



Atualizado em 01/03/2010

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

### **CATEGORIAS:**

#### **MOTOBOY 125CC (125CC 4T).**

As categorias se caracterizam essencialmente pelas motos originalmente fabricadas para uso em vias públicas.

Motocicletas desta categoria, ainda que não sejam originalmente comercializadas com carenagem parcial, podem utilizar, desde que a mesma seja devidamente fixada a mesa superior e/ou inferior com hastes ou braçadeiras e parafusos de fixação. Outros meios de fixação não serão permitidos.

Motos produzidas por empresas com rede de concessionárias no Brasil, equipadas com sistema de injeção de combustível ou carburação, aprovadas pela Organização.

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 limitada aos itens abaixo relacionados, mantendo-se as características originais da moto.

Em resumo você não pode acrescentar nada só tirar, a moto deve manter a originalidade.

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.

Equipamento: (e seus complementos);

1. Calça e casaco de couro ou cordura com proteção interna para coluna cervical, bota de couro ou similar, luva de couro ou similar, capacete fechado com viseira, joelheiras e cotoveleiras.

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

a) MOTOR - O motor deve ser original de fábrica, tanto internamente como externamente.

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.

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

a) FREIO – O sistema de freio é livre, desde que se mantenha pinça, discos e bomba de freio originais.

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.



#### **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 – 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.