



Regulamento Técnico Específico do Campeonato Goiás SuperBike 2018 Categorias Sport 300cc, Sport 300cc Light, Sport 300cc Master

A preparação para esta categoria é restrita, essencialmente original. Todos os itens que não estejam aqui explicitamente mencionados devem obrigatoriamente ser mantidos originais como saem de fábrica, não cabendo nenhuma interpretação deste item, tão pouco nenhuma alteração, modificação ou preparação de nenhum item. As motos devem ser originais. Sem qualquer reparação ou alteração que interfiram no desempenho do motor original.

Motocicletas homologadas para a categoria

- Kawasaki Ninja 300cc, 142kg.
- Yamaha R3, 142kg.

As motos serão pesadas com seus fluidos (ordem de marcha). Não existe tolerância para o limite de peso.

1 – Motor: Seus complementos e ramificações

- a)** Motor – A preparação do motor é totalmente restrita, proibida, e sem margens de tolerância.
- b)** Comandos - Originais.
- c)** Ângulos de Válvula - Originais
- d)** Cabeçote, Dutos e demais – Originais sem tolerância.
- e)** Juntas - Originais
- f)** Virabrequim - Original
- g)** Carcaça do Motor - Original
- h)** Velas - Originais
- i)** Óleo do Motor - livre
- j)** Pistão - Original
- k)** Frição - Original
- l)** Corpo e Modulo de Injeção – ECU deve ser mantida original, assim como todo o restante do conjunto composto por bicos, pressão, bomba de gasolina e todos os itens não relacionados aqui, mas que fazem parte do conjunto.
- m)** Caixa de filtro de ar deverá permanecer original, assim como filtro e condutores de ar.

2– Partes

- a)** Freio – Deve ser mantido original. Apenas a substituição das linhas (ou flexíveis) será permitida;
- b)** Pinças – Originais;
- c)** Cilindro Mestre - Original;
- d)** Discos – Originais;
- e)** Pastilhas – Podem ser trocadas por modelos similares do mesmo tamanho e encaixe;
- f)** Amortecedor traseiro- Todo conjunto deve ser mantido original, somente seu preparo interno é livre, não será permitido uso de orifício externo ou bico suplementar;
- g)** Suspensão dianteira – Todo o conjunto de suspensões deve ser mantido original, obrigatoriamente. Sem acoplamento de sistemas, peças e formas de interferência em seu funcionamento. Somente seu preparo interno é livre, através



da alteração da viscosidade do óleo, calços, válvula, mantendo-se as características externas originais e o modelo de funcionamento interno. A substituição completa do cartucho interno é proibida;

h) Escapamento – O sistema de escape está liberado para a troca desde o coletor até a ponteira, ficando a cargo do piloto optar pelo conjunto que melhor lhe servir. É proibido o uso de mantas térmicas, tais quais como termo tape;

i) Fuel Management (Gerenciador de Combustível) PowerCommander
Não é permitida a instalação de um módulo gerenciador de combustível. Nada além da ECU original deve estar em funcionamento na moto. Assim como a troca da ECU por outra através da contrafação inclusive da aparência é absolutamente vetada;

j) Transmissão - Corôa, corrente e pinhão, são de livre escolha desde que se mantenham o passo original/520;

k) Amortecedor de direção - permitido o uso.

Obs.: A Organização do Campeonato se reserva o direito de durante o final de semana de prova, substituir aleatoriamente as ECU's das motos entre si sem aviso prévio, com a reposição da ECU original ao final da prova.

3- Potência - A potência máxima permitida medida na roda é de **41,00 WHP, sem tolerância, medida em dinamômetro oficial da prova para a Yamaha R3 e Kawasaki Ninja 300.**

PNEUS

1. É obrigatório o uso da marca **PIRELLI**, homologados e do lote destinado a aquela etapa do Goiás SuperBike com suas devidas marcações.
2. Existe a obrigatoriedade de compra mínima de um par de pneus por etapa, do fornecedor oficial do evento.
3. Pneus marcados de etapas anteriores podem ser reutilizados para treinos desde que ainda apresentem boas condições de uso. Não é permitido inverter o sentido de rotação do pneu.

COMBUSTIVEL

Gasolina dentro das especificações da **ANP**.

CARENAGEM

As motos deverão manter a aparência do modelo original podendo ser substituída a carenagem por modelo Racing que respeite este critério.

Presidente do Júri: Roberto Boettcher
Diretor de prova: Antônio dos Santos
Membro do Júri: Amélio Toledo Junior
Membro do Júri: Marcio Antonio dos Anjos
Diretor Técnico: Gilson Romani
Vistoria: Helios dos Santos
Chefe de Sinalização: Marcio Antonio dos Anjos
Cronometragem: Equipe Escadinha
Secretária: Waleria Borges