alteraciones de ningún tipo, **original de Briggs**, el corte de la parte inferior de la guillotina o embolo deberá ser medida en una superficie plana, 0.075" no go. Herramienta técnica A10. Todos los empaques de manifold de admisión tienen que ser original de fábrica. Entre el carburador y manifold y cabezote no se permite arandelas o espaciadores. Todas las partes del carburador tienen que ser socados y originales de fábrica.

La aguja de aluminio deber ser stock, Briggs y Stratton sin alteraciones de ningún tipo (parte #555602), estampado #BGB, la aguja debe ser revisado usando la herramienta técnica A4 y no deberá salirse por ninguno de los lados. Si se sale esta ilegal. El ángulo de ataque del choke su media máxima debería ser 1.149" no-go (herramienta técnica A7)

La boquilla de alta y baja deben ser stock manteniendo sus dimensiones originales.

Ítem técnico	Descripción	Tech Tool
a. Aguja Principal C-clip	Needle Jet C-clip deberá estar correctamente instalada en cualesquiera de los 5 ajustes originales que trae de fábrica	
b. Tapa del Cable del Acelerador	La Tapa del Cable del Acelerador en la parte superior del carburador deberá estar perfectamente asentada y ajustada de forma que no esté floja y con el empaque.	
c. Choke	Original sin alteraciones de ningún tipo, pero es permitido fijar la palanca en posición de abierto mediante un resorte, gaza o tie wrap, cable etc.	
d. Boquilla piloto de baja.	#32, tamaño de hueco es 0.0130" no go.	
e. Boquilla Principal	- #95, Tamaño del hueco es 0.0360" go, 0.0390" no go	
f. Atomizador y tubo de Emulsión	OEM stock sin alteraciones - tamaño del hueco es = 0.101 min and 0.104 max pulgadas. Sin taladrar, pulido, agrandamiento o cualquier otro tipo de modificación del hueco. Tubo de Emulsión - OEM stock sin alteraciones 4 huecos pequeños = 0.018 min pulgadas a 0.021 max pulgadas 4 huecos grandes = 0.026 min pulgadas to 0.029 max pulgadas.	
g. Venturi Medidas	Vertical: 0.792 max pulgadas.	A8
	Horizontal: 0.615 max pulgadas a la parte más amplia	A8
	Horizontal: 0.602 max pulgadas a la parte más angosta	A20
h. Hueco de toma de aire	Air pick off hole - 0.057 go .061 no go	A9
i. Agujero del Acelerador	Diámetro máximo = 0.874 pulgadas.	A7
j. Hueco de mínimo gasolina del Venturi	0.039 pulgadas máximo Herramienta A12	
k. Filtro de Aire	Solo es permitido la marca Green, parte # 555729. Los adaptadores de filtros de aire no están permitidos, el filtro deberá acoplarse directamente al cuerpo de aire del carburador	
l. Rebalse del Carburador	deberá estar fijado a un contenedor de líquido que retenga el rebalse de gasolina del carburador.	

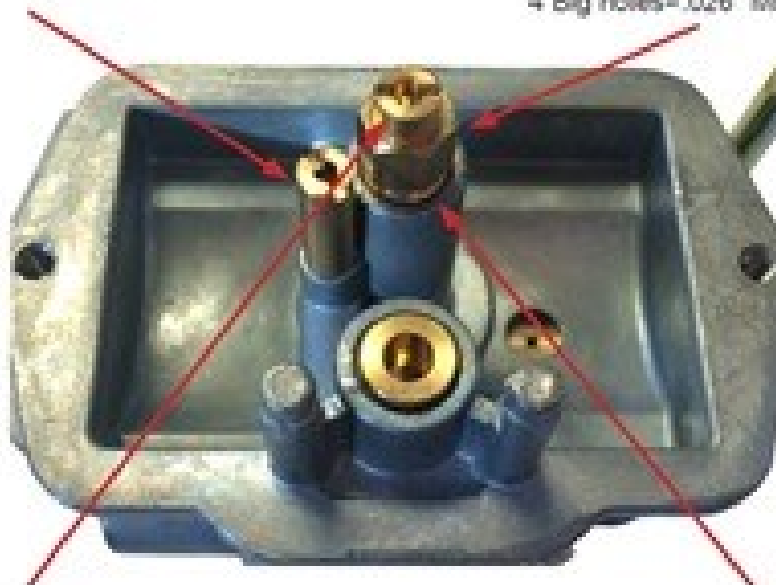
m. O-Ring	O-Ring parte número B&S parte # 555601 es requerida y deberá ser Stock sin alteraciones de ningún tipo.	
n. Admisión del maniful	Maxima longitud = 1.740 pulgadas mínimo a 1.760 pulgadas máximo	
	Diámetro del hueco = 0.885 pulgadas min to 0.905 pulgadas máximo	A11
o. Agujero del Choke	1.149 pulgadas	A7
p. Guillotina o embolo (corte)	0.075" no go	A10
q. Parte más amplia de la Cámara de combustión	2.640 pulgadas	A30
r. hueco de aire mínimo al lado derecho en el cono principal	Sin perforaciones, sin ningún tipo de modificación, máximo 0.119" go	.1195" No-go

Aire solamente puede entrar por la entrada natural de filtro de aire al carburador. Cualquiera otra entrada es ilegal. Se puede utilizar un spray para revisión de aire.



Idle Pilot Jet -
Stock Unaltered #32,
.0130" No-go

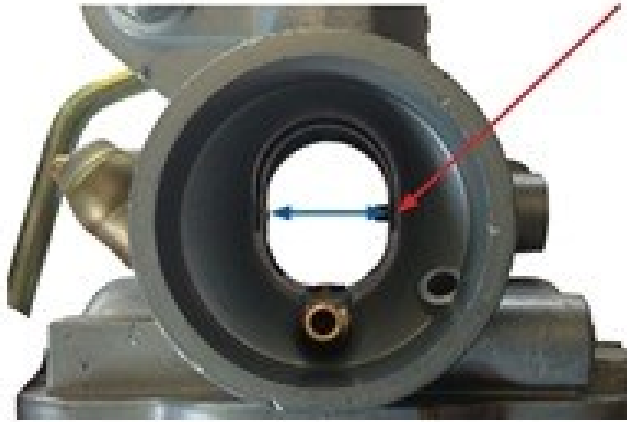
Emulsion Tube - Stock, Unaltered.
4 Small holes=.018" to .021" Max.
4 Big holes=.026" Min. to .029" Max.



Main Jet -
Stock, Unaltered. #95,
.036" go, .039" No-go

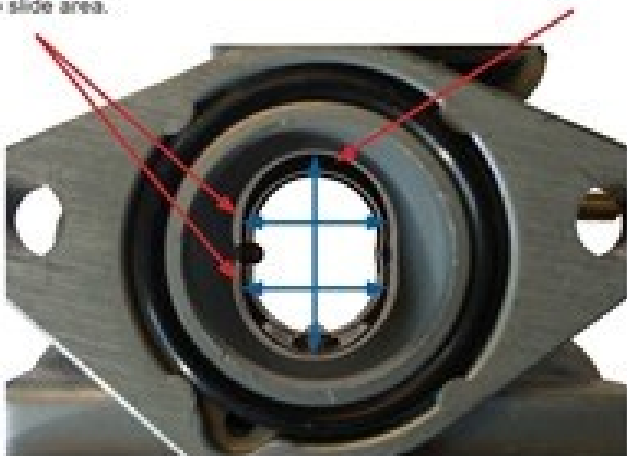
Main Nozzle -
Stock, Unaltered.
.101" Min./ .104" Max.

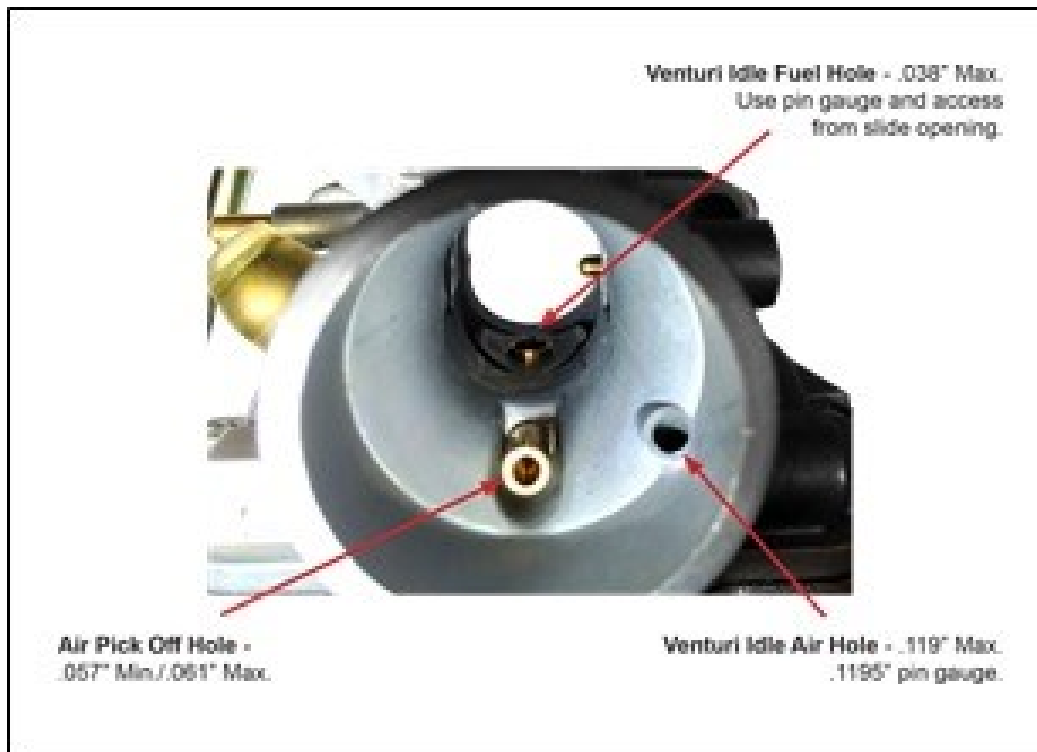
Venturi Horizontal Measurement
(narrowest part) - .602" no-go
can't pass into the slide area.



Venturi Horizontal Measurement
(widest part) - .615" no-go
can't pass into slide area.

Venturi Vertical Measurement -
.782" no-go can't pass into the
slide area.





20. Cabeza de Cilindro (cabezote)

- a. El único cabezote permitido para el B&S 206 es el '**RT-1**', El espesor mínimo general del cabezote es de 2.430 pulgadas".
 - b. El cabezote deberá ser original, sin alteraciones de ningún tipo, al igual que los empaques del mismo, las marcas de fábrica del empaque del cabezote deberán ser visibles en el lado izquierdo del empaque del cabezote.
 - c. El hollín (carbón) que se forma en el cabezote y la base del cilindro deberán ser removidas antes de realizar cualquier tipo de medición del empaque.
 - d. La profundidad de la superficie del área de la cámara de combustión deberá ser de 0.030 pulgadas mínimo. Esta medida deberá ser tomada con un calibrador de profundidad en los dos lados de la cámara de combustión, en el lado de la candela y en el lado del cabezote.
 - e. La profundidad al piso de la cámara de combustión deberá ser .340 pulgadas minimum.
 - f. Revisar los retenedores por alteraciones que puedan incrementar la presión del resorte de válvula de 0.055 a 0.075 espesor máximo de la pestaña. Ambos seguros de válvulas de admisión y de escape deberán ser Stock B&S
 - g. Las partes B&S #55552 (escape) y #55551 (admisión) pueden ser revisadas su apariencia, peso y dimensiones.
- No están permitidos el maquinado, pulido, alivianamiento o válvulas de titanio.

La superficie de las válvulas debe de permanecer sin alteraciones y tener superficie de sellado uno de 30 y uno de 45 grados únicamente.

No puede haber otros ángulos en ninguna parte de la válvula.
Herramienta técnica A22.

h. Guías de válvulas: Solamente está permitido reponer las guías de válvula con la parte B&S #555645. Máxima profundidad desde la superficie del empaque de cabezote a la guía de válvula de admisión es 1.255 pulgadas.

21. Empaque de cabezote

a. La parte B&S #555723 sin alteraciones es el único empaque de cabezote permitido.

b. Espesor mínimo del empaque entre los hoyos de tornillos del cabezote 0.047" pulgadas mínimo.

Las medidas deben de hacerse con un micrómetro en cuatro lugares entre los tornillos de la cabeza desde el interior del empaque.



22. Puertos

a. No se permite realizar ningún tipo de trabajo a los puertos de admisión y/o de salida, tienen que ser 100% Stock como vienen de fábrica. Es PROHIBIDO quitar rebaba, alivianar, honear, limar, pulir, lijar, sandblastear (Arena o Vidrio), etc.

b. La transición entre el tazón de admisión y el puerto de entrada deberá de tener la rebaba de fábrica original en esta unión.

Está PROHIBIDO eliminar o agregar material de ninguna forma.

Está PROHIBIDO hacer alteraciones de cualquier tipo al Puerto de Admisión y/o al Puerto de Escape.

- c. Puerto de admisión: medida del máximo diámetro = 0.918 pulgadas max. **Herramienta técnica A6.**
- d. Molde original del Puerto de escape. Salida del escape - 0.980 pulgadas. **Herramienta técnica A6**
- e. Asientos de válvula. Admisión y Escape: Debe de mantener la especificación de fábrica con uno de 30 y uno de 45 grados únicamente. Asientos de válvulas con ángulos adicionales y/o ángulos no comparables a los originales de fábrica NO son permitidos.
- f. Diámetro interno de asiento de válvula en admisión = máximo .972 pulgadas. **Herramienta técnica A2**
- g. Tazón de admisión (área justamente abajo del asiento de válvula) = .952 no go. **Herramienta técnica A2**
- h. Diámetro interno en asiento de válvula de escape = máximo .850 pulgadas **Herramienta técnica A1.**

23. Válvulas

a. Válvula de admisión

Peso mínimo de la válvula	27.8 gramos
Diámetro del vástago de la válvula	0.246 hasta 0.247 pulgadas
Diámetro de la cabeza de la válvula	1.055 hasta 1.065 pulgadas Herramienta técnica A17
Diámetro del asiento de la válvula	0.972 pulgadas máximo
Longitud de válvula	Mínimo 3.3655 pulgadas.
Altura desde el ángulo de la cara de la válvula a la parte superior de la válvula	0.057 pulgadas mínimo Herramienta técnica A26

b. Válvula de escape

Peso mínimo de la válvula	27.2 gramos
Diámetro del vástago de la válvula	0.246 hasta 0.247 pulgadas
Diámetro de la cabeza de la válvula	0.935 hasta 0.945 pulgadas Herramienta técnica A18
Diámetro del asiento de la válvula	0.850 pulgadas ID máximo
Longitud de válvula	Mínimo 3.3655 pulgadas
Altura desde el ángulo de la cara de la válvula a la parte superior de la válvula	0.060 pulgadas mínimo Herramienta técnica A27

24. Resortes de Válvula

- a. Los resortes de válvula deben de ser un único resorte original, sin alteraciones, parte #26826. Debe de ser idéntico en apariencia a la parte de fábrica y tener de 4.0 hasta 4.75 vueltas en pila.
- b. Diámetro del alambre de resorte: 0.103 hasta 0.107 pulgadas.
- c. Longitud de resorte de válvula: máximo 0.940 pulgadas.
Herramienta técnica A15
- d. Diámetro interno: 0.615 go hasta 0.635 pulgadas no-go.

25. Balancines, eje de balancín de bola y de los tornillos prisioneros de balancines

- a. Los balancines deben de ser originales sin alteraciones B&S parte #691230 (US) o #555711 (US) o #797443 (métrica) y NO pueden estar alterados de ninguna manera.
- b. Los espárragos de balancín deben de ser originales, NO pueden estar alterados de ninguna manera, B&S parte #694544 (US) o #797441 (métrica) en su ubicación original.
- c. Bola de balancín B&S stock, NO puede estar alterada de ninguna manera. Diámetro 0.590 pulgadas mínimo hasta 0.610 pulgadas máximo. Herramienta técnica A16.
- d. La posición de montaje del balancín NO puede ser alterada de ninguna manera, NO se pueden desfasar los hoyos de montaje. No se puede utilizar Helicoil en los huecos montantes. No se puede doblar los montajes.
- e. La placa de balancines debe de estar atornillado al cabezote con solamente un empaque OEM stock B&S NO pueden estar alterados de

ninguna manera. El espesor Máximo del empaque es de 0.060 pulgadas. La placa de balancines tiene que ser stock con un espesor de 0.289" máximo.

f. Balancín: longitud total 2.820 pulgadas mínimo.

26. Varillas de empuje

a. Las varillas de empuje deben de ser B&S parte # 555531 Stock, NO pueden estar alteradas de ninguna manera.

b. La longitud de la varilla de empuje debe de ser de 5.638 pulgadas mínimo hasta 5.658 pulgadas máximo. **Herramienta técnica A5.**

c. El diámetro de la varilla de empuje 0.183 mínimo de pulgadas hasta 0.190 pulgadas máximo.

27. Bloque de motor

a. El block del motor debe ser completamente Stock, NO puede estar alterado de ninguna manera, como "el molde" original con el que fue fabricado. No se debe agregar o quitar metal o de cualquier sustancia al interior o exterior del block del cilindro.

b. Los dos sellos de B&S de motor deben de estar presentes debidamente cerrados e instalados en su lugar tal y como salió de fábrica y/o de su distribuidor autorizado. Cualquier manipulación del cierre o daño al alambre/sello (por ejemplo, holograma de laminado) son bases para descalificación.

Hay que tomar precauciones para cuidar la integridad de su sello. Es recomendado envolver el sello (usando una bolsa plástica, etc.) para prevenir la exposición a solventes tales como limpiador de carburador, etc.

Si los dos sellos perdieron el holograma esto será motivo de descalificación y este motor no será apto para competir.

c. El acabado del empaque de cabezote no es un ítem de revisión técnica. El pistón puede sobre salir un máximo de 0.0035". Lo que sobre sale el pistón se revisa con una barra plana en el centro del pistón paralelo al pin del pistón y luego revisar 90 grados al pin de pistón. **Herramienta técnica A25.** No está permitido a cambiar la forma del pistón.

d. La acumulación de carbón puede ser removido antes de que el recorrido del pistón sea medido mientras que el material no se retirado del pistón. Excepción - Los competidores pueden eliminar el carbón sobre el número de manufactura/ marcas, si es necesario, siempre y cuando: La eliminación no se extiende más allá del área de la escritura definida.

e. El des-carbonado no se puede extender más abajo de la superficie original del área del pistón. El número original de parte y su escritura deben de estar claramente visibles.

f. El diámetro interior del cilindro no se puede hacer sobre medida.

g. El diámetro interior del cilindro no se puede encamisar.

h. La posición del diámetro interno del cilindro NO puede ser movida y/o NO se puede cambiar el ángulo de ninguna manera.

- i. Dimensión del diámetro interior del cilindro: El diámetro interior del cilindro B&S stock es de 2.690". La tolerancia por desgaste permitida es hasta 2.693" en toda la distancia de arriba a abajo.
- j. La Carrera máxima es de 2.204". Empujando el pistón hacia abajo hasta que tenga juego. Revisar carrera entre BDC y TDC. **Herramienta técnica A21.**

28. Elevación de válvulas

- a. La máxima elevación de válvulas se revisa desde la parte superior del retenedor de resorte de válvula. Las válvulas deben de ser ajustadas a cero despeje.
- b. Levantado de válvula: La revisión del árbol de levas se hace en el retenedor de resorte de válvulas. Con el lash en cero, el movimiento del retenedor de resorte de válvulas no puede exceder lo siguiente:
Admisión y escape: .225 pulgadas máximo.

29. Perfil de límites en el árbol de levas (medidos en la varilla de empuje)

Empujando gentilmente en el vástago para asegurar que no hay tolerancia cuando el varillaje va hacia abajo.

NOTA: Debido a la extendida vida del motor, un solo punto en cada leva puede estar pasada un máximo de dos grados sin ningún problema a excepción de que estuviera en el punto .006" de admisión y escape.

Ajuste de admisión (perfil de leva de admisión)		Ajuste de escape (perfil de leva de escape)	
0.006	59 to 51 BTDC	0.006	101 to 93 BBDC
0.020	16 TO 12 BTDC	0.020	59 TO 55 BBDC
0.050	0.5 TO 4.5 ATDC	0.050	43 TO 39 BBDC
0.100	17 TO 21 ATDC	0.100	26 TO 22 BBDC
0.150	33.5 TO 37.5	0.150	9 TO 5 BBDC
0.175	43 TO 47 ATDC	0.175	1 TO 5 ABDC
0.200	54 TO 58 ATDC	0.200	11.5 TO 15.5
0.225	68 TO 72 ATDC	0.225	25 TO 29 ABDC
MAX LIFT	0.257	MAX LIFT	0.259
MIN LIFT	0.252	MIN LIFT	0.252

Ajuste de admisión	de
0.225	38 to 34 BBDC
0.200	24.5 TO 20.5
0.175	14 TO 10 BBDC
0.150	4.5 TO .5 BBDC
0.100	12 TO 16 ABDC
0.050	29 TO 33 ABDC
0.020	45.5 TO 49.5
0.006	83 TO 91 ABDC

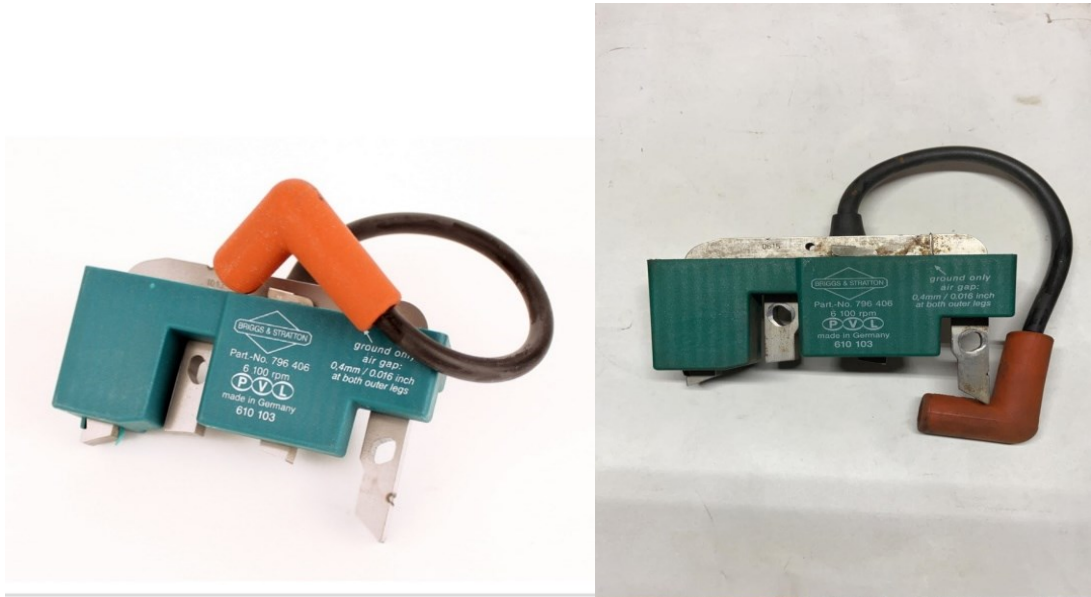
Ajuste de escape	
0.225	76 TO 72 BTDC
0.200	62.5 TO 58.5
0.175	52 TO 48 BTDC
0.150	42 TO 38 BTDC
0.100	25.5 TO 21.5
0.050	8.5 TO 4.5 BTDC
0.020	8 TO 12 ATDC
0.006	47 TO 55 ATDC

30. VOLANTE DE INERCIA Flywheel

- a. NO se permite ningún tipo de modificación al volante de inercia. (Flywheel)
- b. El peso mínimo del volante de inercia, aletas y tornillos es de 1.8424 Kg.
- c. Solamente está permitido el uso de la parte stock B&S #555683. No se permite ningún tipo de tratamiento sobre el volante de Inercia, tales como pero no limitados a: vidrio doblando (glass beading), sand blasteado, pintura o revestimiento.
- d. El ventilador en volante de inercia, B&S número de parte #692592, con aletas rotas debe de ser remplazado. NO es permitido el uso del volante de Inercia con las aletas rotas.
- e. Cuña del volante de inercia stock, sin alteraciones B&S con su logo estampado es requerida. El ancho de la cuña permitido es de 0.1825" mínimo 0.1875" máximo. no se permiten cuñas desfasadas.

31. Sistema de ignición

a. El número de parte stock NO pueden estar alterada de ninguna manera, B&S Sistema de ignición original es obligatorio. Únicamente el módulo de ignición color "VERDE" es permitido. Máximo RPM: 6100.



b. **Bobina o su posición**, marca PVL 610 103 con Numero de parte Briggs Stratton #796 406, aparte del gap del aire NO puede estar alterada de ninguna manera, Los tornillos de la bobina deben de mantenerse los originales y NO pueden alterarse de ninguna manera para avanzar o retrasar el tiempo. Los tornillos y o agujeros para tornillos deben de permanecer inalterados.

Bujía: Solamente la bujía B&S de fábrica sin alteraciones con el número de parte #555737.

Champion RC12YC

Autolite AR3910X.

En todos los casos deben de tener estampado el logo y su numeración de: "Champion RC12YC, el logo de Briggs & Stratton o el de Autolite. La arandela de sellamiento de la bujía es de uso obligatorio tal y como viene de fábrica. NO está permitido el uso de la bujía sin la arandela, esto es motivo de descalificación del heat en el que se incurra la falta.

Es permitido el thermo cup siempre y cuando se mantenga la arandela de la bugía en su lugar y no se modifique ninguna parte del motor para poderlo instalar.

c. **La separación del Magneto no es de revisión técnica (espacio recomendado es de .016")**

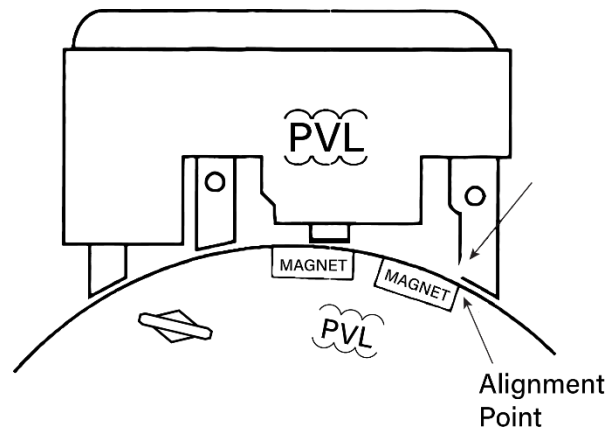
d. **Atiempado de ignición: Máximo 30 grados BTDC**

e. Conector de bugía: Solo es permitido la parte Stock original sin alteraciones de ningún tipo B&S #555714

f. Revision estatica de atempado: Static check for timing:

a. Instalar un disco de grados usando metodo TDC Install a degree wheel using a positive stop method.

Con el borde derecho del primer magneto alineado con el lado izquierdo del soporte derecho de la bobina (ver imagen "alignment point") el motor no debe de exeder 26º con un espacio entre la bobina y el volante de .016". Esta revisión se realiza girando el motor en la dirección de operación. (Viendo el volante de frente)



32. Crankcase

La caja del cigüeñal y el cobertor deben ser B&S stock, original de fábrica, NO pueden estar alterados de ninguna manera, como el molde de fábrica, NO está permitido quitarle o adicionarle ninguna parte de metal o cualquier tipo de substancia por dentro o por fuera.

33. Clutch

a. Resortes para Clutch Premier de cualquier color con un grosor máximo 3.18mm y 2.49 como mínimo. El único clutch que se puede usar es el Premier Titan (para Formula Mundial). Se puede instalar con el piñón hacia adentro o hacia afuera.

34. Arrancador

El arrancador de resorte, B&S parte # 695287 debe ser el original de fábrica, sin alteraciones de ningún tipo. Este puede ser rotado.

35. Múltiple de escape

- a. El múltiple de escape debe de ser el modelo RLV Modelo 5507 original de fábrica sin alteraciones de ningún tipo.
- b. Tamaño del múltiple de escape: El 5507 debe de medir 18.75 pulgadas +/- 0,25 pulgadas a lo largo del lado corto usando una cinta de 0,250 pulgadas de ancho.
- c. Empaque y/o silicona están permitidos para sellar entre el múltiple de escape y el cabezote. (Máximo un empaque)
- d. Espárragos o tornillos son permitidos para sujetar el escape a él cabezote. Los tornillos o tuercas usados deben de llevar alambre de seguridad. El uso de Helicoil está permitido.
- e. Los dos soportes suplidos para múltiple de escape son obligatorios. Se pueden usar soportes adicionales no originales siempre y cuando no estén soldados al escape y no afecten la forma original del mismo.
- f. Es prohibida cualquier modificación al escape para utilizar sensores de O2, EGT o CO2.

36. Silenciador de escape

El silenciador debe de ser el RLV 4104B91XL con un diámetro de 1 5/16" y con un difusor de agujeros redondos únicamente. Alambre de seguridad entre el silenciador y el múltiple de escape es obligatorio. Los cuatro difusores deben de mantenerse sin alteración y el tamaño de los agujeros verificado usando una ajuga pin "no go" de .1285. Tiene impreso WKA-IKF RLV PAT #394236



37. Protección del escape (Exhaust Protection)

El múltiple de escape puede ser envuelto completamente en un material aislante que no contenga asbestos a partir de 7,5 cm del múltiple.

38. Torque Specification Guideline

DESCRIPTION	WRENCH / SOCKET SIZE	TORQUE
Air Guard	7mm	40-50 lb-in. (4.5-5.6 Nm)
Blower Housing	10mm & 3/8"	60-110 lb-in. (7-12.5 Nm)
Carburetor (to manifold)	10mm	80-110 lb-in. (9-12.4 Nm)
Cylinder Head Bolts	10mm	200-220 lb-in. (20-27 Nm)
Exhaust Brace Screws	10mm	95-125 lb-in. (11-14 Nm)
Exhaust Stud	10mm	95-125 lb-in. (11-14 Nm)
Flywheel Nut	15/16"	55-75 ft-lbs. (74.5-101 Nm)
Flywheel Fan	10mm	180-240 lb-in. (20-27 Nm)
Intake (to cylinder)	5mm Allen	70-90 lb-in. (8-10.2 Nm)
Oil Drain Plug	3/8"	100-125 lb-in. (11-14 Nm)
PVL Module	7mm	20-35 lb-in. (2.3-4 Nm)
Rocker Arm Stud	7/16"	90-120 lb-in. (10-14 Nm)
Rocker Arm Plate	10mm	70-90 lb-in. (7.9-10.1 Nm)
Rocker Arm Set Screw	1/8" Allen	50-70 lb-in. (5.6-7.9 Nm)
Spark Plug	5/8" Deep	95-145 lb-in. (11-16.4 Nm)
Starter Gear	#2 Phillips	35-53 lb-in. (4-6 Nm)
Top Control Plate	10mm	70-90 lb-in. (8-10 Nm)
Valve Cover	10mm Lower & 3/8"	30-60 lb-in. (3.5-7 Nm)

39. Herramientas para inspección técnica.

Refiérase al documento ilustrado con herramientas técnicas.

40. IMPORTANTE soporte en línea

Favor referirse a www.Briggsracing.com para una gran cantidad de recursos. Debido a la naturaleza sellada de este motor es recomendable la lectura y la visualización de documentos y vídeos importantes para asegurar una gran experiencia en las carreras.

Situado en línea:

- a) 206 Motor consejos y guía de suplementos - Una visita obligada para imprimir y leer antes de instalar el motor!
- b) Carburador guía de afinación - Comprender su carburador para obtener el máximo provecho de su 206.
- c) Videos:
 - La instalación correcta del embrague - instalar correctamente el embrague evitará la posibilidad de daños en el cigüeñal.
 - segundo. Ajuste de la altura del flotador - Un simple video destacando una técnica necesaria para asegurar un carburador correctamente sintonizado.

41. Tensor de la Cadena: es permitido el uso de un tensor para la cadena de tracción. La única función de dicho dispositivo es evitar que la cadena de tracción se desmonte. Este dispositivo debe hacer contacto con la cadena de tracción en la parte inferior, entre el piñón del motor y el piñón del eje, levando la cadena de tracción levemente. El tensor de cadena puede ser instalado mediante un soporte directamente del chasis o de la base del motor.