

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
 CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
 COMISSÃO NACIONAL DE KART
REGULAMENTO NACIONAL DE KART – 2025

REGULAMENTO TÉCNICO

ADENDO 03

CAPÍTULO X – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

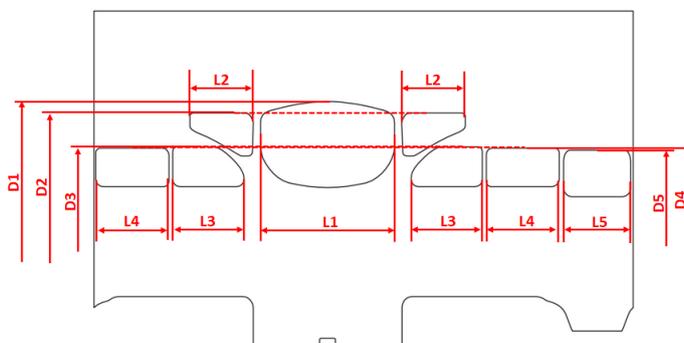
Artigo 36 – Do motor:

- IV Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).

Artigo 52 – Da categoria OKNJr – OKNJ

- I Motor: IAME modelo REEDSTER 5 OKN, homologação FIA 040/EN/66, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória em peças pelo representante local da marca. O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

IAME REEDSTER 5 – OKNJr – 040/EN/66



D1	(174,0 ± 1,5)°
D2	(163,3 ± 1,5)°
D3	(127,3 ± 1,5)°
D4	(125,7 ± 1,5)°
D5	(122,5 ± 2,0)°

L1, L2, L3, L4 e L5:
 proibido modificar. Será
 checado com gabarito
 “passa-não-passa”

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

II A leitura dos valores da figura anterior será sempre tomada visando obter o maior valor possível pelos Comissários Técnicos.

Ex: as janelas de transferência indicadas na figura pelo número "3" (L3, D3, etc) possuem uma curvatura acentuada na aresta superior, com o motor na orientação correta de funcionamento. As medidas sempre serão tomadas na porção mais alta.

Ex 2: os chamados Boosters, pequenas janelas adjacentes à janela de escape, indicadas na figura pelo número "2", terão seus valores medidos na parte plana da aresta superior, e assim por diante. A janela de admissão ("5"), devido ao seu ângulo pronunciado, terá seu valor medido com a lâmina segura somente pela interferência do pistão e camisa contra ela, conforme a figura a seguir:



III As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pelos homologantes, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos.

- a) **Cilindro:** para o motor IAME modelo REEDSTER 5 OKN, homologação FIA 040/EN/66, será proibido realizar qualquer tipo de retrabalho no cilindro, seja na porção de alumínio, seja na camisa de material ferroso, além do descrito no item IV do Artigo 36. A rugosidade original dos dutos de acesso ou oriundos das janelas deverá permanecer original, e igual ao do motor-referência disponibilizado pelo homologante.
- b) **Pistões:** serão autorizados apenas os pistões originais IAME dotados de anel em "L", conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor, abaixo:

Homologation N°

040-EN-66

Dessin du piston (dimensions principales sans tolérances) /
Drawing of the piston (main dimensions without tolerances)

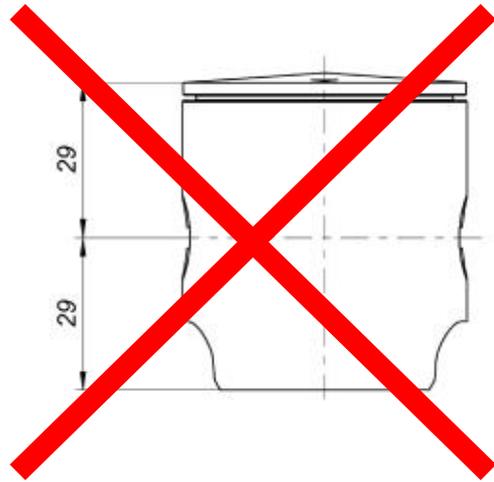
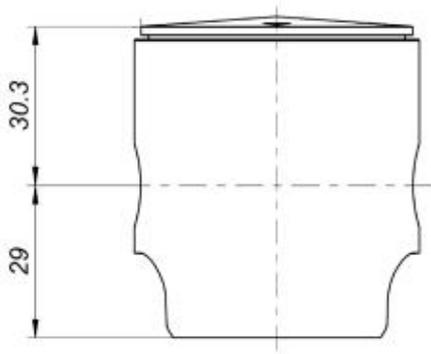


Photo du piston / Photo of the piston

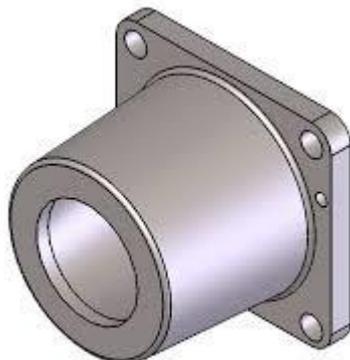


- IV O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: **12,4cc (somando câmara e inserto)**, medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. **O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois seu formato (bolha, inclusive) será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento. Não haverá limite de squish.**
- V Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).



- VI Proibida a operação de troca da camisa do cilindro. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.
- VII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância.
Lista de especificações de velas PERMITIDAS:
a) NGK BR9EG;
b) NGK BR10EG;
c) NGK BR9EIX IRIIDIUM;
d) NGK BR10EIX IRIIDIUM;
- VIII Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.
- IX Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças-modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessura de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.

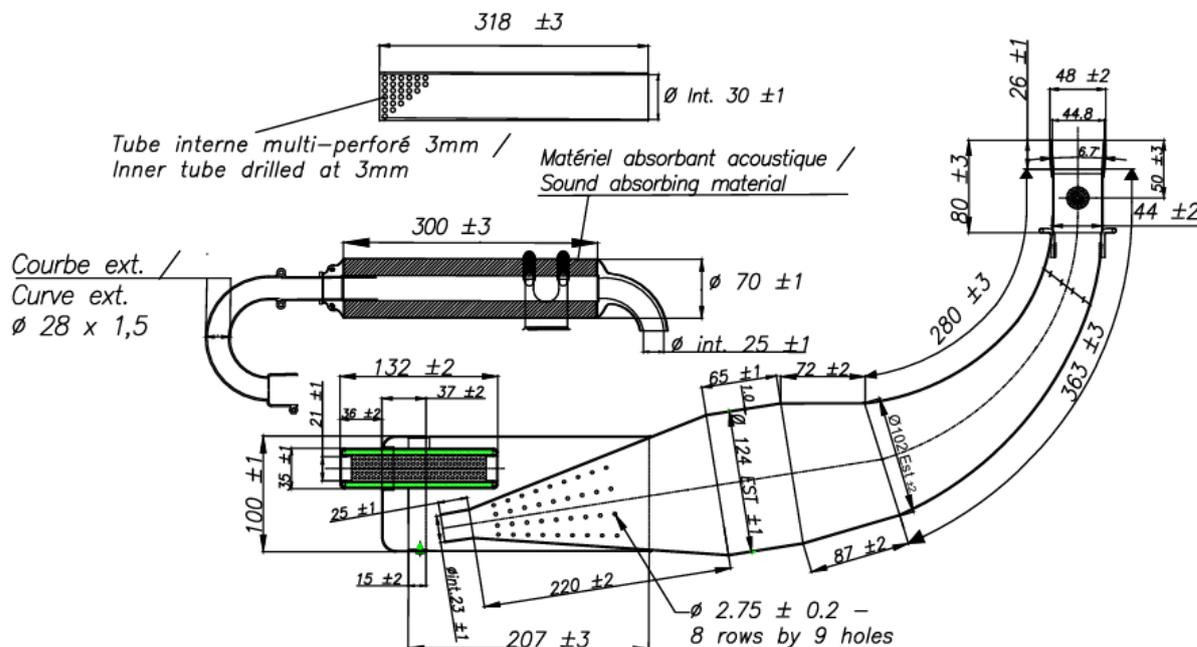
- X Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante, especificado para OKNJr (com restrição de saída padrão FIA Karting, Desenho Técnico 2.11):



- XI Será permitido o uso de apenas uma junta entre o cilindro e o espaçador de escape (peça de uso obrigatório) e entre este e o coletor de escape. Espessura das juntas: máximo 1,6mm, mínimo de 1,0mm. O espaçador deverá ser o original IAME para a função, sem retrabalho, conforme peça-modelo.
- XII Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



- XIII Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador / flange, flange / pirâmide e pirâmide / bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.
- XIV Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.
- XV Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.
- XVI Ignição – SELETTTRA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação
- XVII Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XVIII Chassi – Deverá ser homologado CBA, FIAKarting/CBA ou FIAKarting registrados na CBA.
 - a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
 - b) Cubo de roda – Será livre, com a marca de um dos fabricantes de chassis homologados para a categoria.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm;
Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.
- XIX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo 150 Kg.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

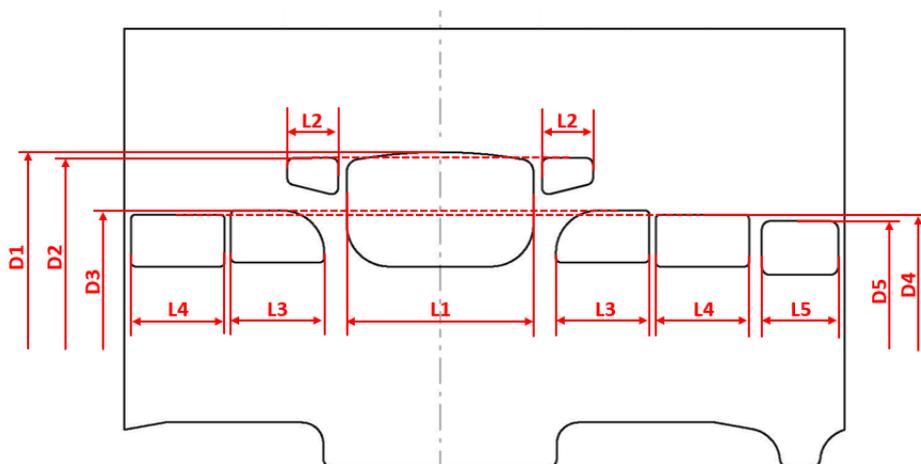
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

XX Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela e número na cor preta, e a letra J, conforme artigo 45 deste regulamento.

Artigo 53 – Da categoria OKN – OKN e ONK Master – OKNM

I Motor: TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, 2 tempos, com capacidade cúbica máxima de 125cc, refrigeração líquida (bloco, cilindro e cabeçote), com um único circuito de refrigeração. Haverá marcação obrigatória das peças pelo representante local da marca (cilindro 16/EN/27) O diagrama e largura de todas as janelas devem seguir os valores constantes da figura abaixo:

TM Kart S3 – OKN – 041/EN/03



D1	(171,0 ± 1,5)°
D2	(168,0 ± 1,5)°
D3	(128,0 ± 1,5)°
D4	(126,5 ± 1,5)°
D5	(124,5 ± 2,0)°

**L1, L2, L3, L4 e L5:
proibido modificar. Será
checado com gabarito
“passa-não-passa”**

LEITURA ANGULAR ATRAVÉS DE CALIBRADOR 5 x 0,2mm

II A leitura dos valores da figura acima serão sempre tomadas visando obter o maior valor possível pelos vistoriadores.

Ex: as janelas de transferência indicadas na figura pelo número “3” (L3, D3, etc) possuem uma curvatura acentuada na aresta superior, com o motor na orientação correta de funcionamento. As medidas sempre serão tomadas na porção mais alta.

Ex 2: os chamados Boosters, pequenas janelas adjacentes à janela de escape, indicadas na figura pelo número “2”, terão seus valores medidos na parte plana da aresta superior, e assim por diante. A janela de admissão (“5”), devido ao seu ângulo pronunciado, terá seu valor medido com a lâmina segura somente pela interferência do pistão e camisa contra ela, conforme a figura a seguir:



- III As peças originais do motor devem sempre corresponder e ser similares às fotografias, desenhos, materiais e dimensões físicas descritas na Ficha de Homologação ou conforme as peças-padrão disponibilizadas pelos homologantes, sendo proibidos quaisquer artifícios que venham impedir, dificultar, ou mascarar a medição da câmara de combustão, não podendo haver a criação de quaisquer outras câmaras, mesmo que interligadas, ou ainda fazer quaisquer tratamentos térmicos, químicos ou físicos.
- a) Cilindro: para o motor TM KART modelo S3 OKN, homologação FIA 041/EN/03, será proibido realizar qualquer tipo de retrabalho no cilindro, seja na porção de alumínio, seja na camisa de material ferroso, além do descrito no item IV do Artigo 36, exceção feita ao descrito no item VII. A rugosidade original dos dutos de acesso ou oriundos das janelas deverá permanecer original, e igual ao do motor-referência disponibilizado pelo homologante, exceção feita ao descrito no item VII.
 - b) Pistões: serão autorizados apenas os pistões originais TM dotados de anel em "L", conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor, abaixo:

Homologation N°

041-EN-03

Dessin du piston (dimensions principales sans tolérances) /
Drawing of the piston (main dimensions without tolerances)

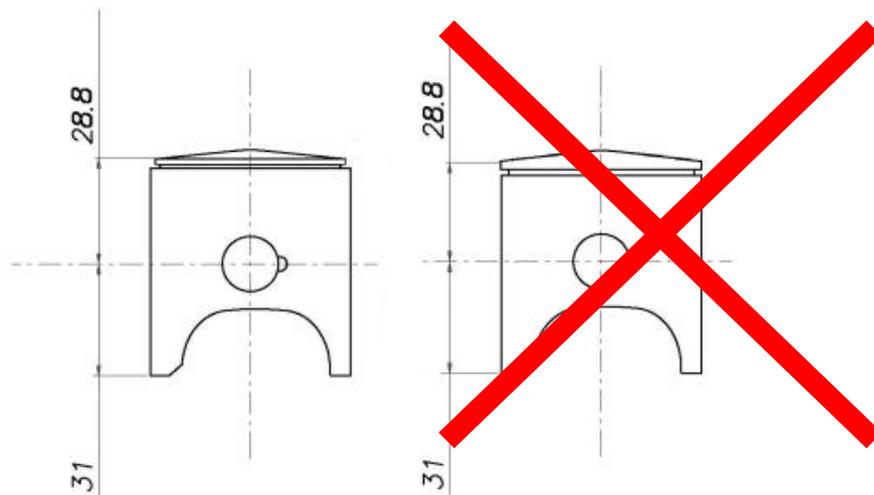
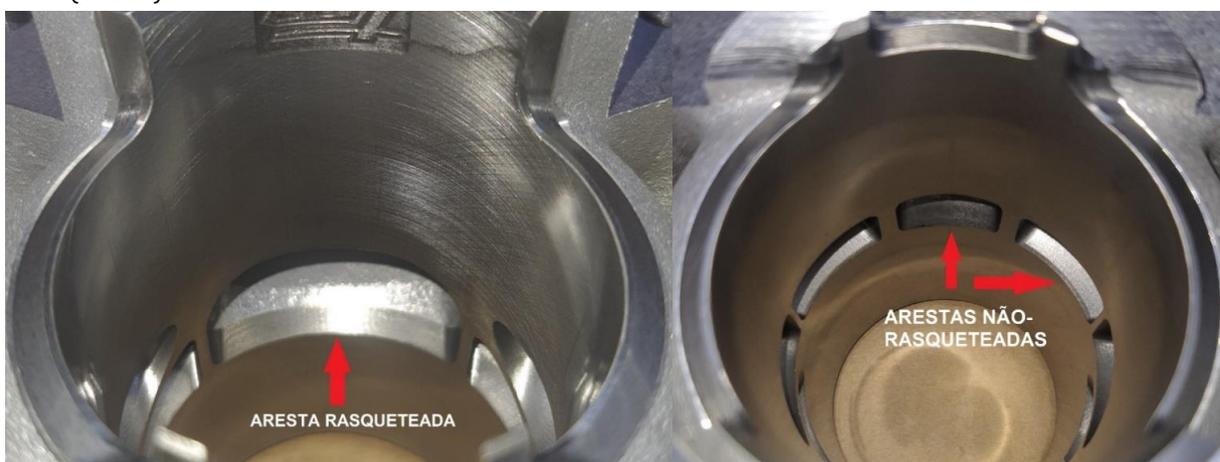


Photo du piston / Photo of the piston



- IV O retrabalho da rosca de assentamento da vela com Helicoil ou similar, de diâmetro 14,0mm e passo de 1,25mm, mantendo as características originais será permitido. A invasão do espaço da câmara de combustão pela vela é proibido. Volume mínimo: **12,4cc (somando câmara e inserto)**, medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. **O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois seu formato (bolha, inclusive) será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento. Não haverá limite de squish.**
- V Não será permitida a ação de "quebra de canto" além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).



- VI Proibida a operação de troca da camisa do cilindro. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.
- VII Dutos de escape (duto de saída dos gases de escape, considerando-se a porção em alumínio no cilindro: será permitido retrabalhar as porções do duto de saída, obedecendo aos limites especificados a seguir:
- a) O formato da projeção do duto de escape na superfície de fixação do flange do coletor de escape ou do espaçador não poderá ser alterado sob hipótese alguma (linha vermelha na figura a seguir), pois será checado com gabarito:



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

- b) O prolongamento das janelas de saída adjacentes à janela central de escape, denominadas boosters, NÃO PODERÃO SER RETRABALHADAS SOB HIPÓTESE ALGUMA. Existem linhas naturais de relevo no interior do duto de escape que definem estes prolongamentos e que NÃO DEVEM SER ULTRAPASSADOS PELAS FERRAMENTAS UTILIZADAS NO RETRABALHO, conforme as ilustrações abaixo:



- c) SOB NENHUMA CIRCUNSTÂNCIA A CAMISA DO CILINDRO, EM QUALQUER PARTE DO CONTOURO DA JANELA DE ESCAPE, PODERÁ SER RETRABALHADA, permanecendo o que foi descrito nos itens III e V do presente capítulo.
- VIII Vela – Não poderá apresentar retrabalho. A rosca deverá ter diâmetro de 14,0mm, comprimento de 19,0mm e passo de 1,25mm. O anel de vedação não poderá ser retirado, e a vela não poderá invadir a câmara de combustão sob nenhuma circunstância.
- Lista de especificações de velas PERMITIDAS:
- NGK BR9EG;
 - NGK BR10EG;
 - NGK BR9EIX IRIDIUM;
 - NGK BR10EIX IRIDIUM;
- IX Carburador – Será permitido o uso de somente um carburador homologado CBA, que será checado conforme as características presentes na Ficha de Homologação.
- X Flange, direcionador de fluxo e espaçador de baquelite – Originais sem retrabalho, conforme peças-modelo do motor. Abertura máxima de 28,0mm, espessuras de flange e espaçador dentro de $\pm 0,25$ mm de desvio em relação às peças-padrão.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

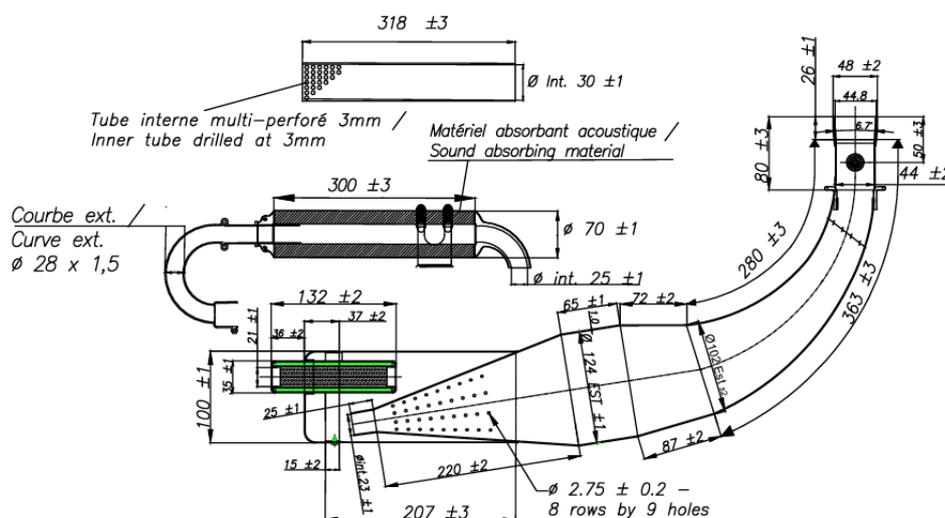
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

- XI Coletor de escapamento – Original sem retrabalho conforme modelo do fabricante.
- XII Escapamento – Elto T23 SR, homologado para os motores OKN, conforme sua Ficha de Homologação e modelo do fabricante



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



- XIII Não é usada junta entre o cilindro e o espaçador, e entre este e o coletor de escape, peça de uso obrigatório (que deve se apresentar original, sem retrabalho, conforme peça-modelo). Estas peças são montadas com cola de junta.
- XIV Juntas – As juntas de vedação no pé do carburador/flange, flange/pirâmide e pirâmide/bloco deverão manter obrigatoriamente sua função de vedação. A função de vedação deverá ser cumprida por somente uma unidade de no máximo 2,0mm, medida na sua maior espessura.
- XV Pirâmide – Conforme Ficha de Homologação do motor.
- XVI Filtro (*Intake silencer*) – Deverá ser homologado ou autorizado CBA.
- XVII Ignição – SELETTA – 034-IG-30, corte a 15000 rpm, Conforme Ficha de Homologação



- XVIII Relação – Pinhão de 11 ou 12 dentes, original do motor. O número de dentes da corôa será definido no Regulamento Particular de Prova. Passo 219
- XIX Chassi – Deverá ser homologado CBA, ou FIAKarting/CBA, ou FIAKarting registrado na CBA.
- a) Eixo traseiro: Obrigatório o uso de eixo em material ferroso magnetizável, com diâmetro 40 ou 50mm, e em conformidade com o artigo 39, inciso XVII.
 - b) Cubos de roda: livres.
 - c) A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 140 cm, medida de uma extremidade à outra do lado externo das rodas traseiras.
 - d) Dimensões regulamentares para os conjuntos roda+pneu calibrados:
Dianteiro: diâmetro máximo de 280mm, largura máxima de 135mm
Traseiro: diâmetro máximo de 300mm, largura máxima de 215mm.
- XX Peso – O peso do conjunto piloto / kart deverá ser de no mínimo:
- a) OKN: 160 kg
 - b) OKNM: 172 kg
- XXI Identificação – Deverá ter placa com fundo na cor amarela, número na cor preta, e as letras OKN ou OKNM , conforme artigo 45 deste regulamento.

Rio de Janeiro, de 25 de abril de 2025.

GIOVANNI RAMOS GUERRA
CONFEDERACAO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
Presidente

FABIO BORGES GRECO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
Presidente

RUBENS LUIZ CANOVAS CARCASI
COMISSÃO NACIONAL DE KART
Presidente

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br