

## **CAMPEONATO PAULISTA DE KART – 2012**

### **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 e 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 as categorias MIRIM e CADETE, autorizado pela CBA.

b) Mínimo de 389cc e máximo de 396cc, sem caixa de marcha, refrigerado a ar, da marca

Honda, modelo GX 390, com embreagem, para a categoria Super F4, autorizado pela CBA.

c) Mínimo de 120cc e máximo de 125cc, com caixa de marchas e refrigerado a água, para

as categorias SHIFTER e SHIFTER SÊNIOR, homologado CIK.

d) Mínimo de 120 e máximo de 125cc, sem caixa de marchas e refrigerado a 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, SUPER F4, SHIFTER e SHIFTER SÊNIOR.

Para as Categorias Super Cadete e Júnior Menor 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 e ainda a vela deverá ser removida, e inserida em seu habitáculo a peça (plug) descrita no desenho no. 06 (abaixo) da CIK/FIA.

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**

**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 2**

**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 provocarem 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 - 2012, 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. Obrigatório o uso do elemento

filtrante, exceto em caso de chuva quando poderá ser retirado.

**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 MIRIM:**

I MOTOR – O motor será o Honda GX 160, 4 tempos, 5.5 HP, autorizado CBA, monocilíndrico,

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico

Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 3

refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda e com as seguintes características:

- e) 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.
- f) No cabeçote será permitido apenas o faceamento para a equalização do volume.
- g) Será proibido o retrabalho das válvulas, de suas travas, dos tuchos, das varetas e dos balancins.
- h) Será permitida a utilização do rotor e da trava da válvula de escapamento na válvula de admissão.
- i) 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.
- j) Será permitida a retirada do suporte do tanque.
- k) 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.
- l) Será permitida a retirada do limitador de giro.
- m) Será proibido o retrabalho do comando de válvulas.
- n) Será proibido o retrabalho do volante.
- o) 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 gíglê 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.

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

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico

Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 4

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 3,8mm e comprimento de  $960 \pm 2$ 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

Ø35 x 72.

f) RELAÇÃO : Obrigatório o uso de pinhão de 20 (vinte) dentes e coroa até 67

(sessenta e sete) dentes.

IX 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

X PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **100** kg.

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

## **Parágrafo 2º - CATEGORIA CADETE:**

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.

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**

**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 5**

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 - 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.

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 - 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 3,8mm e comprimento de  $960 \pm 2$ 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 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

f) RELAÇÃO : Obrigatório o uso de pinhão de 20 (vinte) dentes e coroa até 70 (setenta)

dentes

VIII - 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.

IX - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **106** kg.

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

### **Parágrafo 3º - CATEGORIA SUPER CADETE:**

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.

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**

**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 6**

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 b) NGK B8 EGV c) NGK B8 ES

d) NGK B9 EG e) NGK B9 EGV f) NGK B9ES

g) NGK B10 (EGV h) NGK BR10 EG i) NGK B10 EG

j) DENSO IW24 k) DENSO IW27 l) DENSO IW29

m) DENSO IW31 n) DENSO W27ESU o) BOSCH W07 CS

p) BOSCH W08 CS

III - CARBURADOR – Homologados CBA. 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 15,00mm e diâmetro máximo do furo de

13,00mm, 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, com restritor de

21mm.

VI - ESCAPAMENTO – Homologado CNK/CBA para a categoria.

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.

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 - 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 3,8mm e comprimento de  $960 \pm 2$ mm e peso mínimo de 2.700 gramas.

a) Mangas de eixo:

1 – Com a marca do fabricante.

2 - A regulagem de caster e cambagem das mangas de eixo é livre, devendo essas estarem posicionadas no interior do seu suporte "U". Será permitido o uso da arruela de caster.

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.

f) É opcional o uso do sistema de freio hidráulico ou mecânico.

g) RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 11 (onze) dentes e coroa de até 72 (setenta e dois) dentes

XII - 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.

XIII - PESO - O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **113 kg**.

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

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**

**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 7**

**Parágrafo 4º – CATEGORIA JÚNIOR MENOR:**

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.

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 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 13,00mm, 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.

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 a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm e máximo de 50mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. O cubo da roda dianteira deverá ter o comprimento de 75 ou 90 mm ( $\pm 1$ mm) e o cubo traseiro deverá ter o comprimento de 75 ou 90mm ( $\pm 1$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

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 5º – CATEGORIA JÚNIOR:**

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico  
Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo

8

I MOTOR – Homologado CBA, 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 11,0cm<sup>3</sup>, 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. Permitido o intercâmbio de peças internas do motor entre os homologados para a Categoria.

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
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10 EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor de 24,00mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,00mm. 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 15,00mm e diâmetro máximo do furo de 17,00mm, 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 e flexível de

100,00mm de comprimento máximo;

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.

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 10 (dez) dentes e coroa de até 74 (setenta e quatro) dentes;

XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40mm ou 50mm e conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. Os cubos de roda, dianteiro e traseiro deverão ter o comprimento de 75,00mm ou 90,00mm ( $\pm 1,00\text{mm}$ ), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

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.

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**  
**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo**

9

#### **Parágrafo 6º – CATEGORIA SPRINTER:**

I MOTOR – Homologado CBA, 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 11,0cm<sup>3</sup>, 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
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV

- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ESU
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo

na altura do difusor de 24,00mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de 28,00mm. 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.

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 10 (dez) dentes e coroa de 74 (setenta e quatro) dentes.

XI CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com a marca de

um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro mínimo de 40,00mm e máximo de 50,00mm e a espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º, par. 2º. O cubo da roda dianteira e traseiro deverão ter o comprimento de 75,00mm

ou 90,00mm ( $\pm 1,00$ mm), com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

XII PESO – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo **155 Kg.**

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico  
Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo

10

XIII IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter fundo na cor preta, com número na cor branca.

#### **Parágrafo 7º – CATEGORIA GRADUADOS:**

I MOTOR – Homologado CBA ou CBA/CIK, 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 11,0cm<sup>3</sup>, 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
- b) NGK B8 EGV
- c) NGK B8 ES
- d) NGK B9 EG
- e) NGK B9 EGV
- f) NGK B9ES
- g) NGK B10 EGV
- h) NGK BR10EG
- i) DENSO IW24
- j) DENSO IW27
- k) DENSO IW31
- l) DENSO W27ES-U
- m) BOSCH W07 CS
- n) BOSCH W08 CS

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 JUNTAS – Serão livres.

V PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, sem retrabalho, e não poderá ocasionar entradas de ar.

VI RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 77(setenta e sete) dentes.

VII CHASSI – O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 6º, par. 2º, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado.

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 8º - CATEGORIAS SÊNIOR E SUPER SÊNIOR:**

I MOTOR - Homologado CBA ou CBA/CIK, 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 11,0cm<sup>3</sup>, 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 tomado como base o motor do fabricante à disposição da Comissão Técnica.

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico  
Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo

11

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

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

III CARBURADOR – Será permitido o uso de somente um carburador com diâmetro máximo na altura do difusor 24,000mm e a medida do corpo, até a altura da borboleta de aceleração, com diâmetro máximo de até 28,00mm.

IV JUNTAS – Serão livres.

V PIRÂMIDE – Deverá apresentar a marca do fabricante, e a preparação será livre.

VI RELAÇÃO – Obrigatório o uso de pinhão de 10 (dez) dentes e coroa de até 78 (setenta e oito) dentes.

VII CHASSI – Será obrigatório o uso de eixo em material ferroso imantável, com diâmetro mínimo de 40,00mm e máximo de 50,00mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo 6º parágrafo 2º.

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 9º - CATEGORIA SHIFTER/SHIFTER SÊNIOR:**

- I – MOTOR - Homologado CIK/FIA, proibido qualquer tipo de preparação ou modificação no motor,  
a não ser:  
a) CABEÇOTE (bolha) – Com o volume mínimo de 13 cc até o último fio da rosca, somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor;  
b) PISTÃO – Permitido usar qualquer pistão sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada de 125 cc, junta do cilindro liberado.  
c) CILINDRO - Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de níquel cromo, ou banho de nicacil.
- II - ESCAPAMENTO - Curva e marmitta abafadora original sem retrabalho. Liberado o uso da marmitta ELTO e Marmitta em fibra de carbono;
- III - CARBURADORES – Delorto VSHH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto.
- IV - CÂMBIO – Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme homologação.
- V - RELAÇÃO - Coroa – marca livre de 24 a 26 dentes, pinhão marca livre de 15 a 18 dentes.
- VI – FLANGE - Original do motor, sem retrabalho;
- VII - PIRÂMIDE – Original do motor, sem retrabalho.
- VIII - FILTRO – Obrigatório o uso do filtro de ar HOMOLOGADO CBA, com o elemento filtrante.
- IX - IGNIÇÃO – Original do Motor;
- X - BIELA – Original, observados diâmetro do furo superior e inferior, mantendo a mesma distância entre eixos, não podendo ser diferentes das medidas estabelecidas pelo fabricante original, assim também como os pinos superior e inferior e respectivas gaiolas.
- XI - VELAS – Somente poderá ser utilizada uma das velas abaixo:  
a) NGK B8 EG b) NGK B8 EGV  
c) NGK B8 ES d) NGKB9 EG
- Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**
- Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 12**
- e) NGK B9 EGV f) NGK B9 ES  
g) NGK B10 EGV h) NGK BR10 EG  
i) NGK B10 EG j) DENSO IW24  
k) DENSO IW27 l) DENSO IW29  
m) DENSO IW31 n) DENSO W27ESU  
o) BOSCH W07 CS p) BOSCH W08 CS
- XII - CARTER – Preparação Livre.
- XIII - FREIOS – Permitido somente homologados CBA ou CIK.
- XIV – PESO – Conjunto piloto/kart será de **180 kg**;
- XV- CHASSI- Homologados CBA ou CIK/CBA. O eixo deverá ser de conformidade com o artigo 6º, parágrafo 2º;
- XVI - IDENTIFICAÇÃO – Para a categoria SK, deverá ter fundo na cor branca com número na cor vermelho, e para a Categoria SSK, deverá ter fundo na cor amarelo com número na cor preto.

### **Parágrafo 10º - 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 retífica 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 – Original do motor com preparação LIVRE.

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:

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**

**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 13**

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 40,00mm e máximo de 50,00mm. A espessura da parede deverá ser conforme a tabela do artigo

6º parágrafo 2º.

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, Cadete e Super Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de

1200mm.

**Parágrafo 1º** - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao

banco.

**Parágrafo 2º** - O eixo deverá obedecerá à tabela abaixo e as limitações da categoria:

Diâmetro Espessura mínima

do eixo (mm) da parede (mm)

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

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico

Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 14

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 dianteiras devem ser montadas sobre os rolamentos.  
As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, nas categorias Mirim, Cadete, Super Cadete e Júnior Menor. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante, exceto a Categoria Super F4.  
As rodas serão homologadas CBA, devidamente identificadas com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta dos eixos dianteiro e traseiro.  
É proibida a montagem de roda invertida (inversão dela) no caso de pista molhada ou seca.

**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, Cadete e Super Cadete: MG Cadete

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

Júnior, Graduados, Shifter e Shifter Sênior: MG Amarelo

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico

Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 15

### **ARTIGO 10º - FREIOS**

Os freios deverão ser homologados CIK/CBA, comandados por um só pedal e atuando nas rodas

traseiras, exceto Categoria Shifter. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as

categorias deverão utilizar disco de freio ventilado e magnetizável, com exceção das Categorias

Mirim, Cadete e Super Cadete, que seguem regulamentação própria.

### **ARTIGO 11º - 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 12º - TRANSMISSÃO**

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

### **ARTIGO 13º - 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 14º - 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.

### **ARTIGO 15º - 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 16º - 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.

Para as categorias Super Cadete e Júnior Menor o comprimento total do escapamento será de

850,0mm com tolerância de 5,0mm para mais, e de 10,0mm para menos. O conjunto será medido

da seguinte forma: O escapamento deverá estar acoplado ao motor, com flexível, e fixado através

de molas. Para a medição deverá ser existir o paralelismo estabelecido entre a flange de fixação

das molas na curva ( $b - b'$ ), e a flange de fixação das molas do escape ( $a - a'$ ), conforme descrito

no desenho abaixo. A medição será efetuada da face externa da flange de fixação da curva no

**Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico**

**Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 16**

motor, até a face final do escape, sem a inclusão da ponteira, ou seja, todo o perímetro pontilhado

no mesmo desenho.

### **ARTIGO 17º - 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.

### **ARTIGO 18º - COMBUSTÍVEL**

Para as categorias SHIFTER, SHIFTER SÊNIOR, JÚNIOR, GRADUADOS, SPRINTER, SÊNIOR E

SUPER SÊNIOR deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma mistura de GASOLINA com óleo dois

tempos, na proporção de 25:1.

Para as categorias SUPER CADETE e JÚNIOR MENOR deverá ser, obrigatoriamente, utilizada uma

mistura de ALCOÓL misturado com óleo dois tempos, na proporção de 20:1.  
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 19º - 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.

Campeonato Paulista de Kart – 2012 – Regulamento Técnico

Departamento de Kart da Federação de Automobilismo de São Paulo 17

**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 20º – PÁRA-CHOQUE:** Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA e/ou a proteção traseira de ferro, que cubra as rodas

traseiras. Se utilizar o pára-choque de ferro é obrigatório o uso da barra traseira. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a

Direção de Prova sinalizará ao piloto para que o mesmo se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Na

tomada de tempo, o piloto será sinalizado para dirigir-se ao Parque Fechado e prevalecerá

somente o percurso realizado antes do equipamento soltar-se ou cair. Se o pára-choque cair ou

soltar-se durante a última volta, o piloto poderá concluí-la sem que seja feito o reparo. Mesmo que

apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento

descrito neste fim.

### **ARTIGO 21º - 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**