



# Copa São Paulo de Kart 2012

## SHIFTER GRADUADOS

**ARTIGO 1º - Prova** - Será disputado em uma bateria. A duração da prova, será definido através do adendo 2 da etapa.

**ARTIGO 2º - Da Categoria** - O campeonato será disputado por pilotos a partir de **16 anos (completos)**. Permitida a participação de pilotos abaixo de 16 anos, desde que apresentem a carteira de piloto GRADUADO.

**ARTIGO 3º - Numeração (obrigatório o uso do nº na frente e atrás)** - O piloto e/ou equipe, só poderá mudar o nº mediante requerimento e se isto não causar transtorno a outras equipes ou a organização. **SHIFTER KART: Placa BRANCA com nº VERMELHO.**

**ARTIGO 4º - Abastecimento** - O abastecimento será feito pela organização da prova com combustível designado pela organização em parque fechado para a tomada de tempo como para a prova. A utilização de outro combustível ou da alteração do mesmo implica na desclassificação do mesmo. O tanque de combustível deverá ir totalmente drenado para o parque fechado antes da classificação e prova.

### **ARTIGO 5º - Peso: 175 kg**

O peso mínimo obrigatório para o conjunto kart/piloto em ordem de marcha. Esse é o peso mínimo absoluto e poderá ser verificado qualquer momento pelos Comissários Técnicos, portanto será pesado o kart em ordem de marcha. Qualquer infração por falta de peso ao término da Tomada e da Prova a equipe será excluída e desclassificada novamente.

**ARTIGO 6º - Vistoria Técnica** - Fica a cargo dos Comissários Técnicos o evento.

### **ARTIGO 7º - Equipamento Chassis / Motor (KZ2 "limitada")**

**Chassis** - Qualquer marca homologado CBA ou CIK/CBA, liberado o intercâmbio de peças entre as mesmas, e nenhuma peça do chassi não poderá sofrer alteração que mude a sua característica original constante da ficha de homologação. Liberado apenas o retrabalho no chassi para fixação da alavanca de câmbio. Só poderá usar um chassi por prova, sendo que o mesmo será lacrado.

a) O eixo deverá ser em material ferroso e imantável e deverá ainda obedecer à tabela a seguir:

Diâmetro do eixo (mm) Espessura mínima da parede (mm)

40 2,9

50 1,9

**Motor** – Permitidos os seguintes modelos homologados CIK-FIA:

- TM: modelos K7, K9(339/M/09), K9B(42/M/09), K9C(39/M/15) e KZ10(49/M/18);
- MAXTER: modelo MXV 125-07(45/M/15);
- OTK VORTEX: modelo RVXX(40/M/18);
- BMB: modelo RAZ(27/M/18)
- IAME: modelo PARILLA SHIFTER(21/M/18)

Cada um dos modelos terá apenas uma flange autorizada, a mais simples e barata. Os representantes de cada marca terão de apresentar o modelo solicitado até a semana da primeira etapa de 2011.

### **ARTIGO 8º - Demais Equipamentos –**



# Copa São Paulo de Kart 2012

- a) Escapamento - curva original homologada em aço de espessura mínima de 0,75mm e marmitta abafadora original sem retrabalho. Liberado o uso da marmitta ELTO e Marmitta em fibra de carbono desde que mantidas as características originais dos componentes. A emissão de ruídos será controlada através de decibelímetro, conforme padrão CIK-FIA, e poderá ser realizada a qualquer momento a pedido da organização.
- b) Carburadores - Delorto VSH 30mm de guilhotina. Permitido as trocas internas de peças, desde que sejam peças originais Delorto. O filtro interno de combustível e sua placa podem ser removidos, mas se mantidos deverão ser originais sem retrabalho.
- c) Câmbio - Todas as engrenagens deverão ser originais, conforme ficha de homologação.
- d) Relação: LIVRE.
- e) Flange - (modelo mais simples conforme peça padrão disponível com a Organização) sem retrabalho.
- f) Cabeçote (bolha)- Volume mínimo de 13cc até o último fio de rosca, através de bureta graduada e mistura de 50% de gasolina e 50% de óleo 2 tempos. Somente poderão ser retrabalhados para adequação da taxa do motor. As roscas de vela deverão ser mantidas originais, tanto no fio de rosca (M14 e passo de 1,25) e comprimento (18,5mm), quanto no diâmetro. É proibido que a rosca de vela ultrapasse para a câmara do cabeçote.
- g) Pistão - Permitido utilizar qualquer pistão sem retrabalho, desde que mantida a cilindrada em 125cc. (junta do cilindro liberada).
- h) Cilindro - Liberado o encamisamento e o retrabalho do cilindro de ferro fundido em liga de nickel cromo, ou banho de nicasil. **Ângulo de abertura da janela de escape máximo de 199° independentemente do valor constante da ficha de homologação do motor.**
- i) Pirâmide - original sem retrabalho, **respeitando os valores constantes da ficha de homologação e a especificação do motor.**
- j) Os itens não relacionados **de motor** deverão estar de acordo com homologação CIK/FIA.
- k) Filtro de ar - Obrigatório o uso do filtro de ar homologado CBA, sem retrabalho e completo.
- l) Ignição - analógica - Original do Motor. **É permitido adicionar massa ao rotor de ignição, desde que presa ao mesmo através de dois parafusos, sem modificar as características originais do rotor.**
- m) Biela - Original TM ou nacional das marcas Iame, KTT, PPK, MR, 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.
- n) Velas - Livre, desde que de produção em massa e originais sem retrabalho. A qualquer momento poderá ser solicitado ao preparador comprovar a procedência da vela através da embalagem ou especificação do fabricante.
- o) Cárter - Preparação Livre
- p) Pára-choques - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, conforme artigo 45º do Desportivo/ Técnico para todas as categorias.
- q) Freios - Homologado CIK/CBA e CBA. Liberada a utilização do freio Righetti Ridolfi homologação CIK-FIA 131/FR/14 nas quatro rodas para o chassi Thunder TK1 (71/CH/14).

**ARTIGO 9º - PNEUS** - MG especificação FZ ("Amarelo"), novos a cada etapa.

Parágrafo Único: Pneus Lacrados - O jogo de pneus lacrado do Treino Classificatório deverá ser o mesmo da Prova. Qualquer reposição de pneus deverá ser autorizada pelo Comissário Técnico previamente.