



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

REGULAMENTO TÉCNICO

ADENDO 02

CAPÍTULO X – DAS ESPECIFICAÇÕES DE CADA CATEGORIA

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

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) Pistões: serão autorizados apenas os pistões originais **IAME TM** dotados de anel em “L”, conforme figura restritiva da Ficha de Homologação do motor, abaixo:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

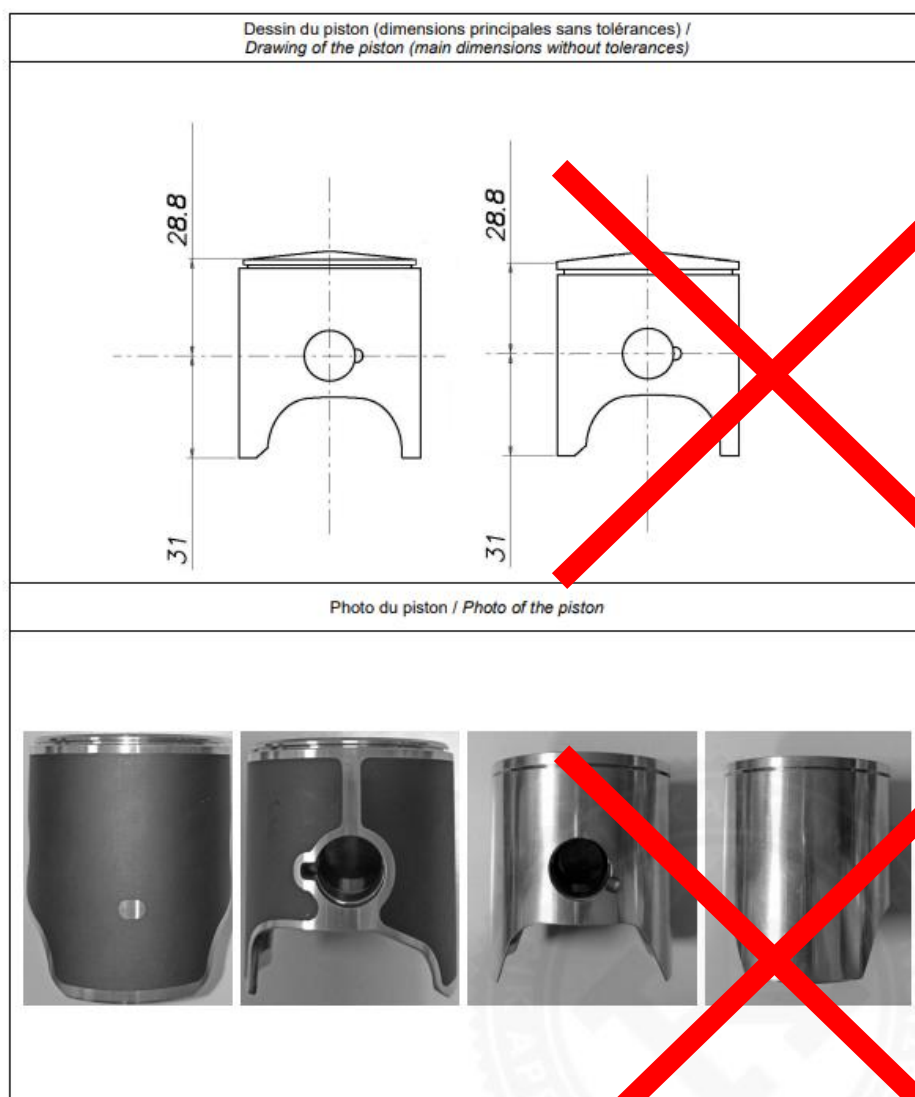
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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

Homologation N°

041-EN-03



Copyright © 2022 by CIK-FIA. All rights reserved

7

- 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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

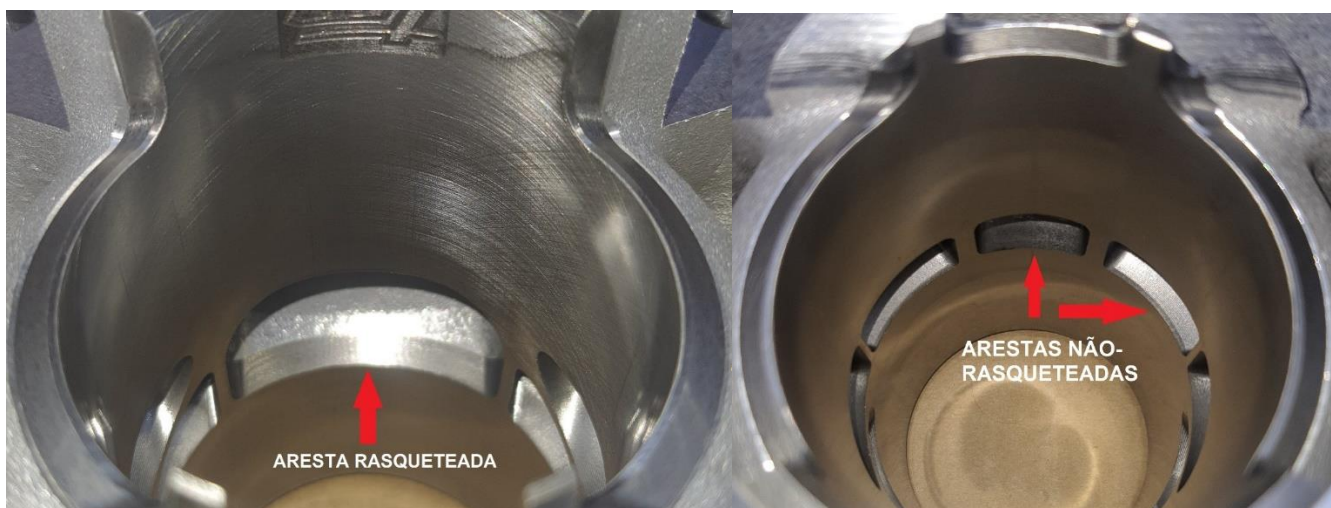
Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

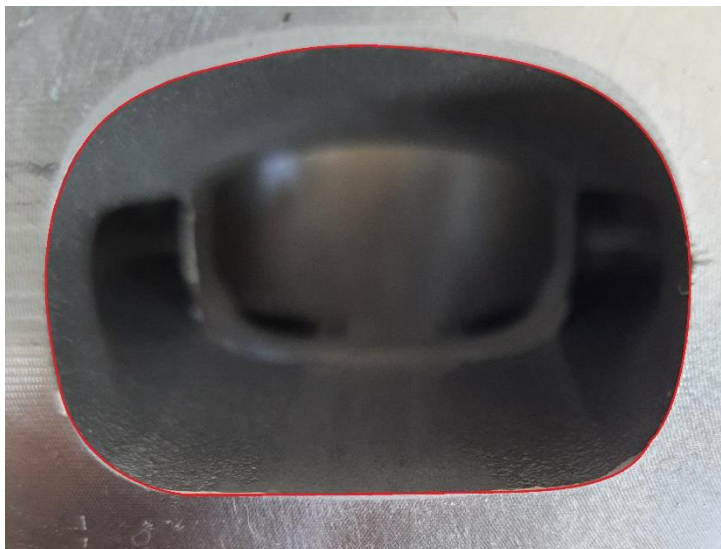
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br

combustão pela vela é proibido. Volume: mínimo 12,4cc (somando câmara e inserto), medido com procedimento e inserto padrão FIAKarting. O formato da “bolha” no cabeçote não pode ser modificado, e será conferido através de gabarito original TM. Squish mínimo: 0,85mm, medido com arame de 1,5mm. O cabeçote não poderá sofrer qualquer tipo de alteração, pois será conferido com gabarito que se apoia na região plana de assentamento.

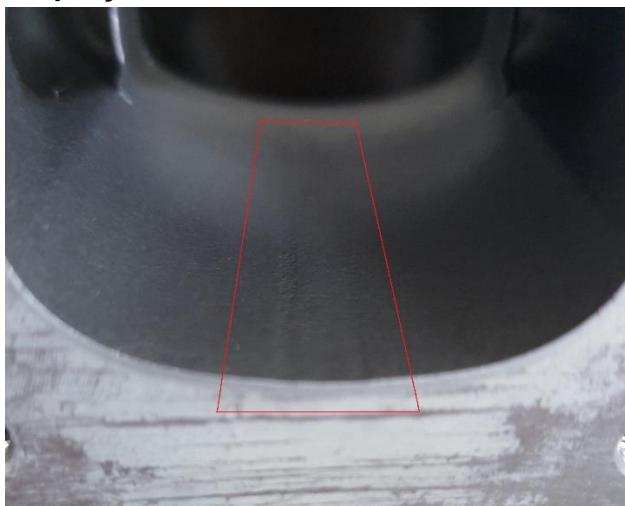
- V Não será permitida a ação de “quebra de canto” além do que foi originalmente usinado em fábrica (conforme peças-modelo fornecidas pelo fabricante) ou obtido através do LIXAMENTO BRANDO ou RASQUETEAMENTO dos cantos vivos nas arestas das janelas (todas).
- VI Proibida a operação de troca da camisa do cilindro. Em caso de necessidade, todo o cilindro deverá ser substituído.



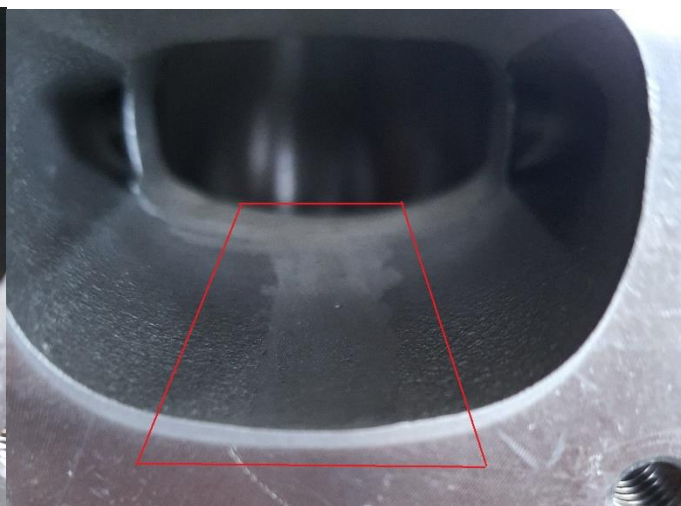
- VII **Dutos de escape (duto de saída dos gases de escape, considerando-se a porção em alumínio no cilindro: será permitido retrabalhar as porções do duto de saída, de modo a atenuar seu aspecto rugoso, proveniente do processo de fundição, obedecendo aos limites especificados a seguir:**
- a) **O formato 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):**



- b) As marcas dos moldes de fundição devem permanecer visíveis após o retrabalho. Abaixo, fotos um cilindro retrabalhado, nas porções superior e inferior, contra as mesmas porções em um cilindro sem retrabalho.



CILINDRO RETRABALHADO (porção superior)



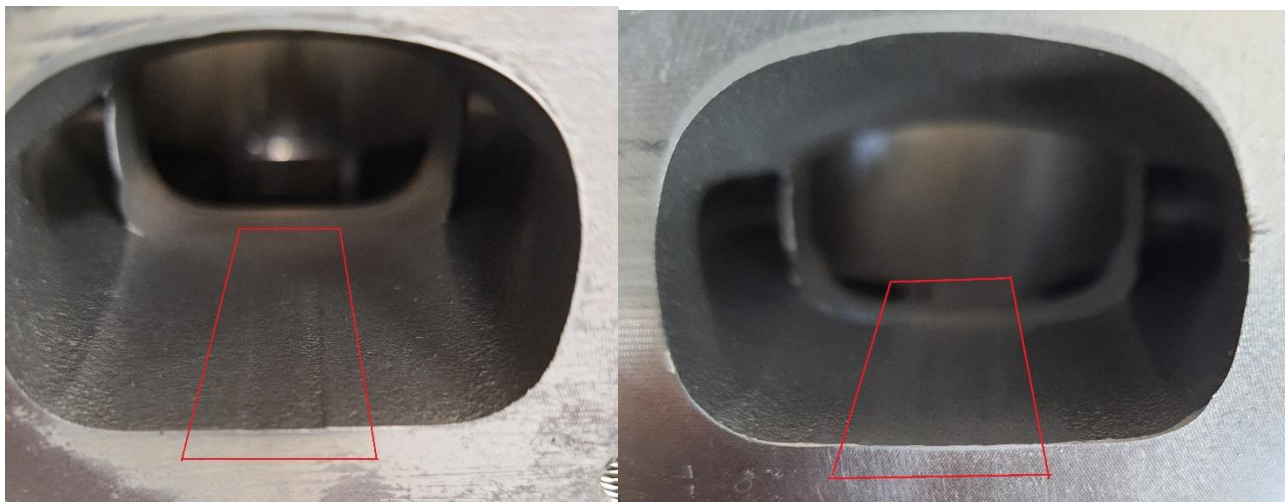
CILINDRO SEM RETRABALHO (porção superior)

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

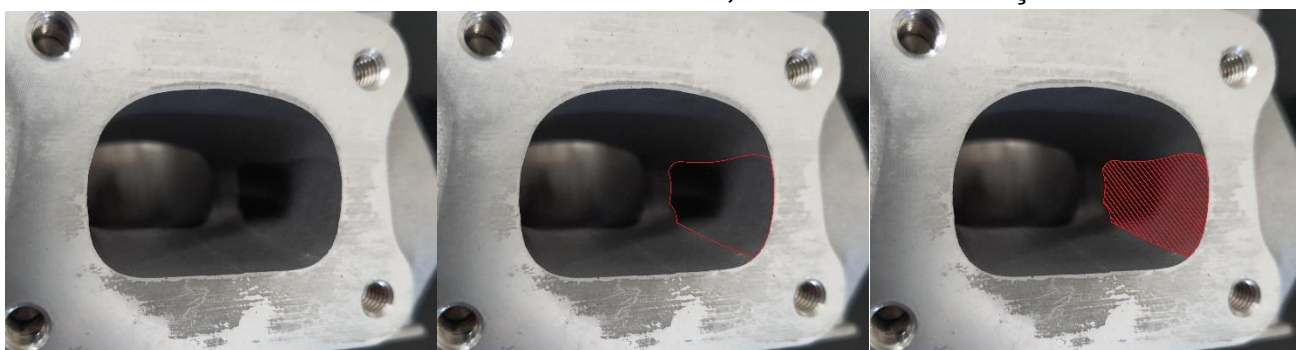
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



CILINDRO RETRABALHADO (porção inferior)

CILINDRO SEM RETRABALHO (porção inferior)

- c) 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:



REFERÊNCIA VISUAL

LINHA DE LIMITE DE RETRABALHO

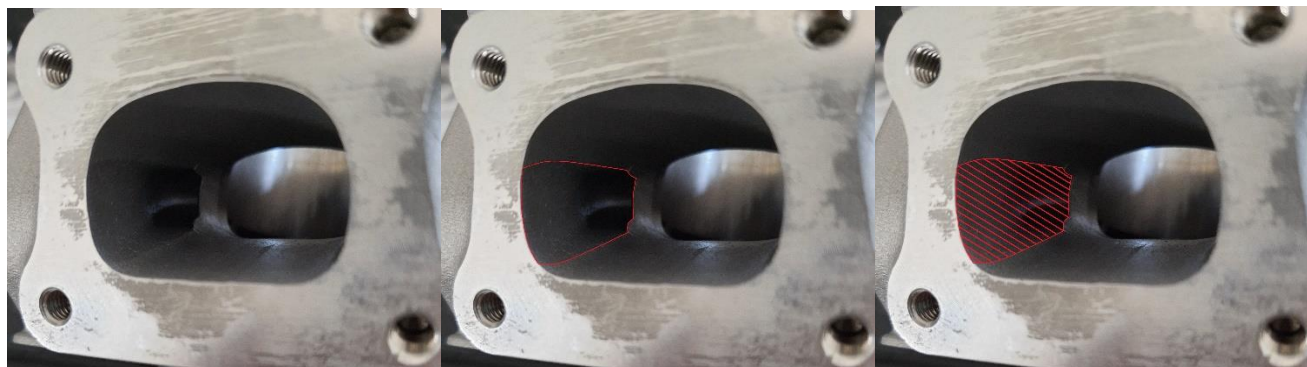
ÁREA DE RETRABALHO PROIBIDO

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



REFERÊNCIA VISUAL

LINHA DE LIMITE DE RETRABALHO

ÁREA DE RETRABALHO PROIBIDO

d) SOB NENHUMA CIRCUNSTÂNCIA A CAMISA DO CILINDRO, EM QUALQUER PARTE DO CONTORNO 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:

- a) NGK BR9EG;
- b) NGK BR10EG;
- c) NGK BR9EIX IRIDIUM;
- d) 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.

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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

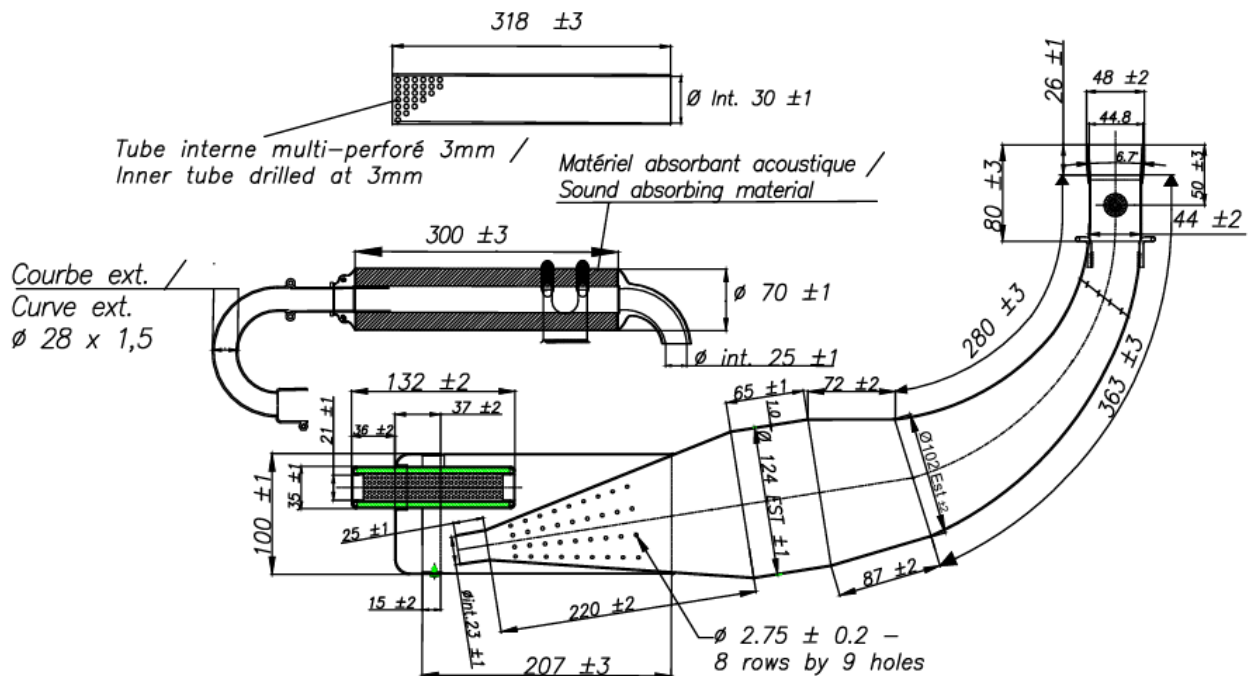
Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



ESCAPAMENTO ELTO "T23 SR"



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



- XIII Não é usada junta entre o cilindro e o coletor de escape, com ou sem o espaçador, e este 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 – SELETTRA – 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, 07 de Abril de 2025.

Comissão Nacional de Kart
Rubens Luiz Canovas Carcasci
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
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