



Atualizado em 01/03/2010

## **CARIOCA GP 2010 DE MOTOVELOCIDADE - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS**

### **CATEGORIAS:**

#### **PRÓ 125CC (125CC 4T).**

Motocicleta de fabricação nacional ou comercializada por importador oficial ao público.

Todas as motocicletas aceitas nesta categoria devem ter motorização 4T, apropriadas para uso urbano e comercializadas com representante e assistência técnica no Brasil.

Este Regulamento Específico é complementar ao Regulamento Geral. Todos os itens não mencionados e não descritos neste regulamento, terão de ser mantidos originais conforme produzidos e homologados pelos respectivos fabricantes das motocicletas, sem qualquer tipo de alteração, modificação ou substituição.

Preparação;

Essencialmente a preparação para esta categoria é livre, não sendo necessário manter as características originais da moto.

Em resumo você pode preparar e alterar todos os itens que vem com a moto original.

Eventuais dúvidas devem ser enviadas por escrito a organização [tecnico@cariocagp.com.br](mailto:tecnico@cariocagp.com.br), com o texto "Regulamento Técnico" no campo assunto. Tais questões serão avaliadas e respondidas.

Lembrando que ainda assim impasses, serão avaliados e eventualmente julgados por uma comissão formada por preparadores e organizador.

**1 – Motor:** (seus complementos e ramificações);

**a) MOTOR** - A preparação do motor é livre, desde que se mantenha a mesma carcaça e cabeçote. Ficando a parte interna a critério único e exclusivo do piloto.

**b) CARBURADOR OU CORPO DE INJECAO** - A preparação do carburador ou corpo de injeção é livre, desde que se mantenha o corpo do carburador ou de injeção original, não alterando por modelos de outras motos. (você pode prepará-los, não alterá-los por outro modelo)

**c)** A caixa do filtro de ar deve ser obrigatoriamente mantida. Não podendo ser retirada.

**d) CDI** – totalmente livre independente de homologação.

**2 – Partes:** (citamos as mais relevantes);

**a) FREIO** – O sistema de freio é livre por completo.

**b) SUSPENSAO** – O preparo da suspensão é livre, desde que se mantenha as características externas originais, ou seja, as bengalas dianteiras. Ficando livre o preparo interno. (você pode prepará-los, não alterá-los por outro modelo) já a suspensão traseira pode ser substituída.

**3 - Reservatório suplementar**

**a)** É obrigatório o uso de um reservatório suplementar ao sistema de respiro do tanque de gasolina, que deverá ser fixado em local de fácil acesso para inspeção, com capacidade mínima de 250ml.

**b)** O sistema de recuperação de gases do motor das motocicletas originalmente equipadas e homologadas com este sistema pode ser desativado e/ou suprimido.



#### **4 – Pneus**

- a) A forma para aquisição dos pneus deve ser a constante no Artigo 9 do Regulamento Geral.
- b) Pneus de chuva só poderão ser usados durante os treinos e corrida após o Diretor de Prova declarar condição de chuva. Ou pista WET.
- c) Todos os pneus usados no Campeonato obrigatoriamente devem ter um selo de segurança ou uma marcação fornecido pela Organização. A não utilização impedirá o piloto de ingressar a pista.
- d) Pneus adquiridos no evento em uma etapa, podem ser reutilizados em outra etapa desde que ainda apresentem boas condições.

#### **5 – Tanque de Gasolina**

- a) A tampa do tanque de gasolina pode ser substituída por outra que garanta, com segurança, a estanqueidade.
- b) Válvulas do tipo sem retorno (one way) podem ser intercaladas nas mangueiras de ventilação.
- c) Não é permitido uso de respiros no tanque que não os originais homologados pelo fabricante.

#### **6 - Carenagem, rabeta e pára-lamas**

- a) Carenagem, pára-lama dianteiro e traseiro, se homologado, e rabeta (assento) são opcionais, desde que mantenham a aparência e dimensões idênticas à original (réplica) do referido modelo conforme produzido e homologado por cada fabricante.
- b) É permitido que, na reprodução da réplica da rabeta, o assento destinado ao passageiro (garupa) seja eliminado, porém, a aparência dessa carenagem deve ser similar à original homologada pelo referido fabricante.

#### **7 – Carter e tampas do motor**

- a) Tampas do motor expostas podem ser substituídas por outras feitas especificamente para competição desde que apresentem resistência a impactos e abrasão maior do que as tampas originais do modelo, Tal resistência é geralmente declarada pelo fabricante e as referidas tampas deverão ser vistoriadas e aprovadas pelo Comissário Técnico.
- b) Tampas do motor expostas podem ser protegidas por capas protetoras que reproduzam o formato original da parte coberta, A fixação das referidas proteções será feita no mínimo em dois pontos por parafusos travados com arame.
- c) Bujões, tampas de abastecimento de óleos, filtros de óleo externos assim como todos os parafusos de fixação dos circuitos externos de lubrificação e arrefecimento deverão estar travados.

**ATENCAO – PILOTOS** que provoquem vazamentos de fluidos ou óleos em pista, por razões quaisquer que não seja a explosão do motor, serão severamente punidos.

Comissão de Motovelocidade  
Federação de Motociclismo do Estado do Rio de Janeiro.