



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE KART

53º CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART – 2018

REGULAMENTO GERAL

ADENDO 03

Artigo 1º – REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA PARA A CATEGORIA SUPER FÓRMULA 4:

I MOTOR – O motor será da marca Honda, código GX390, autorizado CBA, 4 tempos, 13 HP, modelos T1, H1 e T2, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda. Os pistons do modelo T1 e H1 poderão ser usados no motor do modelo T2. Poderá haver intercâmbio de peças entre os motores dos modelos H1 e T1. Será permitida a retirada do limitador de giros.

Parágrafo único: Será proibido o intercâmbio de peças entre os modelos H1 e T1 com o modelo T2.

II VOLUME – O interior da câmara de combustão será de 45cc, até o último fio de rosca superior do cabeçote, não podendo haver descarbonização. I

III CABEÇOTE – deverá ser o original do motor, com preparação livre. A rosca da vela deverá ser também original, sem trabalho ou retrabalho.

IV BLOCO DO MOTOR / CILINDRO – Somente será permitido o corte do suporte do tanque.

V VIRABREQUIM – Deverá ser o original do motor, sendo permitida a adaptação para fricção, e a retífica até 0,75, mantendo o curso original.

VI BIELA – Deverá ser a original do motor, sendo permitido o uso de bronzina e corte ou substituição do pescador de óleo, mantendo a distância entre os furos originais.

VII PISTÃO – Deverá ser o original até 0,75, sem retrabalho.

VIII ANEL – Será permitido ajustar o anel, desde que original, até 0,75.

IX VÁLVULAS DE ADMISSÃO E ESCAPE – O diâmetro da cabeça de válvula deverá ser o mesmo do original, e o restante, livre. Os tuchos e as varetas deverão respeitar as medidas das peças originais. No caso do motor modelo T2, poderá haver troca das válvulas pelas do modelo T1 ou do modelo H1, desde que permaneçam com a marca original e o diâmetro da válvula do modelo T2. A válvula de escape, quando substituída pela do modelo H1 ou pela do modelo T1, poderá substituir a trava de válvula do modelo H1 ou do modelo T1.

- X MOLAS E TRAVAS DE VÁLVULAS – As molas serão livres, e as travas deverão ser as originais do motor.
- XI COLETOR DE ESCAPE – medida de 20 cm, com tolerância +2 cm ou - 2 cm, sendo a aferição pelo lado interno do coletor em sua maior extensão.
- XII ESCAPAMENTO – Deverá ser o homologado CBA 2013 para as categorias de motores dois tempos, sem retrabalho, com saída de 21 ou 25mm.
- XIII FILTRO DE AR – Será obrigatório o uso de filtro de ar modelo turbo, podendo ser utilizada a mangueira, em caso de chuva.
- XIV COLETOR DE ADMISSÃO – Deverá ser o original do motor.
- XV TANQUE DE COMBUSTÍVEL – Deverá ser central.
- XVI BOMBA DE COMBUSTÍVEL – Será livre.
- XVII JUNTAS – Serão livres.
- XVIII CARBURADOR – Deverá ser o original, sem retrabalho. O tubo emulsionador (flauta) deverá ser o original Honda sem retrabalho, O giclê será livre. Será permitido o uso de agulha de regulagem no giclê de alta. Será permitido também retirar o sistema de afogador.
- XIX EMBREAGEM – Deverá ser homologada, com passo 428 (moto), com pinhão de 13 dentes, patins de ferro, grande ou pequena, miolo 75 mm a 100 mm.
- XX COMANDO – Deverá ser o original do motor, sem retrabalho.
- XXI BALANCIM E PRISIONEIRO – Deverão ser os originais do motor, sem retrabalho.
- XXII VOLANTE – Deverá ser o original do motor, podendo ser aliviado e/ou balanceado, mantendo o diâmetro externo, rasgo de chavetas (sem retrabalho) e magneto original sem retrabalho, e peso mínimo de 4,0kg.
- XXIII BLOCO DO MOTOR – Será liberado o encamisamento do bloco do motor, desde que seja em ferro fundido, e sem nenhum tipo de tratamento químico.
- XXIV BOBINA – Deverá ser a original do motor, sendo obrigatória sua fixação original e parafusos originais, sem retrabalho.
- XXV VELAS – Serão livres.
- XXVI PNEUS – Será adotada a mesma norma válida para as categorias Fórmula 4, já definida no Regulamento Geral.
- XXVII CHASSI – Poderá ser de qualquer marca homologada CBA, sendo liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas. O chassi não poderá sofrer qualquer 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 não oferecer a devida segurança. O cubo de roda deverá ser de 90mm. O eixo deverá ser de material ferroso e imantável, com 50mm de diâmetro externo e parede com espessura mínima de 1,9mm.
- XXVIII PESO DO CONJUNTO KART/PILOTO – 183 kg
- XXIX RELAÇÃO – A relação de coroa e pinhão deverá ser: pinhão de 13 dentes e coroa de até 41 dentes.

XXX IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e as letras SF4, conforme artigo 43 do RNK.

Artigo 2º – Combustível: Exclusivamente na categoria Shifter Kart, os times serão os próprios responsáveis pela mistura de combustível que seus pilotos utilizarão durante o evento. Deste modo, piloto e equipe deverão estudar o seu desempenho na pista e determinar, então, que percentual de óleo acrescentarão à gasolina. A aquisição, tanto da gasolina como do óleo, seguirão o mesmo padrão já adotado pela CBA há vários anos e ambos deverão ser comprados diretamente na secretaria de prova.

Parágrafo único: O piloto e sua equipe serão os responsáveis pela formulação e utilização do combustível, ficando a organização do evento isenta de qualquer responsabilidade sobre a mistura e sobre eventuais danos causados ao motor.

Rio de Janeiro, 08 de junho de 2018.

WALDNER BERNARDO DE OLIVEIRA
CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
PRESIDENTE

CARLOS ROBERTO MONTAGNER
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
PRESIDENTE

PEDRO SERENO DE MATTOS
COMISSÃO NACIONAL DE KART
PRESIDENTE