

CAMPEONATO PAULISTA DE KART – 2010

REGULAMENTO TÉCNICO

ARTIGO 1º – Tudo aquilo que não é especificamente permitido neste Regulamento, é expressamente proibido e, assim sendo, todos os itens omissos neste Regulamento, deverão encontrar-se nas suas características originais

Parágrafo único – Não será permitido o uso de arame em eventuais fixações de partes do kart.

ARTIGO 2º – EQUIPAMENTO: Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados pela CBA ou CIK/CBA, dentro de seus prazos de validade, quais sejam: chassi, barra estabilizadora, eixo, carenagem, motor, flange, carburador, "intake silencer", curva de escapamento, escapamento ignição e pneus, além daqueles mencionados especificamente em algumas categorias, como por exemplo, embreagem, manga de eixo, roda, cubo de roda.

Parágrafo 1º– Somente poderá ser utilizada ignição homologada CIK.

Parágrafo 2º – MOTOR:

I Somente será permitida a utilização de motores homologados pela CBA, CIK ou pela CIK/CBA, exceto para a PMK e PCK, sendo:

- a) Mínimo de 160cc e máximo de 168cc, sem caixa de marcha, refrigerado a ar, da marca Honda, modelo GX 160, com embreagem, para a categoria PMK e PCK, autorizado pela CBA.
- b) Mínimo de 120 e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a ar ou água para as demais categorias, homologado pela CBA ou CIK / CBA.

II PREPARAÇÃO – Quando permitida para a categoria, deverá ter por base o motor homologado autorizado. O cabeçote, o cilindro, o virabrequim, o cárter, a biela e o pistão, quando trabalhados, deverão manter a marca do fabricante, não sendo permitido o acréscimo de material. O acoplamento do motor somente poderá ser efetuado nas rodas traseiras, por intermédio de coroa, pinhão e corrente, sendo proibido o uso de embreagem e caixa de transmissão, exceto para as categorias PMK, PCK e SUPER F4.

III As seguintes peças serão de livre procedência: palheta, corrente, rolamentos, gaiolas, coroa e pinhão.

IV Velas – Somente poderão ser utilizadas as velas permitidas para as categorias, conforme regulamentação específica de cada uma delas.

– Todo sistema de avanço e retrocesso progressivo e todo sistema de circuito eletro / eletrônico, que puderem variar quando o kart estiver em movimento, ou que provoquem o aumento da intensidade da centelha, serão proibidos.

Parágrafo 3º - É permitido, para todas as categorias, o uso de conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

ARTIGO 3º - ALTERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS PARA TODAS AS CATEGORIAS

1) – A preparação interna dos carburadores é livre. Somente serão controladas as medidas na altura do difusor e a medida do corpo na altura da borboleta de aceleração, quando o

regulamento da categoria exigir. Externamente deverão ser mantidas as características do fabricante.

▪ Para todas as categorias do Campeonato Paulista de Kart - 2010, fica proibido o uso de carburadores de 3 agulhas.

- 2) – Nas medidas para o item carburador, já estão incluídas as tolerâncias.
- 3) - Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco, deverão manter suas funções de vedação, não podendo ocasionar entrada de ar falsa, sendo livre a quantidade de juntas utilizadas bem como a espessura das mesmas.
- 4) - Pirâmide – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- 5) - No conjunto motor/carburador, não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- 6) – Será obrigatório o uso de silencioso de carburador "intake silencer", sem nenhum trabalho, ou modificação de qualquer espécie tanto interna como externa.
- 7) – Vela – Não poderá apresentar trabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote.

ARTIGO 4º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA:

Parágrafo 1º – CATEGORIA PILOTO MIRIM DE KART – PMK:

- I MOTOR – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:
 - a) O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
 - b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
 - c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
 - e) Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
 - f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - g) Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
 - h) Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - j) Será proibido o retrabalho do volante.
 - k) Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, assim como a engrenagem do limitador de giro.
 - l) Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
 - m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.

- II EMBREAGEM – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do giglê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- IV FLANGE – Deverá ser em alumínio anodizado, homologada CBA, sem retrabalho, ou qualquer artifício que provoque entrada de ar. A espessura mínima será de 4mm e o diâmetro máximo do furo será de 12mm, devendo ainda apresentar a marca do fabricante.
- V FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.
- VI JUNTAS – Serão livres, devendo, porém, manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VII VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
 - a) NGK BP5ES.
 - b) NGK BP6ES.
 - c) NGK BPR6ES.
 - d) NGK BPR7ES.
 - e) DENSO W20EP-U.
 - f) DENSO W20EPR-U.
 - g) DENSO W22EPR-U
- VIII PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- IX CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960 ± 2 mm.
 - a) Mangas de eixo:
 - 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.
 - 2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar equidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte “U”.
 - 3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.
 - b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.
 - e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 $\varnothing 35 \times 72$.
- X Para o motor, o carburador, a flange e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas, lacradas à disposição da CBA
- XI PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **97** kg.
- XII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela com número na cor verde.

Parágrafo 2º - CATEGORIA PILOTO CADETE DE KART- PCK:

- I MOTOR – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:
 - a) O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, acrescido do habitáculo da vela, será de 20cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
 - b) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.

- c) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
 - d) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
 - e) Será permitida a utilização de molas do motor Honda GX 120 ou ainda das originais do motor GX 160, com calço de no máximo 3mm.
 - f) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
 - g) Será proibido o retrabalho do pistão, do pino munhão e dos anéis de segmento, devendo estar montados em suas posições originais e podendo atingir até a sobremedida de 0,75mm.
 - h) Será permitida a retirada do limitador de giro.
 - i) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
 - j) Será proibido o retrabalho do volante.
 - k) Será proibido o retrabalho do virabrequim, devendo ser mantidos originais o seu curso e a posição da engrenagem de distribuição, devendo ser mantida a engrenagem do limitador de giro.
 - l) Será permitido fazer um furo na admissão do cabeçote, somente para a ligação da bomba de combustível, sendo proibida qualquer entrada de ar falsa no conjunto de mangueiras de vácuo e na bomba de combustível.
 - m) Será proibido o jateamento de qualquer componente do motor.
 - n) Será permitida a substituição dos parafusos de fixação do cabeçote por prisioneiros.
 - o) Será obrigatória a fixação da bobina de ignição em sua posição original e com os seus respectivos parafusos também originais.
 - p) Será obrigatório o uso de rolamentos e retentores originais e completos.
 - q) Deverá ser utilizada a junta da tampa lateral, podendo ser uma ou mais unidades, desde que a somatória das espessuras não ultrapasse 0,5mm.
- II EMBREAGEM – Deverá ser centrífuga, homologada CBA.
- III CARBURADOR – Será permitida somente a calibragem do furo do giclê principal e a adaptação da agulha de regulagem de combustível. A caneta deverá ser original do motor, não podendo apresentar retrabalho. Todos os sistemas de injeção e/ou pulverização de outros produtos além do combustível, serão proibidos.
- IV FILTRO – Será obrigatório o uso de filtro de ar original, sem retrabalho e completo.
- V JUNTAS – Serão livres, devendo, porém manter suas funções. As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange / baquelite e baquelite / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VI VELA - Não poderá apresentar retrabalho, e o uso do anel de vedação será obrigatório. Será obrigatório ainda o uso de uma das seguintes velas:
- a) NGK BP5ES
 - b) NGK BP6ES
 - c) NGK BPR6ES
 - d) NGK BPR7ES
 - e) DENSO W20EP-U
 - f) DENSO W20EPR-U
 - g) DENSO W22EPR-U
- VII PNEUS – Deverão ser homologados CBA para a categoria PCK.
- VIII CHASSI – Deverá ser homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura mínima de 2,5mm e comprimento de 960 ± 2mm.
- a) Mangas de eixo:
 - 1 – homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será proibida a regulagem das mangas de eixo, devendo essas estar eqüidistantes, e posicionadas no interior do seu suporte "U".

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Homologadas CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, com a marca do Fabricante.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria, com a marca do fabricante.

e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72

IX Para o motor, o carburador e o escapamento, serão tomadas como padrão de referência para as vistorias técnicas, as peças reconhecidas e homologadas e lacradas à disposição da CBA.

X PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **103 kg**.

XI IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor verde com número na cor amarela.

Parágrafo 3º – CATEGORIA PILOTO JÚNIOR MENOR DE KART – PJMK:

I MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.

II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizadas somente uma das velas abaixo:

a) NGK B8 EG

b) NGK B8 EGV

c) NGK B9 EG

d) NGK B9 EGV

e) NGK B10 EGV

f) NIPODENSO W31 ESZU

g) BOSCH W07 CS

h) BOSCH W08 CS

i) NGK B8ES

j) NGK B9ES

k) NGK BR10EG

III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2 mm, e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4 mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;

IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 13mm, devendo apresentar a marca do fabricante

V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser aquela especificada na ficha de homologação do motor, sem trabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;

VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem trabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;

VII JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

- VIII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem trabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- IX No conjunto motor / carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 72 dentes;
- XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ± 1 mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.170mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ± 1 mm. Somente poderá ser utilizada a bucha do "U" da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **135** Kg.
- XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor branca, com número na cor vermelha.

Parágrafo 4º – CATEGORIA PILOTO JÚNIOR DE KART – PJK:

- I MOTOR – Será o da marca Riomar, modelo MRA I, refrigerado a água, homologado CBA, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, sendo ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, ou ainda, a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 12cc, medidos a partir do pistão, no seu ponto morto superior, até a face superior externa do cabeçote, não podendo haver descarbonização.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
- | | | |
|---------------|----------------|------------------|
| a) NGK B8 EG | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ES-U |
| b) NGK B8 EGV | h) NGK BR10 EG | m) BOSCH W07 CS |
| c) NGK B8 ES | i) DENSO IW24 | n) BOSCH W08 CS |
| d) NGK B9 EG | j) DENSO IW27 | |
| e) NGK B9 EGV | k) DENSO IW31 | |
| f) NGK B9ES | | |
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 22,2mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 25,4mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;
- IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 17mm, devendo apresentar a marca do fabricante;
- V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;
- VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;
- VII JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.
- VIII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

- IX ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 74 dentes;
- XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90 ± 1 mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75 ± 1 mm. Somente poderá ser utilizada bucha do "U" da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **150** Kg.
- XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha, com número na cor branca.

Parágrafo 5º – CATEGORIA PILOTO NOVATO DE KART – PNK:

- I MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.
- II VELA – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14mm, comprimento 19mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a rosca da vela deverá estar faceando com a superfície interna do cabeçote, podendo ser utilizada somente uma das velas abaixo:
- | | | |
|---------------|----------------|------------------|
| a) NGK B8 EG | f) NGK B9ES | k) DENSO IW31 |
| b) NGK B8 EGV | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ES-U |
| c) NGK B8 ES | h) NGK BR10EG | m) BOSCH W07 CS |
| d) NGK B9 EG | i) DENSO IW24 | n) BOSCH W08 CS |
| e) NGK B9 EGV | j) DENSO IW27 | |
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,0mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,0mm. sem qualquer artifício que mascare sua medição;
- IV FLANGE – Deverá ser homologada CBA, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de 22,0mm, devendo apresentar a marca do fabricante;
- V COLETOR DE ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA para a categoria, sem retrabalho, ou qualquer artifício que venha provocar entrada ou saída de ar;
- VI ESCAPAMENTO – O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para a categoria, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha provocar saída falsa de gases;
- VII JUNTAS – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação, e não poderão ocasionar entradas de ar. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 1mm, medida na sua maior espessura.

- VIII PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.
- IX ENTRADA DE AR – No conjunto motor/carburador não poderá haver entrada de ar falsa, em hipótese nenhuma.
- X RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 dentes e coroa de até 74 dentes;
- XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm, com comprimento de 1060 ± 5 mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75mm ou 90 ± 1 mm e bitola mínima de 1.110mm e máxima de 1.200mm e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 60mm ou 75 ± 1 mm. Somente poderá ser utilizada bucha do “U” da manga de eixo, sem possibilidade de regulagem de caster e camber.
- XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **153** Kg.
- XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor preta, com número na cor branca.

Parágrafo 6º – CATEGORIA PILOTO GRADUADO DE KART - PGK:

I MOTOR – Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

II VELA – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:

- | | | |
|---------------|----------------|------------------|
| a) NGK B8 EG | f) NGK B9ES | k) DENSO IW31 |
| b) NGK B8 EGV | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ES-U |
| c) NGK B8 ES | h) NGK BR10EG | m) BOSCH W07 CS |
| d) NGK B9 EG | i) DENSO IW24 | n) BOSCH W08 CS |
| e) NGK B9 EGV | j) DENSO IW27 | |

- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor livre, e a medida do corpo até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28mm, sem qualquer artifício que mascare sua medição;
- IV FLANGE – Sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de até 28mm, devendo apresentar a marca do fabricante.
- V JUNTAS – Serão livres.
- VI PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- VII CHASSI – O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 6º, par. 3º.
- VIII PESO – O peso do conjunto piloto/kart deverá ser de no mínimo **155** Kg.
- IX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor preta.

Parágrafo 7º - CATEGORIA PILOTO SÊNIOR E SUPER SÊNIOR DE KART:

- I MOTOR - Homologado CBA / 2010, refrigerado a água, devendo ser mantidas as medidas da ficha de homologação, proibido preparação, e ainda proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo ainda fazer a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamento térmico ou químico. O retrabalho da rosca de assentamento da vela de diâmetro 14mm e passo de 1,25mm, e ainda a invasão do espaço da câmara de combustão pela vela, serão também proibidos. O volume mínimo obrigatório no interior da câmara de combustão, será de 11,0cm³, conforme Ficha de Homologação. Será permitido somente um ajuste na terceira luz, apenas na camisa, para adequação na diagramação do motor, respeitando as medidas da ficha de homologação, e, será tomada como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.
- II VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:
- | | | |
|---------------|----------------|------------------|
| a) NGK B8 EG | f) NGK B9ES | k) DENSO IW31 |
| b) NGK B8 EGV | g) NGK B10 EGV | l) DENSO W27ES-U |
| c) NGK B8 ES | h) NGK BR10EG | l) BOSCH W07 CS |
| d) NGK B9 EG | i) DENSO IW24 | m) BOSCH W08 CS |
| e) NGK B9 EGV | j) DENSO IW27 | |
- III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,0mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28,0mm.
- IV FLANGE – Sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada de ar, com espessura mínima de 15mm e diâmetro máximo do furo de até 28mm, devendo apresentar a marca do fabricante.
- V JUNTAS – Serão livres.
- VI PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.
- VII CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 3º.
- VIII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo, Cat. Sênior **170** Kg. e para a Cat. Super Sênior **175** Kg
- IX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor amarela, com número na cor azul para a categoria Sênior e fundo na cor vermelha, com número amarelo para a categoria Super Sênior.

Parágrafo 8º - CATEGORIA SUPER F4:

- I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, 4 tempos, 13 HP, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes condições:
- a) Volume da Câmara de Combustão: mínimo de 45 cc, medida na condição do término da corrida, com o cabeçote montado, pistão no ponto morto superior, até o último fio da rosca da vela.
- b) Cabeçote - original, com preparação livre, respeitando o volume e a rosca da vela que deverá permanecer original, sem retrabalho.
- c) Prisioneiros: deverão ser originais sem retrabalho
- d) Bloco do Motor - somente será permitido o corte do suporte do tanque.
- e) Virabrequim - original sendo permitida a adaptação para a fricção e a retifica de até 0,75mm, mantendo o curso original.
- f) Biela - original, permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos original.
- g) Pistão - original até 0,75mm sem retrabalho

- h) Conjunto Limitador - original, retirada total ou parcial.
- i) Válvula de Admissão de Escape – original, podendo retrabalhar, porém mantendo os diâmetros originais.
- j) Tuchos e Varetas – original sem retrabalho.
- k) Molas e Travas de Válvulas – As molas das válvulas poderão ser de livre procedência, sendo permitido uso de calço nessas mesmas molas. Travas de válvulas originais.
- l) Coletor de Escape – será de livre procedência com comprimento de 200mm +- 20 mm.
- m) Escapamento – modelo 2 tempos, homologado CBA, sem retrabalho.
- n) Coletor de Admissão - será permitido fazer um furo no coletor de admissão somente para a ligação da bomba de combustível.
- o) Comando de Válvulas- original sem retrabalho.
- p) Balancim– não pode ser retrabalhado, devendo permanecer original.
- q) Volante - original podendo ser aliviado e ou balanceado mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original peso mínimo de 4,0 kg.
- r) Cilindro: Deverá permanecer original, sendo permitido a retífica.
- s) Anel – é permitido ajustar o anel, desde que original até 0,75mm.

II - BOMBA DE COMBUSTÍVEL - Livre.

III – JUNTAS – Livre, devendo manter suas funções.

IV – CARBURADOR - Será permitido somente a calibragem do furo do gicle principal. A caneta deverá ser original do carburador, não podendo apresentar retrabalho.

V – EMBREAGEM - 20 ou 22 dentes, marcas "Point Car" ou (botto homologada) corrente de kart, ou embreagem de 13 ou 14 dentes com corrente de passo 428 (moto);

VI - BOBINA - Original e obrigatória sua fixação no ponto original, sem retrabalho.

VII - VELA - Somente serão permitidas as seguintes velas:

- a) NGK BP5ES
- b) NGK BP6ES
- c) NGK BPR6ES
- d) NGK BPR7ES
- e) DENSO W20EP-U
- f) DENSO W20EPR-U
- g) DENSO W22EPR-U

VIII – EIXO - Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 30mm e máximo de 40mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 34, inciso XVI.

IX – COROA - Livre.

X - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização da proteção traseira de ferro, que cubra as rodas traseiras ou pára-choque traseiro de plástico homologado CBA ou CIK/CBA.

XI - FILTRO – Será permitido o uso de filtro fornecido com o motor ou do tipo turbo.

XII - CHASSI – Qualquer marca homologada pela CBA liberada o intercâmbio de peças entre as mesmas e o chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica, salvo, a modificação do suporte do banco e da fixação da lateral direita para a adaptação do motor, essa modificação poderá ser contestada pela comissão técnica, no caso de que a mesma não ofereça segurança. Só poderá ser usado um chassi para a prova, sendo que o mesmo será lacrado.

XIII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **180 kg**.

XIV - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor vermelha com número na cor branca.

XV – TANQUE COMBUSTÍVEL – Deverá ser central, original do chassi

ARTIGO 5º - PESO DO CONJUNTO

Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha.

Parágrafo 1º - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata exclusão do piloto da tomada de tempo ou prova.

ARTIGO 6º - CHASSI

A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 1400 mm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para as categorias Mirim e Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 1200mm.

Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.

Parágrafo 3º - O eixo deverá obedecerá à tabela abaixo e as limitações da categoria:

| <u>Diâmetro do eixo (mm)</u> | <u>Espessura mínima da parede (mm)</u> |
|----------------------------------|--|
| 30 | 4,9 |
| 31 | 4,7 |
| 32 | 4,5 |
| 33 | 4,2 |
| 34 | 4,0 |
| 35 | 3,8 |
| 36 | 3,6 |
| 37 | 3,4 |
| 38 | 3,2 |
| 39 | 3,1 |
| 40 | 2,9 |
| 41 | 2,8 |
| 42 | 2,6 |
| 43 | 2,5 |
| 44 | 2,4 |
| 45 | 2,3 |
| 46 | 2,2 |
| 47 | 2,1 |
| 48 | 2,0 |
| 49 | 2,0 |
| 50 | 1,9 |

ARTIGO 7º - ASSOALHO

É obrigatório o uso de um único assoalho de material metálico rígido que vai do assento do piloto até a parte frontal do kart. O assoalho deverá ser delimitado por um tubo ou uma dobra, para evitar que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho for perfurado, os furos não deverão ter o diâmetro maior que 10 (dez) mm.

ARTIGO 8º - SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 9º - RODAS E PNEUMÁTICOS

As rodas comportarão pneumáticos com ou sem câmaras de ar, removíveis ou não.

As rodas dianteiras devem ser montadas sobre os rolamentos.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, exceto nas categorias Graduados, Shifter Jr, Shifter e Seniores.

As rodas serão livres, desde que de fabricação nacional, devidamente identificadas com a marca do fabricante, com ou sem parafusos, exceto nas categorias Mirim e Cadete deverá usar rodas autorizadas para a respectiva categoria.

Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.

Parágrafo 1º - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.

Parágrafo 2º - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.

Parágrafo 3º - PNEUS: Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados ou autorizados pela CNK, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

Categorias Mirim e Cadete: MG Cadete

Junior Menor, Junior, Novatos, Sênior, Super Sênior e Super F4: MG Vermelho

Graduados: MG Amarelo

ARTIGO 10º - FREIOS

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar disco de freio ventilado, com exceção das Categorias Mirim e Cadete, que seguem regulamentação própria.

ARTIGO 11 - DIREÇÃO

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.

ARTIGO 12 - TRANSMISSÃO

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 13 - LUBRIFICAÇÃO

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente e demais partes do motor.

O uso da esponja fixa do protetor da corrente é permitido para todas as categorias, desde que bem fixada ao mesmo, com a utilização de cinta plástica.

ARTIGO 14 - PROTETOR DA CORRENTE

O uso de protetores de corrente será obrigatório e esses deverão abranger o pinhão e a coroa, em posição tal que o piloto fique protegido. O protetor do pinhão deverá ser de material rígido e o

protetor da corrente e da coroa poderá ser de couro, borracha, correia industrial ou plástico rígido, sendo fixados em dois ou mais pontos.

Não será permitido o uso de almotolia ou reservatório para lubrificação da corrente, sendo permitido somente uma esponja embebida em óleo e fixada no protetor de corrente, sem o uso de arame.

ARTIGO 15 - PEDAIS

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

ARTIGO 16 - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o mesmo na posição normal de direção.

O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

É obrigatório o uso de escapamento e curva originais, sem nenhum trabalho, conforme ficha de homologação da CBA. Na curva, será permitido, apenas, o reforço de solda, na parte externa, junto a flange do motor.

ARTIGO 17 - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem.

O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório recuperador de fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido. O tanque não poderá estar revestido parcial ou totalmente com nenhum tipo de material, desde o momento do abastecimento até a vistoria técnica final.

ARTIGO 18 - COMBUSTÍVEL

Para as categorias GRADUADOS, NOVATOS, SÊNIOR E SUPER SÊNIOR deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de GASOLINA com óleo dois tempos DIMETIL PLUS 700, na proporção de 20:1.

Para as categorias JUNIOR MENOR E JUNIOR deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de ALCOÓL misturado com óleo dois tempos DIMETIL PLUS 600, na proporção de 25:1.

Para as categorias MIRIM, CADETE E SUPER F4 o combustível será somente Gasolina. Sendo proibido o uso de qualquer tipo de aditivo para todas as categorias.

ARTIGO 19 - CARENAGEM

Uma carenagem ou carroçaria, composta de dois painéis laterais, um frontal e uma carenagem frontal (bico) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomada de tempo.

Parágrafo 1º - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado.

A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância.

Os painéis devem ser fixados ao chassi.

Parágrafo 2º - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20 cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

Parágrafo 3º - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contra peso (lastro).

Parágrafo 4º - Se durante a prova ou tomada de tempo qualquer carenagem (bico, painéis laterais ou frontal) se soltar, deslocar-se, cair ou quebrar parcialmente, o piloto poderá continuar na prova, sem sanções punitivas, mas deverá pesar, ao término da mesma, na condição de chegada.

ARTIGO 20 - IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no pára-choque traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado, de no mínimo 20 cm x 20 cm, na cor da categoria, e a numeração deverá ter no mínimo 15 cm de altura e a largura (traço); 2 cm, na cor da categoria. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.

Este Regulamento Foi Aprovado pelo

Departamento de Kart da
Federação de Automobilismo de São Paulo