



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

SUMÁRIO

Artigo nº	página
1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS COPA SOL 300cc	2
2. CILINDRADA	2
3. PESO MÍNIMO	3
4. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO	3
5. LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO	3
6. COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTES	3
7. PNEUS	3
8. MOTOR	4
9. SISTEMA ELÉTRICO / ELETRÔNICO	6
10. CHASSI / CARENAGEM	7
11. ELEMENTOS QUE PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS	10
12. ELEMENTOS QUE PODEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA	10
13. ELEMENTOS QUE DEVEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA	10
14. ALTERAÇÕES QUE DEVEM SER FEITAS NA MOTO HOMOLOGADA	10



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

O Regulamento técnico específico de cada categoria automaticamente se sobrepõe ao texto do Regulamento Técnico Geral.

A aparência da motocicleta pronta para competição deve ser o mais fiel e aproximado possível das marcas e modelos originais disponíveis e comercializados ao público.

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

A Categoria Copa Sol 300cc, afim de permitir que os participantes tenham igualdade de competição, prevê que as motos tenham limitação de potência e peso mínimo da motocicleta.

Este regulamento poderá sofrer adequações e atualizações afim de manter a competitividade e equilíbrio entre as marcas participantes homologadas.

1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS COPA SOL 300cc

As motos admitidas na categoria 300cc devem ter motorização do modelo originalmente homologado pelo fabricante, comercializadas para uso urbano por representantes da referida marca, não sendo obrigatório que o modelo em questão permaneça em produção quando da participação na competição.

Todas as motos deverão ter documentos, podendo ser;

- Certificado de registro e licenciamento (DUT);
- Nota fiscal original ou cópia autenticada da motocicleta, emitida pelo fabricante ou concessionário com a numeração original completa do fabricante aparente e legível;
- No caso de motocicletas compradas em leilões será obrigatória a apresentação da **nota fiscal** original ou cópia autenticada de compra do referido Leiloeiro, com uma carta de Liberação do VEÍCULO CARIMBADA pelo DETRAN onde o referido chassi foi adquirido. O piloto deverá entregar na secretaria de prova durante a vistoria administrativa declaração de responsabilidade.

O Regulamento Técnico da categoria 300cc estabelece os limites nas alterações e modificações permitidas visando o equilíbrio desportivo e de custos de preparação, atendendo ainda o quesito segurança como forma de incentivo aos seus participantes.

Cabe às equipes certificar-se de que as motocicletas estejam em condições mecânicas satisfatórias para poderem ser submetidas aos testes de dinamômetro que poderão ser realizados pela Organização da Prova no decorrer do campeonato em suas vistorias técnicas, ficando a Organização da Prova isenta de toda e qualquer responsabilidade quanto a eventual dano sofrido pelas motocicletas no referido teste.

Todos os elementos/peças não mencionados nos artigos seguintes devem permanecer como originalmente produzidos pelo fabricante para o modelo homologado.

Toda e qualquer alteração na motocicleta que não estiver devidamente descrita e precisamente especificada neste regulamento é expressamente proibida.

Motocicletas Homologadas

Fabricante	Modelo
Honda	CBR 250R
Kawasaki	Ninja 300
Kawasaki	Z300
Yamaha	YZF-R3
BMW	G 310R *em análise
KTM	390 Duke *em análise

***As motos acima marcadas ainda não estão homologadas para participar desta categoria. Testes ainda são necessários para definir procedimento de redução de potência e equalização.**

2. CILINDRADA

A cilindrada deve permanecer igual à do modelo homologado originalmente. É autorizada a retificação do bloco de cilindros com o intuito de atingir o limite de cilindrada na categoria.

Fabricante	Modelo	Cilindrada
***	250cc	Liberado Kit de até 308cc
Kawasaki	Ninja 300	Até 296cc
Kawasaki	Z300	Até 296cc
Yamaha	YZF-R3	Até 321cc



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

Com exceção das motocicletas 250cc que poderá receber o kit de até 308cc, todas as demais deverão manter a sua cilindrada original.

3. PESO MÍNIMO

O peso mínimo que será aferido para as motos na categoria 300cc é;

Monocilíndrica (1 Cilindro) **130kg**

Bicilíndrica (2 Cilindros) **145kg**

Na verificação técnica final cada motocicleta será pesada nas condições em que se encontrar no final dos treinos classificatórios e no final da corrida. Nada pode ser adicionado ou retirado da moto, incluindo água, óleo e gasolina.

Em qualquer momento da manifestação desportiva o peso de uma moto (incluindo o tanque e combustível) não pode ser inferior ao peso mínimo com uma tolerância de 1kg.

Para equilibrar as diferentes configurações de motores, poderão ser aplicadas mudanças no peso mínimo regulamentado de acordo com o rendimento em corridas e treinos. As decisões sobre alterações do peso mínimo serão tomadas pela Comissão técnica a qualquer momento e serão aplicadas na manifestação desportiva seguinte.

4. NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

Os números da moto de competição devem ser expostos de forma clara e visível e conforme art.º 1 do Regulamento Técnico Geral da Categoria 300cc 2017.

5. LÍQUIDO DE REFRIGERAÇÃO

O único líquido de refrigeração autorizado é água (H²O).

6. COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTES

Fica a critério da organização eventualmente homologar e exigir o uso de um combustível comum a todos, o qual deverá ser comprado dentro do próprio evento. Sendo que na inexistência dessa condição, fica liberada a escolha do combustível, desde que dentro das especificações da norma ANP 309 de 27 de dezembro de 2001.

É proibido retirar ou adicionar qualquer tipo de produto à gasolina. No decorrer das etapas poderão ser recolhidas amostras de prova e contraprova de gasolina para análise local ou posterior, portanto, no término de cada treino e corrida cada moto deve ter no mínimo 1 litro de combustível para possível coleta.

7. PNEUS

É obrigatório o uso de pneus do fabricante, escolhidos pela Organização como fornecedor oficial e exclusivo do Campeonato.

Não é permitido fazer sulcos extras (frisos) nos pneus ou aprofundamento dos originais.

Os pneus só serão fornecidos a pilotos e equipes após apresentarem o comprovante da inscrição para a referida etapa.

A venda e distribuição dos pneus aos pilotos e equipes será realizada sempre 1 (um) dia antes do início dos treinos oficiais até término do evento.

Poderá haver duas identificações exclusivas nos pneus distribuídos em cada etapa: na banda lateral direita de cada pneu adquirido serão aplicadas, no ato da aquisição, uma identificação exclusiva constando o numeral do referido piloto adquirente e uma 2ª marcação exclusiva referente à etapa em curso. Ou ainda o uso obrigatório de um selo de segurança.

É permitido o uso de cobertores térmicos de pneus.

O piloto deverá fazer o pedido dos pneus ao fornecedor oficial por email, logo após efetuar a sua inscrição.

Todos os pneus usados no Campeonato obrigatoriamente devem ter um selo ou marca de segurança fornecido pela Organização. A não utilização impedirá o piloto de ingressar a pista

Um pneu comprado em uma Etapa, e não utilizado, poderá ser usado em qualquer outra, desde que tenha sua marca preservada, e que o controle de saída de Box versus controle de aquisição de pneus confirme a disponibilidade de pneu no estoque pessoal do piloto, comprovando assim que realmente ele dispunha de pneu sem utilização.

É obrigatório o uso de 6 (seis) adesivos, conforme descrito no Regulamento Técnico Geral. A não utilização dos adesivos impedirá a participação do piloto em qualquer atividade de pista, as penalizações estão previstas Regulamento Técnico Geral.

8. MOTOR

A capacidade cúbica do motor não poderá exceder o limite homologado;



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

Motos com motor monocilíndrico – 250cc: até 308cc;

Motos com motor bicilíndrico – Kawasaki: 296cc e Yamaha: 321cc.

A potência máxima da categoria será de 40,0cv na roda, independente de moto monocilíndrica ou não. Tolerância de 0,0cv para os testes, tendo como base para correções a norma SAE J 1349 (2004).

*Potência aferida em dinamômetro fixo da organização e que poderá sofrer pequena alteração caso a organização considere necessário.

8.1. Sistema de injeção de combustível

Motos com sistema de injeção de combustível:

- Todas as motos homologadas possuem sistema de injeção de combustível;
- Não são permitidas quaisquer alterações.
- Os instrumentos do corpo de injeção têm de permanecer como os da moto originalmente homologada.
- Os injetores devem ser unidades standard correspondentes à da moto originalmente homologada.

8.2. As cornetas de admissão

Caso o modelo homologado pelo fabricante seja equipado com elas, devem permanecer tal como produzidas pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

8.3. Cabeçote/cilindro

Motos com motores monocilíndricos;

- É permitida a preparação dos dutos do cabeçote.
- É permitido retificar o cabeçote com o intuito de alterar a taxa de compressão.
- As juntas do cabeçote e do cilindro podem ser substituídas, desde que sejam disponíveis comercialmente.
- As válvulas, sedes de válvula, tuchos, retentores, base de mola, calços e chavetas, devem ser específicos para o modelo homologado originalmente pelo fabricante.
- A retífica dos ângulos das sedes de válvulas é permitida, desde que não seja alterado o diâmetro das mesmas, com exceção das motos Kawasaki Ninja 300 que devem permanecer originais.
- Calços de mola da válvula não são permitidos.

Motos com motores Bicilíndricos;

- Não são permitidas quaisquer alterações.
- Nenhum material pode ser adicionado ou retirado do cabeçote e do cilindro.
- As válvulas, assentos de válvulas, guias, molas, tuchos, retentores, calços, válvula chaveta, retentores base de mola e mola devem ser como originalmente produzidos pelo fabricante, sem retrabalho.
- A retífica dos ângulos das sedes de válvulas é permitida, desde que não seja alterado o diâmetro das mesmas, nem a profundidade das sedes.
- Apenas manutenção normal, intervenções como prescritas pelo fabricante no modelo de manual de serviço são autorizadas.

8.4. Comandos de Válvulas

Motos com Motores Monocilíndricos;

É permitida a alteração ou substituição do tensor na corrente de comando, por componentes de livre escolha, desde que sejam peças disponíveis comercialmente.

É permitida a preparação ou substituição, com duração máxima de até 265º medida padrão 1mm de levante (lift).

Motos com Motores Bicilíndricos;

Não são permitidas quaisquer alterações.

Nas verificações técnicas finais podem ser medidos os “lifts” do comando de válvula para verificar a sua conformidade com as do modelo originalmente homologado pelo fabricante.

O ângulo de enquadramento do comando de válvulas é livre. Não é autorizado “usinar” o comando.

8.5. Engrenagem do Virabrequim ou do Câmbio

Não são permitidas quaisquer alterações inclusive nas suas dimensões.

8.6. Cilindros

Motos com Motores Monocilíndricos;

O cilindro poderá ser retificado em sua face com o intuito de aumentar a taxa de compressão.

Motos com Motores Bicilíndricos;

Não são permitidas quaisquer alterações.



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

8.7. Pistões

Motos com Motores Monocilíndricos;

A substituição dos pistões é permitida para motos monocilíndricas.

Motos com Motores Bicilíndricos;

Não são permitidas quaisquer alterações, incluindo o polimento e retirada de material.

8.8. Anéis de Segmento

Não são permitidas quaisquer alterações.

8.9. Pinos do Pistão e Travas

Não são permitidas quaisquer alterações.

8.10. Bielas

Não são permitidas quaisquer alterações, incluindo o polimento ou retirada de material.

8.11. Virabrequim

Não são permitidas quaisquer alterações, incluindo o polimento ou retirada de material.

8.12. Câmbio e todas as outras partes do câmbio (ou seja, tampa do alternador, tampa de embreagem etc.).

Não são permitidas quaisquer alterações no câmbio.

As tampas laterais e câmbio do motor contendo óleo que possam entrar em contato com o solo na sequência de uma queda podem estar protegidas por uma segunda cobertura em material compósito (fibra de carbono ou kevlar®).

Placas e/ou barras em alumínio ou em aço também são permitidas. Todos estes dispositivos devem ser concebidos para serem resistentes à queda e estar corretamente fixados e seguros.

8.13. Transmissão secundária / câmbio

Não é autorizado uso de sistema externo que possibilite a mudança rápida da caixa de velocidade (quick-shift system) associado ao seletor de mudanças.

Não são autorizadas outras modificações à caixa de velocidades e ao seletor de mudanças.

É permitida a alteração das dimensões da coroa, pinhão e corrente. A cobertura da corrente pode ser modificada ou eliminada.

É permitido o uso de regulador da corrente.

8.14. Embreagem

Não são permitidas quaisquer alterações.

Os discos de embreagem podem ser substituídos, mas o seu número deve ser igual ao do modelo originalmente homologado pelo fabricante.

As molas da embreagem podem ser alteradas ou calçadas.

8.15. Bombas de óleo e tubos de óleo

Não são autorizadas alterações às bombas.

Os tubos de óleo podem ser modificados ou substituídos. Na eventualidade de substituição dos tubos de óleo com alta pressão, estes devem ser de metal reforçado com terminais vulcanizados ou de rosca.

8.16. Radiadores de água e de óleo

Motos com Motores Monocilíndricos;

A fim de adequar a capacidade de refrigeração das motos Honda 250cc para até 308cc, esses modelos poderão receber a instalação de radiadores adicionais, ou terem seu radiador substituído por um de maior capacidade.

Motos com Motores Bicilíndricos;

Não é permitido substituir, modificar, reposicionar ou adicionar radiadores de água ou óleo. É permitida a retirada da tinta de fábrica do radiador.

As mangueiras do sistema de refrigeração do motor (água) podem ser substituídas por outras similares se específicas para esse fim e suas extremidades deverão ser fixadas por abraçadeiras metálicas.

O ventilador do radiador de água pode ser retirado assim como a tela de proteção, sensor de temperatura, interruptor térmico de acionamento do ventilador e a válvula termostática inerente ao sistema de refrigeração.

O reservatório expander do sistema de refrigeração não poderá ser eliminado, porém, poderá ser reposicionado ou substituído por similar desde que sua capacidade interna seja igual ou maior que o referido



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc

CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

reservatório original. O tubo de respiro do reservatório expansor deve terminar na quilha da carenagem inferior, área destinada à contenção de vazamentos de fluidos do motor.

O sistema de refrigeração deverá conter somente água (H²O). Não é permitido o uso de qualquer solução ou aditivo.

Em caso extremo de temperatura ambiente, o Diretor de prova pode autorizar o uso de uma mistura de álcool etílico à água.

8.17. Caixa de ar

- Para motos com motores bicilíndricos a caixa de ar deve permanecer tal como foi produzida pelo fabricante para a moto originalmente homologada, assim como o elemento filtrante, mas os tubos de drenagem e/ou de respiro devem estar fechados. Apenas a moto Ninja 300 poderá ter seu elemento filtrante removido.
- Para motos com motores monocilíndricos é permitida a retirada total ou parcialmente da caixa de ar. É proibida a modificação através de desbaste, corte, inclusão ou retirada de qualquer material ou qualquer outra modificação na estrutura da caixa de ar e no sistema de alimentação.
- O filtro de ar pode ser removido, alterado ou substituído para as motos Honda e Kawasaki.
- Todas as motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa de ar e nela escoar.

8.18. Alimentação de combustível

Motos com sistema de injeção de combustível;

Podem ser acrescentados filtros de combustível.

8.19. Sistema de escapamento

O sistema de escapamento (curvas coletoras e ponteira) pode ser modificado ou substituído a livre escolha. Por questões de segurança, as arestas expostas do(s) tubo(s) de escape devem ser arredondadas para eliminar quaisquer arestas vivas.

Não é permitido cobrir o sistema de escape, com exceção das áreas junto aos pés do piloto e nas áreas em que há contato com carenagem para proteção do calor.

O nível de ruído máximo permitido é de 125db/A, com uma tolerância de +5db/A no final da corrida.

A medição do nível de ruído deve ser efetuada. A medição do nível de ruído deve ser efetuada com o decibelímetro a uma distância de 2 metros do escape. 1.25.2. Os escapes após a verificação não poderão ser substituídos sem autorização do Comissário técnico. Se após uma queda o escape ficar danificado, o piloto deverá providenciar uma nova verificação. 1.25.3. O piloto deverá acelerar gradualmente o motor até chegar ao RPM definido para cilindrada da moto. A medição deverá ser efetuada quando o motor chegar aquele valor de RPM. 1.25.4. Afirmar que não houve medição do ruído durante as verificações técnicas não será motivo de recurso. A conformidade com as normas é da responsabilidade do piloto.

Quadro RPM para leitura	
1 Cilindro	2 Cilindros
4.000 RPM	4.500 RPM

9. SISTEMA ELÉTRICO / ELETRÔNICO 9.1.

Ignição / ECU

Motos com Motores Monocilíndricos;

O sistema original pode ser modificado conforme descrito apenas;

- É permitido alterar a unidade de controle do motor (ECU) do modelo originalmente homologado pelo fabricante, ou ser acrescentado um módulo de injeção adicional.
- As velas de ignição podem ser substituídas.

Motos com Motores Bicilíndricos;

Não são permitidas quaisquer alterações.

9.2. Alternador e motor de arranque

Não são permitidas quaisquer alterações.

O motor de arranque deve funcionar normalmente, devendo ser sempre possível ligar o motor no decorrer da manifestação desportiva.

9.3. Equipamento adicional

A adição de um equipamento de transmissão por infravermelhos entre o piloto/moto e a sua equipe para uso exclusivo de transmissão de informação dos tempos por volta é autorizado.

A adição de um equipamento GPS com a finalidade de informar o tempo por volta e/ou classificação é autorizado.



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

Esse equipamento deverá estar devidamente fixado à moto.

Toda transmissão de dados do equipamento de aquisição de dados ou (ECU) deverá ser realizada dentro do BOX.

9.4. Instalação elétrica

A instalação elétrica original pode ser modificada, desde que atenda às exigências deste Regulamento, sendo a sua aprovação a critério da Organização da Prova.

O conjunto da chave de ignição pode ser recolocado ou substituído.

É obrigatório fornecer ao comissário técnico na vistoria preliminar a localização exata das chaves que trocam os mapas de injeção e (ou) ignição da moto homologada, bem como sua conexão na instalação elétrica. Qualquer alteração nas localizações das chaves deverá ser informada ao comissário técnico por escrito.

O comissário técnico poderá a qualquer momento solicitar a para verificação técnica o sistema elétrico parcial ou total da motocicleta.

As infrações serão aplicadas conforme art. 6 do Regulamento Desportivo.

9.5. Bateria

A bateria pode ser substituída, porém, sua capacidade de partida deve ser igual ou superior ao do modelo originalmente homologado.

10. CHASSI / CARENAGEM

10.1. Chassi e sub-chassi (chassi B)

O chassi deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada, exceto as modificações descritas;

- O chassi só pode ser perfurado para a fixação de peças aprovadas (suportes da carenagem e pontos de fixação do amortecedor de direção).
- Todas as motos deverão ter gravados em seu chassi os números de série originalmente marcados pelo fabricante (número de chassi). Ver item 1.
- Os suportes do motor ao chassi devem permanecer tal como produzidos pelo fabricante para a moto originalmente homologada.
- O sub-chassi (Berço Traseiro do Chassi) traseiro pode ser modificado ou substituído. A modificação deverá ser submetida à análise pela comissão técnica para sua homologação.
- Podem ser acrescentados suportes suplementares para o banco.
- Apoios salientes não estruturais podem ser retirados desde que não afetem a segurança da construção do conjunto do chassi. Os acessórios aparafusados ao sub-chassi (chassi B) traseiro podem ser retirados.

10.2. Suspensões/mesas/bengalas – dianteiras

A estrutura das suspensões/mesas/bengalas (cilindros externos e internos etc) deve permanecer tal como produzida pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

As partes internas das suspensões originais podem ser modificadas.

Podem ser instalados kits de cartuchos e válvulas de amortecimento, sempre a nível interno.

Nenhum sistema de suspensão controlada eletronicamente pode ser usado. Caso a moto homologada utilize este sistema, deve permanecer como originalmente homologado.

Os tampões superiores da bengala podem ser modificados ou substituídos.

Não existem restrições quanto à quantidade ou qualidade do óleo utilizado nas suspensões dianteiras.

As mesas (mesa superior e inferior) assim como qualquer ponto de ligação, devem permanecer tal como originalmente produzidos pelo fabricante para a moto homologada.

O amortecedor de direção pode ser substituído ou adicionado, caso não exista no modelo homologado. O amortecedor de direção não pode atuar como batente da direção.

10.3. Braço oscilante

Todas as partes integrantes do braço oscilante devem permanecer tal como foram produzidas pelo fabricante para a moto originalmente homologada (incluindo o sistema basculante de articulação do amortecedor traseiro e seus respectivos tirantes).

Os suportes do cavalete traseiro podem ser soldados ou aparafusados ao braço oscilante. Estes devem ter as arestas arredondadas (com um raio amplo). Os parafusos utilizados para a fixação devem ficar embutidos (não salientes).



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

Por motivos de segurança, é obrigatória a instalação de uma proteção da corrente de forma a não permitir que o pé do piloto ou qualquer outra parte do corpo fique preso entre a parte inferior da corrente e a coroa conforme DIAGRAMAS existente no Regulamento Técnico Geral Copa Sol 300cc 2017.

10.4. Suspensão traseira

Os amortecedores traseiros podem ser modificados internamente, podendo ser alterado o sistema do seu fechamento (Blindagem Original), as fixações originais ao chassi e ao braço oscilante (links) devem ser mantidas e o jogo da suspensão traseira (basculante) tem de permanecer tal como originalmente produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

A mola ou molas da suspensão traseira devem ser mantidas originais.

É permitido o uso de orifício fixado através de rosca ou solda, na base do corpo do amortecedor, que permita o abastecimento e substituição do óleo ou nitrogênio.

Nenhum sistema de suspensão controlado eletronicamente pode ser utilizado. Se a moto homologada utilizar um destes sistemas deve permanecer como originalmente homologado.

10.5. Rodas

Não são permitidas quaisquer alterações que não estejam descritas.

As rodas devem permanecer como produzidas pelo fabricante para a moto originalmente homologada, sem qualquer alteração.

Se o desenho original da roda traseira incluir um sistema de amortecimento de transmissão (tipo contrachoque ou outro), este deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

Não são permitidas quaisquer alterações nos eixos de roda.

Os chumbos de balanceamento das rodas podem ser retirados, adicionados ou substituídos.

10.6. Freios

Os discos dos freios podem ser substituídos desde que seja respeitado o seguinte:

- a) Devem ser do mesmo material dos discos originalmente homologados para o modelo;
- b) Quando os discos homologados forem do tipo wave, a forma do disco de substituição, se for do tipo wave deve respeitar a do modelo original. Um disco do tipo wave pode ser substituído por um circular;
- c) A espessura dos discos pode ser aumentada em 20%, mas devem “encaixar” nas pinças de freios homologadas originalmente sem qualquer modificação;
- d) O diâmetro dos discos pode ser aumentado em até 05%.

As pinças de freio traseiro e dianteiro, assim como os seus pontos de fixação devem ser os originais do modelo originalmente homologado.

O suporte da pinça do freio traseiro pode ser montado fixo no braço oscilante, mas o suporte deve manter os mesmos pontos de fixação da pinça da moto originalmente homologada. A modificação destas peças é autorizada. Por esta razão, o braço oscilante pode ser alterado para permitir a fixação do suporte, por soldadura, furação ou aplicação de helicólio.

As bombas de freio, dianteira e traseira podem ser substituídas, (sendo que as mesmas sejam peças disponíveis comercialmente). Os depósitos de óleo dos freios podem ser substituídos por outros, desde que sejam de boa qualidade e apresentem condições de segurança.

Os tubos hidráulicos dos freios traseiros e dianteiro podem ser alterados.

As pastilhas e lonas de freio traseiras e dianteiras podem ser substituídas por outras de qualquer marca. Não são autorizadas condutas de ar adicionais para refrigeração dos freios.

10.7. Guidão e comandos

Os guidões podem ser substituídos.

Os guidões e os comandos (manetes e manicotos) podem ser colocados em uma posição diferente da original.

O acelerador deve voltar automaticamente à sua posição inicial quando não estiver acionado.

O conjunto acelerador e cabos associados podem ser modificados ou substituídos (sempre mantendo dois cabos, acelerador e retorno).

Os manetes de embreagem e do freio podem ser substituídos.

Os interruptores podem ser substituídos, mas os interruptores do motor de arranque e do corta-corrente devem ficar localizados no guidão ao alcance do dedo do piloto.

Não é permitido o uso de manetes, quebradas, serradas, empenadas ou emendadas.



REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL

10.8. Pedaleiras

As pedaleiras podem ser colocadas em uma posição diferente do original, mas os suportes devem ser montados no chassi. Os dois pontos de fixação originais (pedais de freio e de marchas) devem ser respeitados.

Os apoia-pés podem ser rígidos ou do tipo retrátil, devendo neste caso ter um dispositivo que automaticamente os devolva à posição original.

As extremidades dos apoia-pés devem ser arredondadas em forma de esfera, com um raio mínimo de 8mm. Os apoia-pés fixos devem ter a extremidade redonda fabricada em alumínio, plástico, Teflon® ou em material de tipo equivalente com um raio mínimo de 8mm.

10.9. Tanque de combustível

O tampão do tanque de combustível pode ser alterado ou substituído por outro do tipo de rosca (screw-on) (SAFETY).

O tanque de combustível pode ser completamente preenchido com material de proteção contra o fogo (espuma para o retardamento da combustão, i.e. Explosafe®).

O conector do tanque deve permanecer tal como produzido pelo fabricante para a moto originalmente homologada.

Os tanques de combustível equipados com tubos de respiro devem estar munidos com válvulas não reversíveis e ligados a um depósito com uma capacidade mínima de 296cc feitos de material resistente à gasolina.

10.10. Carenagem e para-lama

- a) É obrigatória a montagem de conjunto de carenagem completo nas motos em que originalmente não forem fabricadas com este equipamento, conforme DIAGRAMAS existente no Regulamento Técnico Geral da Copa Sol 300cc 2017.
- b) A carenagem e o para-lama dianteiro são de uso obrigatório e de livre procedência. Não é permitida a utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono na sua construção.
- c) É obrigatório o uso da bolha ou para-brisa na carenagem frontal, é de livre escolha, devendo ser incolor, transparente e de material não cortante.
- d) Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem comprometidas visualmente com rachaduras e/ou estejam quebradas ou ainda em mau estado de conservação, incluindo sua pintura.
- e) O conjunto das fixações que suportam os instrumentos na carenagem pode ser alterado ou substituído, não sendo autorizado o uso de titânio, carbono ou compostos de carbono.
- f) A carenagem inferior deve ser construída ou modificada de forma a poder reter, em caso de falha do motor, pelo menos metade da capacidade total do óleo e do líquido de refrigeração do motor (no mínimo de 2 litros). As aberturas laterais da carenagem inferior, devem estar localizadas a uma distância mínima de 50mm acima do fundo da carenagem.
- g) A parte inferior da carenagem (spoiler) deve ter uma ou duas aberturas no máximo, com um diâmetro de 25mm, as quais devem permanecer fechadas em condições de piso seco, sendo apenas abertas nos treinos ou corridas com piso molhado, condição esta que será determinada pelo Diretor de Prova.
- h) O para-lama traseiro fixo ao braço oscilante pode ser incorporado, mas deve ser fixada através de no mínimo quatro parafusos. As arestas expostas devem ser arredondadas.

10.11. Rabeta/banco

A Rabeta e de uso obrigatório e de livre procedência. Não é permitida a utilização de fibra de carbono ou de compostos de carbono na sua construção, conforme DIAGRAMAS existente no Regulamento Técnico Geral da Copa Sol 300c 2017.

O sistema de fecho do banco da moto originalmente homologada pode ser removido.

10.12. Elementos de fixação (Parafusos e Porcas)

Os elementos de fixação (parafusos e porcas) standard podem ser substituídos por outros de qualquer material ou tipo, não sendo permitida a utilização de peças feitas em titânio. A resistência e o tipo devem ser no mínimo equivalentes ao do modelo homologado, podendo ser excedida a resistência da fixação substituída.

Os elementos de fixação podem ser perfurados para receber arame de freiar, não sendo permitida a realização de alterações com a finalidade de redução de peso.

Os elementos de fixação da carenagem podem ser substituídos por outros do tipo rápido.

Parafusos e porcas de alumínio só podem ser utilizados em zonas não estruturais.

11. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER ALTERADOS OU SUBSTITUÍDOS

Pode ser utilizado qualquer tipo de líquido nos freios e suspensões.



**REGULAMENTO TÉCNICO GERAL – CATEGORIA 300cc
CAMPEONATO BR/NORDESTE DE MOTOVELOCIDADE 2017 – COPA SOL**

As juntas deverão ser vendidas comercialmente. Os apoios dos instrumentos e associados. Pintura e acabamento das superfícies exteriores.

As fixações ao chassi das partes não originais (carenagem, escape etc) não podem ser feitas em titânio.

As coberturas para proteção do motor, chassi, corrente, pedaleiras etc., podem ser feitas em materiais compostos.

12. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS PODEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA

Velocímetro.

Proteção da corrente, desde que esta não se encontre incorporada no para-lama traseiro.

Acessórios aparafusados ao sub-chassi (chassi B).

Sistema antipoluição PAIR (Injeção de Ar na Saída de Escape) completo ou parcial (mangueiras, válvulas, conectores e etc.). É permitido fechar os orifícios que ficarem expostos após a remoção dos componentes.

13. OS ELEMENTOS A SEGUIR INDICADOS DEVEM SER RETIRADOS DA MOTO HOMOLOGADA

Faróis dianteiros, lanterna traseira e piscas.

Espelhos retrovisores. Buzina. Suporte da placa.

Caixa de ferramentas.

Ganchos para capacetes e/ou bagagem. Pedais e alças para passageiro.

Barras de proteção e descanso lateral e central

14. DEVEM SER REALIZADAS AS SEGUINTE ALTERAÇÕES NA MOTO HOMOLOGADA

As motos devem estar equipadas com um interruptor que corte a corrente de ignição ou botão capaz de desligar o motor, o qual deverá ser instalado em qualquer um dos lados do guidão, mas ao alcance dos dedos da mão, quando em posição de pilotagem.

Todos os tampões e bujões de enchimento ou drenagem, filtros de óleo exteriores bem como todos os parafusos de fixação dos circuitos de lubrificação, arrefecimento e assistência hidráulica, tampas de motor, tampas do braço oscilante têm de estar devidamente frenados (lacrados).

Todas as motos devem ter um sistema de respiro de óleo fechado. O tubo do respirador do óleo do motor deve estar ligado à caixa de ar ou expensor, para onde deve ser feito o escoamento. Todas as motos devem ter obrigatoriamente um conta-giros devidamente aferido.

Os tubos de respiro (combustível e água) devem escoar através de saídas existentes e estarem ligados a um expensor com capacidade mínima de 250cc.

ATENÇÃO - Pilotos que provoquem vazamento de fluido ou óleo em pista, por razões quaisquer que não seja a explosão do motor, ou acidente (ou seja, negligência mecânica ou agravamentos diversos de risco) serão severamente punidos com o impedimento de participação em 1 (uma) Etapa do Campeonato.

Comitê Organizador Copa Sol 2017