

Campeonato Gaúcho de Motovelocidade
Categoria 150 cc 4T Escola
Especificações Técnicas

Índice

Artigo Nº	Pag. Nº
Vistoria técnica e procedimentos	02
Especificações Técnicas da categoria	03
1. Sistema elétrico	04
2. Escapamento	04
3. Suportes de pedaleiras, pedaleiras e pedais de câmbio e freio	04
4. Suspensão traseira	04
5. Suspensão dianteira	05
6. Carburador	05
7. Caixa e filtro ar	05
8. Chassi	05
9. Transmissão final (coroa / corrente / pinhão)	05
10. Cabos de comando	06
11. Motor / Câmbio	06
12. Pneus	06
13. Guidão / Direção	07
14. Acelerador e Manetes (freio e embreagem)	07
15. Combustível	07
16. Carenagem	07
17. Rodas e aros	08
18. Freios (dianteiro e traseiro)	08
19. Instrumentos	09
20. Proibições	09

Campeonato Gaúcho de Motovelocidade Categoria 150 cc 4T Escola

Todas as motocicletas admitidas no campeonato Gaúcho de Motovelocidade obrigatoriamente devem preencher os requisitos obrigatórios deste regulamento.

Conforme o Regulamento Técnico para esta categoria esclarece as alterações e modificações permitidas são limitadas visando um custo de preparação e operacional baixo, como forma de incentivo aos participantes, sendo que a maioria das alterações e modificações incidem e se aplicam ao quesito segurança e homogeneização da categoria.

É permitido o uso de freio a disco nas motocicletas não homologadas pelo fabricante (MHA) com este sistema de freio dianteiro conforme descrito no Artigo 18 alínea "a" deste regulamento.

É permitido o uso da tampa lateral esquerda dos motores das motocicletas (tampa do magneto) modelos KS e FAN, em modelos originalmente homologadas com sistema de partida elétrica nas quais o sistema de partida tenha sido eliminado conforme Artigo 1 alínea "g" deste regulamento.

Esta categoria embora não seja originalmente homologada e comercializada com carenagem integral, obrigatoriamente, só poderá participar deste campeonato se equipada com este item aerodinâmico homologado pela FGM conforme previsto e descrito nas alíneas do Artigo 16 neste regulamento.

Todos os itens não mencionados e não descritos neste regulamento, obrigatoriamente terão de ser mantidos originais conforme produzidos e homologados pelo fabricante deste modelo sem qualquer tipo de alteração, modificação ou substituição.

Vistoria Técnica e Procedimentos

Emendas de aperfeiçoamento a este Regulamento Técnico estão previstas no decorrer do Campeonato na intenção de garantir sempre a competição justa e imparcial.

Se forem verificadas infrações ao Regulamento Técnico durante as referidas vistorias o piloto e sua equipe têm a oportunidade de reparar as referidas infrações e reapresentarem a motocicleta e ou equipamento de acordo com o regulamento a uma nova vistoria marcada e acordada com o Comissário Técnico, que em atenção deve permitir que o piloto realize no mínimo uma sessão de treinos oficiais (cronometrados).

Sempre que uma motocicleta se acidente durante os treinos e ou warm-up obrigatoriamente deve ser tecnicamente avaliada no estado de acidentada e vistoriada após os reparos efetuados e necessários de acordo com esta regulamento para continuar participando do evento.

Não é permitido que dois pilotos verifiquem uma mesma moto da mesma categoria.

A qualquer momento os pilotos e equipes estão sujeitos a convocação da Vistoria Técnica para eventual recolha de amostras de gasolina para procedimentos de análise posterior.

No final da corrida de cada etapa as motocicletas obrigatoriamente ficarão em parque fechado por 30 minutos contados a partir da hora da bandeirada ao 1º colocado.

Durante estes 30 minutos todas as motocicletas em parque fechado estarão sujeitas a eventuais protestos requeridos por outros concorrentes exclusivos da mesma categoria.

As três primeiras motocicletas classificadas ficarão sujeitas a eventuais inspeções técnicas assim como outras que, por decisão e a critério do Diretor Técnico e ou do Júri do evento, forem entendidas como necessário.

Para efeito de identificação, as motocicletas, tanto nos treinos oficiais como nas provas, deverão possuir no mínimo o numeral de identificação em três espaços distintos: um na dianteira e um em cada lateral (direita / esquerda). É obrigatório que, o numeral dianteiro, se não colocado no centro, deverá ser colocado voltado para o lado da torre de cronometragem do referido circuito.

A numeração deverá seguir o ranking da CBM, ou um número reservado, fora dos já atribuídos.

Não haverá obrigatoriedade de cor de fundo específica para os numerais de identificação porém, obrigatoriamente deve existir total contraste (a ser avaliada) entre a cor padrão do numeral e seu local de instalação e estará sujeito a aprovação pelo corpo técnico da CBM.

A cor, dimensões e estilo (tipo) dos numerais obrigatoriamente devem seguir o padrão conforme descrito a seguir e demonstrado **conforme representação gráfica 05 e 06**:

Dimensões mínimas do numeral dianteiro	
Altura mínima	160 mm
Largura mínima	80 mm
Largura mínima de traço	28 mm
Espaço mínimo entre numerais	15 mm

Dimensões mínimas dos numerais traseiros ou laterais	
Altura mínima	120 mm
Largura mínima	60 mm
Largura mínima de traço	25 mm
Espaço mínimo entre numerais	15 mm

Formato dos numerais:

Futura Heavy
Futura Heavy Italic
Univers Bold
Univers Bold Italic
Oliver Med.
Oliver Med. Italic
Franklin Gothic
Franklin Gothic Italic

ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA 150 cc 4T Escola.

1. Sistema elétrico:

- É permitido modificar o chicote elétrico original ou anular a fiação elétrica desnecessária ao funcionamento e controle do motor, bem como substituir o chicote elétrico original por outro, que atenda com segurança ao funcionamento e controle do motor.
- A ou as bobinas de carga do alternador e todos os componentes correlatos a este circuito elétrico (de carga) podem ser desligadas ou retirados.
- Os piscas buzina, farol completo, lanterna traseira e suporte, assim como interruptor do freio dianteiro e freio traseiro, obrigatoriamente, devem ser retirados.
- O comando de luzes, piscas e buzina, originalmente instalados no guidão, obrigatoriamente, devem ser retirados.
- O circuito elétrico do corta motor e respectivo interruptor, obrigatoriamente, permanecem em funcionamento. Porém, o botão interruptor deste sistema pode ser substituído por outro similar para esta função específica. O interruptor do corta motor só poderá ser do tipo liga desliga e não o do tipo acionado por pressão.
- O interruptor do corta motor é, obrigatoriamente, instalado no guidão, no lado interno da manopla direita ou esquerda, e deve poder ser acionado sem que as mãos sejam retiradas das respectivas manoplas.
- O sistema de partida elétrica pode ser desativado por opção nas motocicletas originalmente homologadas com este sistema porém, se o referido sistema for eliminado as peças retiradas serão exclusivas e inerentes a este sistema incluindo a obrigatoriedade da substituição da tampa esquerda do motor (tampa do magneto) por outra original da marca.

2. Escapamento:

- O escapamento e silencioso original, obrigatoriamente deverão ser substituídos por outro que obrigatoriamente deve ser de fabricação nacional e homologado pelo referido fabricante e disponíveis para venda no comércio de motopeças, não sendo permitido o uso de escapamentos e silenciosos sem marca, não comercializados e / ou de fabricação particular.

- b) O limite máximo de ruído não pode ultrapassar o valor de 107 dB/A + 2 dB/A de tolerância, com o pistão do motor funcionando a uma velocidade média de 11 metros p/ segundo = a 6.650 RPM.
- c) A extremidade do silencioso do escapamento, obrigatoriamente, não poderá ultrapassar a extremidade traseira da rabetada da carenagem e ou a banda de rodagem do pneu traseiro, **conforme representação gráfica.**
- d) O bocal de saída de gases do escapamento obrigatoriamente deve ser arredondado sem qualquer aresta e deve terminar de modo que os gases expelidos sejam direcionados para trás de forma a não provocarem poeira e não sujem o pneu **conforme representação gráfica.**
- e) Não é permitido o uso de capa protetora no corpo do silencioso.
- f) É obrigatório que no mínimo os pontos de fixação do escapamento e do silencioso sejam os mesmos do modelo original porém, pode ser acrescido de outros pontos conforme instrução de instalação de cada fabricante.
- g) O silencioso deverá estar instalado paralelo ao chassi e à roda traseira sem ângulo de abertura.

3. Suportes de pedaleiras, pedaleiras e pedais de câmbio e freio:

- a) Os suportes e as pedaleiras direita e esquerda do piloto, pedais de freio e câmbio podem ser substituídos e ou reposicionados, em uma nova posição, desde que as pedaleiras fiquem posicionadas, impreterivelmente, sempre entre a posição original e o eixo da roda traseira.
- b) O comprimento mínimo permitido para as pedaleiras é de 70 mm **conforme representação gráfica.**
- c) Os suportes das pedaleiras esquerda e direita, obrigatoriamente, serão fixados por parafusos nos mesmos pontos de fixação dos suportes originais, não podendo, em hipótese alguma, ser parte integral do chassi e ou fixadas por meio de soldas.
- d) As extremidades das pedaleiras direita e esquerda obrigatoriamente devem terminar em formato arredondado.

4. Suspensão Traseira:

- a) Os amortecedores traseiros originais podem ser substituídos por outros da mesma marca com comprimento entre os dois pontos de fixação (amortecedor na posição de destendido) inferiores ao original do original homologado para este modelo.
- b) É permitido o uso de calços externos nas molas dos amortecedores traseiros, porém as molas, obrigatoriamente, permanecem originais sem qualquer tipo de alteração.
- c) Os pontos de fixação dos amortecedores traseiros permanecerão, obrigatoriamente, os originais, homologados pelo fabricante deste modelo.
- d) A balança da suspensão traseira obrigatoriamente deverá ser a mesma referente ao modelo registrado no documento (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo) da motocicleta.
- e) É permitido o uso de orifícios rosqueados, na base do corpo dos amortecedores traseiros, que permitam o abastecimento e/ou substituição de óleo.

5. Suspensão Dianteira:

- a) Os amortecedores das motocicletas não equipadas com sistema de freio a disco podem ser substituídos pelos da suspensão dianteira do modelo com freio a disco, por motivo de segurança conforme descrito no Artigo 18 alínea "a" deste regulamento.
- b) As dimensões do pistão dos amortecedores (caneta ou flauta) pode sofrer alterações exclusivamente no diâmetro das furações inferiores originais porém, seu comprimento é mantido original conforme homologado pelo fabricante.
- c) É permitido o uso de calços nas molas dos amortecedores dianteiros, porém as molas, obrigatoriamente, permanecem originais, sem qualquer tipo de alteração.
- d) Tanto o volume como a viscosidade do óleo usado na suspensão dianteira é livre.
- e) O ponto de fixação dos amortecedores dianteiros à mesa superior e à coluna de direção (mesa inferiores) são de livre escolha, porém é proibido incorporar qualquer recurso que permita limitar o curso da suspensão que obrigatoriamente será mantida conforme homologada pelo fabricante do referido modelo.

6. Carburador:

- a) É obrigatório que o carburador seja o mesmo homologado do referido modelo e ano de fabricação da referida motocicleta.
- b) O corpo do carburador deverá ser mantido, sem qualquer alteração tanto do lado interno quanto externamente.
- c) O sistema de afogador pode ser travado ou retirado.

- d) É permitida a substituição e / ou modificação do: giclê principal e de marcha lenta, difusor, guia de agulha e agulha do pistonete, mola, sede da válvula da bóia e diafragmas.

7. Caixa e filtro de ar:

- a) A utilização da caixa de filtro de ar original e tampa é obrigatória porem, é permitido retirar o coletor de admissão de ar externo da referida caixa do filtro de ar. A mangueira do dreno da caixa do filtro de ar obrigatoriamente deverá ser mantida fechada (tampada).
- b) O uso ou não do elemento filtrante é livre.
- c) O tubo de respiro do motor obrigatoriamente deve desembocar dentro da caixa do filtro de ar.

8. Chassi:

- a) O chassi obrigatoriamente deverá ser o mesmo referente ao ano e modelo registrado no documento (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo) permanecendo totalmente original conforme homologado pelo fabricante sem qualquer alteração ou modificação inclusive em sua geometria e dimensões salvo os itens autorizados e descritos neste regulamento.
- b) Todo o chassi, obrigatoriamente, deverá manter a numeração original integral e marcada pelo fabricante, aparente e legível. Em caso de substituição do chassi, o piloto ou equipe se obriga a informar a CBM da substituição do chassi, tendo como base a Nota Fiscal de compra, procedente de uma revenda da rede autorizada da Honda em território Nacional.
- c) É permitido retirar os suportes de peças e acessórios não utilizados e desnecessários para uso em pista, tendo como exemplo: suporte fixação das alças de segurança, suportes de piscas, suporte interruptor freio traseiro, travas de capacete, etc.
- d) É permitido alterar (aumentar) os ressalto dos batentes da direção no chassi conforme descrito no Artigo 13 alínea g) e h) **conforme representação gráfica.**
- e) Obrigatoriamente, o cavalete lateral e o central devem ser retirados.

9. Transmissão final (coroa / corrente / pinhão):

- a) O passo da corrente de transmissão (428) obrigatoriamente deverá ser mantido porem a relação da transmissão (coroa / pinhão) é de livre escolha, desde que de fabricação nacional. É obrigatório que os parafusos de fixação do pinhão estejam aramados entre si como regra de segurança.
- b) É obrigatório o uso de porca e contra-porca ou porcas do tipo auto-frenantes nos dois esticadores da corrente de transmissão.
- c) O estado e desgaste deste conjunto devem ser avaliados e aprovados, em todas as vistorias técnicas.
- d) A tampa do pinhão da transmissão final pode ser modificada ou retirada.
- e) Não é permitido o uso de porcas e parafusos de alumínio para fixação da coroa.

10. Cabos de comando:

- a) É permitida a substituição dos cabos de comando (embreagem e acelerador) originais por semelhantes de outras marcas desde que comercializados no comercio de motopeças.

11. Motor / Câmbio:

- a) O motor e câmbio, obrigatoriamente, permanecem originais, conforme homologação do fabricante do referido modelo, e o mesmo referente ao ano e modelo registrado no documento (Certificado de Registro e Licenciamento de Veículo) sem qualquer tipo de modificação ou alteração.
- b) A junta do cabeçote, obrigatoriamente será a original do fabricante do referido modelo, porém, as demais juntas e guarnições são livres, não sendo permitido a eliminação de qualquer junta.
- c) O cilindro e o pistão, obrigatoriamente são os originais, porem é permitido retificar o cilindro e o uso de pistão até à medida limite de 1mm acima da medida stander (STD).
- d) A engrenagem motora do comando de válvulas assim como o excêntrico do comando de válvulas, obrigatoriamente permanecem conforme originais inclusive no referente ao posicionamento entre si e sem qualquer modificação e ou alteração.
- e) A engrenagem motora de sincronização no eixo de manivela, obrigatoriamente deve permanecer original sem qualquer alteração ou modificação porem, o alinhamento em relação à ranhura da chaveta no eixo ou árvore de manivelas é livre.
- f) O suporte do retentor e o retentor de óleo, localizado no lado esquerdo da carcaça do motor, obrigatoriamente, permanece instalado, sem tolerância de desgaste no retentor.
- g) O pino de empuxo, obrigatoriamente, permanece instalado com a mola e pino, sem qualquer modificação.
- h) Os discos de fricção da embreagem podem ser substituídos por outros similares não originais.

- i) É obrigatório que o bujão de óleo e a tampa de abastecimento de óleo sejam lacradas com arame, de maneira que não possam se desenroscar.
- j) É obrigatório que o tubo de respiro do motor desemboque e descarregados no interior da caixa original do filtro de ar os gases internos do motor.

ART. 12 - Pneus:

- a) É obrigatório o uso de pneus do fabricante da marca **Pirelli**, escolhido pela FGM como fornecedor oficial e exclusivo de pneus para esta categoria do Campeonato Gaúcho de Motovelocidade.
- b) Cada concorrente(piloto) poderá usar no maximo 1 par pneus (1 dianteiro e 1 traseiro) da marca **Pirelli** do tipo DOT, por evento (etapa) exclusivamente fornecidos pelo fabricante desta marca.
- c) O par de pneus serão adquiridos com um preço pré determinado. No custo da aquisição dos jogos de pneus está incluso o serviço e assistência técnica do fabricante **Pirelli** durante as etapas do campeonato.
- d) Não é permitido fazer sulcos extras (frisos) nos pneus e ou aprofundamento dos mesmos.
- e) Não é permitido o uso de pneus com sulcos com profundidade inferiores a 2,5 mm no ato de cada vistoria técnica diária.
- f) Os pneus só serão fornecidos a pilotos e equipes após apresentarem o comprovante da inscrição para a referida etapa.

ART. 13 - Guidão / Direção:

- a) O guidão, obrigatoriamente, mínimo de 450 mm, entre suas duas extremidades externas conforme demonstrado na representação gráfica.
- b) O guidão é de livre escolha, porém, obrigatoriamente, deverá ser peça adquirida no comércio de motopeças.
- c) É obrigatório que as duas extremidades (esquerda e direita) do guidão terminem em formato arredondado em material não ferroso, obrigatoriamente, fixados à extremidade do guidão.
- d) Todo o conjunto da direção (garfos da suspensão, mesa superior e inferior da direção, pára-lama dianteiro, roda, guidão, manetes de embreagem e freio, reservatório do óleo do freio dianteiro, cabos, mangueiras e fiação elétrica), em hipótese alguma, pode arrastar e ou encostar-se a qualquer parte fixa da motocicleta como exemplo: tanque de gasolina, carenagens, chassi, suportes da carenagem ou amortecedor de direção.
- e) A direção, obrigatoriamente, terá que ter funcionamento livre, sem qualquer tipo de obstrução e ou dificuldade, sendo que seu movimento, será exclusivamente, limitado pelos batentes direito e esquerdo da direção, existentes na mesa inferior e no chassi exclusivos para este fim.
- f) É permitido alterar (aumentar) os ressalto dos batentes da direção na mesa inferior e do chassi.
- g) Os batentes e limitadores da direção do chassi e coluna de direção, obrigatoriamente, devem limitar a aproximação das manoplas do guidão com as laterais do tanque de gasolina e do chassi, em ambos os lados, limitando a distância das manoplas em relação às laterais do tanque de gasolina ou chassi, em no mínimo 30 mm, conforme demonstrado na representação gráfica conforme representação gráfica.
- h) A direção obrigatoriamente deve ter um curso total de no mínimo 30º (15º para cada lado) conforme representação gráfica.
- i) Não são permitidos soldas e desempenos ou qualquer outro tipo de conserto ou recuperação do guidão.

14. Acelerador e Manetes (freio e embreagem):

- a) As manetes (embreagem, freio) são de livre escolha, porém é obrigatório que as suas extremidades terminem em forma de bola.
- b) O suporte da manete de embreagem deve ser peça casada com a manete, e deve poder ser substituída, sem que a manopla seja retirada.
- c) As manetes, em hipótese alguma, podem tocar qualquer parte da carenagem, dificultando ou impossibilitando o seu acionamento, em qualquer que seja a posição do guidão.
- d) Não é permitido o uso de manetes quebradas, serradas empenadas ou emendadas.
- e) É permitido o uso de acelerador de punho rápido.
- f) É obrigatório que o punho do acelerador tenha o seu retorno livre e garantido.

15. Combustível:

- a) O combustível é, obrigatoriamente a gasolina automotiva, fornecida pela FGM.
- b) É proibido adicionar ou acrescentar qualquer tipo de produto, que venha a alterar a fórmula e composição original da gasolina.
- c) Poderá ser recolhida amostra (02 por motocicleta, prova e contra prova) de gasolina para análise dos cinco primeiros classificados ou aleatoriamente entre os concorrentes. A 1ª amostra será recolhida antes do warm up da categoria e a 2ª amostra como contra prova após o término da prova enquanto as motocicletas permanecerem em parque fechado.

16. Carenagem e pára-lamas:

- a) É obrigatório o uso exclusivo da carenagem homologada pela CBM composta por: carenagem frontal, inferior e rabeta do assento que em hipótese alguma pode ser modificada ou descaracterizada.
- b) Não é permitido o uso de carenagem sem esteja totalmente pintada externamente sem a fibra aparente.
- c) A instalação do conjunto de peças que compõem o referido kit de carenagens homologado pela CBM obrigatoriamente devem seguir as regra descritas na **representação gráfica** (a parte mais avançada da carenagem frontal pode ultrapassar a linha perpendicular ao eixo da roda dianteira no máximo 70 mm, e a largura máxima não poderá ser superior às extremidades do guidão).
- d) É obrigatório o uso do pára-lama dianteiro, porém é permitido cortar a parte traseira do pára-lama dianteiro, a partir dos telescópios para traz, a fim de facilitar e melhorar o aproveitamento do ar na refrigeração do motor.
- e) O pára-lama dianteiro se não usado o original homologado do fabricante é permitido o uso de uma cópia fiel do mesmo.
- f) O pára-lama dianteiro em hipótese alguma poderá tocar qualquer parte da carenagem e obrigatoriamente deve existir uma distância livre entre o topo do pára-lama e a carenagem de no mínimo 80mm conforme demonstrado na **representação gráfica**.
- g) É obrigatório que todas as bordas expostas da carenagem tenham uma curvatura como forma de acabamento (bordas arredondadas).
- h) Não é permitido o uso de carenagens que se apresentem comprometidas visivelmente com rachaduras, quebras e ou consertos de fibra sem acabamento fino.
- i) A carenagem, obrigatoriamente terá de estar fixada a suportes específicos com no mínimo 2 pontos de fixação em cada lado e 1 frontal **conforme representação gráfica**.
- j) Os parafusos de fixação da carenagem obrigatoriamente devem ser parafusos metálicos de cabeça chata ou arredondada pelo lado externo. Não é permitido, em hipótese e motivo algum, furos ou cortes nas laterais da carenagem.
- k) A parte inferior da carenagem central ou quilha da carenagem deverá ser construída em forma de reservatório, de modo a poder reter, em caso de quebra de motor ou vazamentos, no mínimo, a metade da capacidade de óleo do motor **conforme representação gráfica**.
- l) A parte inferior ou quilha da carenagem deve ter incorporado dois (2) furos cegos, de no máximo 25 mm de diâmetro. Estes furos deverão ser mantidos fechados, em condições de tempo seco, só podendo ser abertos, em caso de competição, sob tempo chuvoso, com autorização prévia do Diretor de Prova.
- m) A carenagem inferior ou quilha não poderá ter qualquer tipo de furos, aberturas ou rasgos de quaisquer dimensões e natureza em suas laterais.
- n) A distância livre ao solo deve ser de no mínimo 100 mm em toda a extensão inferior da carenagem **conforme representação gráfica**.

17. Rodas e aros:

- a) Os aros das rodas traseira e dianteira e raios podem ser substituídos por outras não originais, desde que mantenham as mesmas dimensões originais homologadas pelo fabricante do referido modelo.
- b) Não é permitido o uso de aros de alumínio.
- c) Os cubos das rodas obrigatoriamente permanecerão os originais da marca e modelo sem qualquer modificação ou alteração.
- d) Os pesos de balanceamento das rodas são livres, porém se usados devem estar devidamente fixados com segurança.
- e) Os rolamentos, retentores e guarda-pós dos eixos das rodas são, obrigatoriamente, mantidos, mas de livre escolha, desde que suas dimensões originais sejam mantidas.
- f) A caixa sem fim ou caixa da engrenagem do velocímetro pode ser retirada, porém o espaço, obrigatoriamente, deve ser preenchido por um espaçador, com as mesmas dimensões.

18. Freios (dianteiro e traseiro):

- a) Por motivo de segurança é permitido o uso de freio a disco na dianteira desde que instalado o conjunto da suspensão dianteira exclusivo da marca, constituído por: jogo completo de raios, cubo da roda dianteira, disco de freio, câliper (pinça hidráulica), cilindro mestre manual (bomba hidráulica) do freio dianteiro e o cilindro externo direito do amortecedor da suspensão dianteira.
- b) O cilindro mestre do freio dianteiro, câliper e disco de freio, obrigatoriamente, devem permanecer conforme original, homologado pelo fabricante do modelo, sendo permitido a substituição do flexível (mangote de freio) por outro não original.
- c) É permitido substituir as pastilhas do freio dianteiro por similares não originais.
- d) Não é permitido instalar e ou adicionar sistemas de tomadas de ar que permitam maior refrigeração do disco, pinça e pastilha do freio.
- e) O uso do fluido de freio é livre.
- f) É permitido substituir as lonas do freio traseiro por similares não originais.
- g) Todas as peças que compõem o espelho do freio traseiro, obrigatoriamente, permanecem as originais conforme homologado pelo fabricante do modelo.

19. Instrumentos:

- a) É livre o uso de instrumentos de monitoramento visual do sistema elétrico e mecânico da motocicleta desde que para leitura exclusiva do piloto.
- b) Não é permitido o uso de velocímetro.

20. Proibições:

- a) Não é permitido substituir e ou mesclar peças e ou conjuntos de peças, nem componentes de qualquer tipo, ainda que da mesma marca, mas de modelos de denominação e de anos de fabricação diferentes salvo os autorizados neste regulamento ou por pela incorporação de adendos.
- b) Todos os componentes e itens da motocicleta não mencionados, neste regulamento, obrigatoriamente, devem permanecer originais, conforme homologado pelo fabricante do modelo.
- c) Fica, terminantemente, proibido: limar, desbastar, polir ou retirar qualquer tipo de material, de qualquer componente do motor ou da motocicleta, não mencionado e / ou descritos, salvo os autorizados neste regulamento técnico.

Figura 01

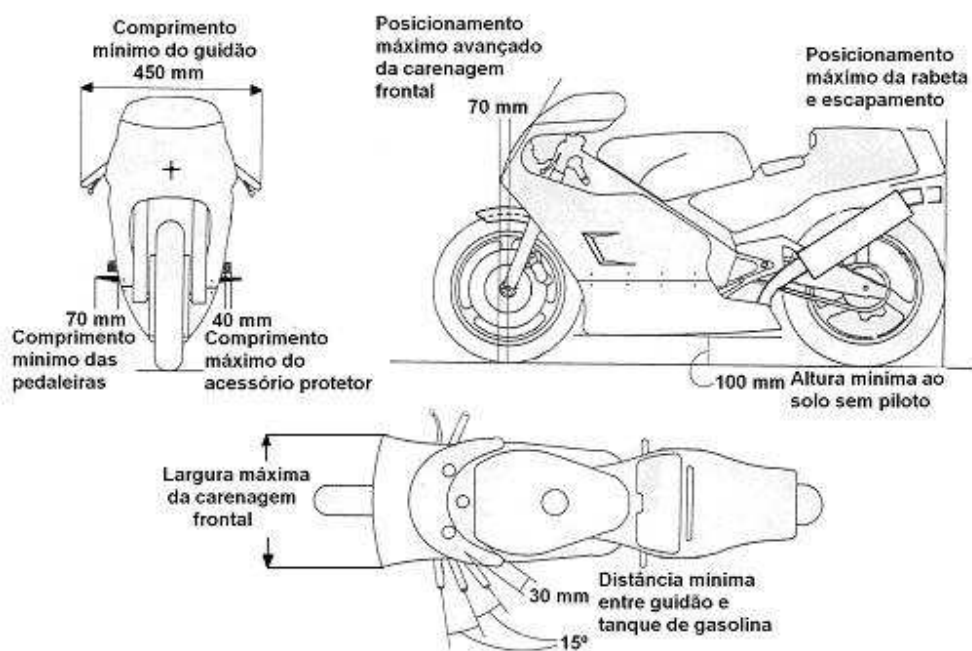


Figura 02

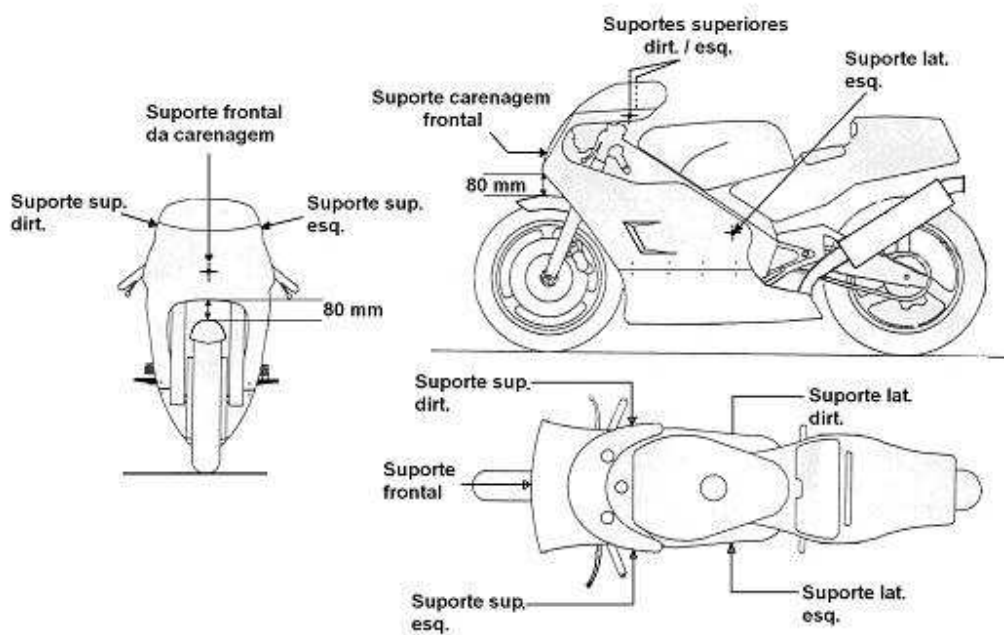


Figura 03

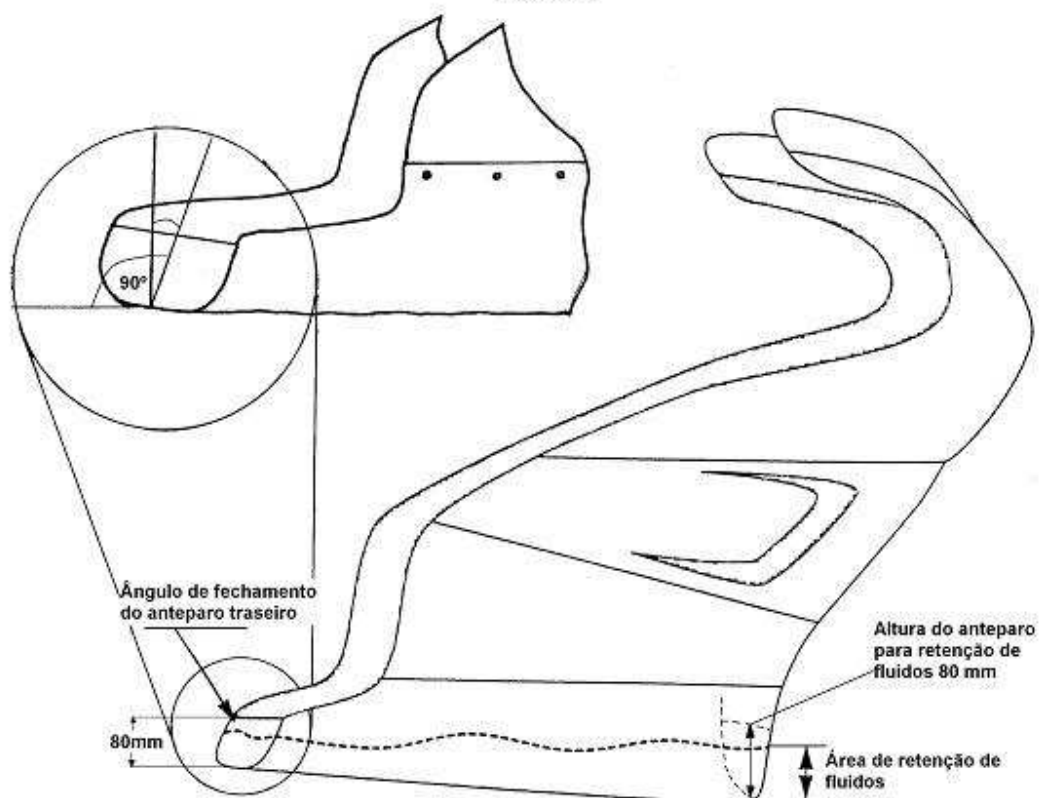


Figura 04

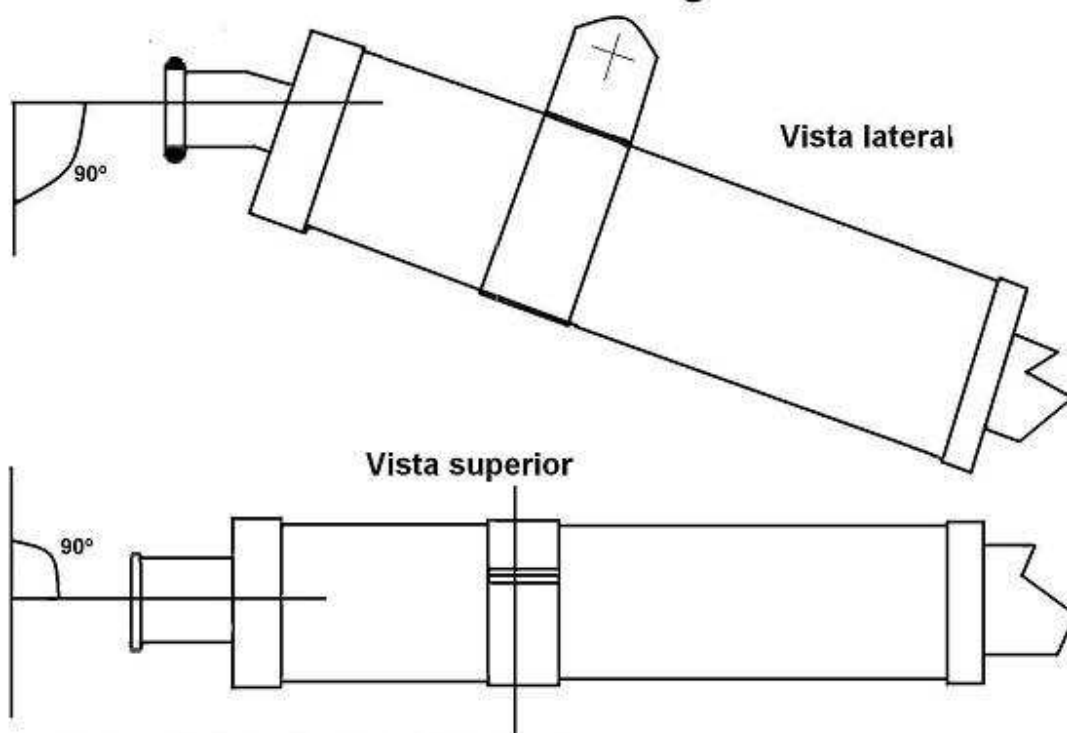


Figura 05

Medidas mínimas para o fundo e numerais traseiros

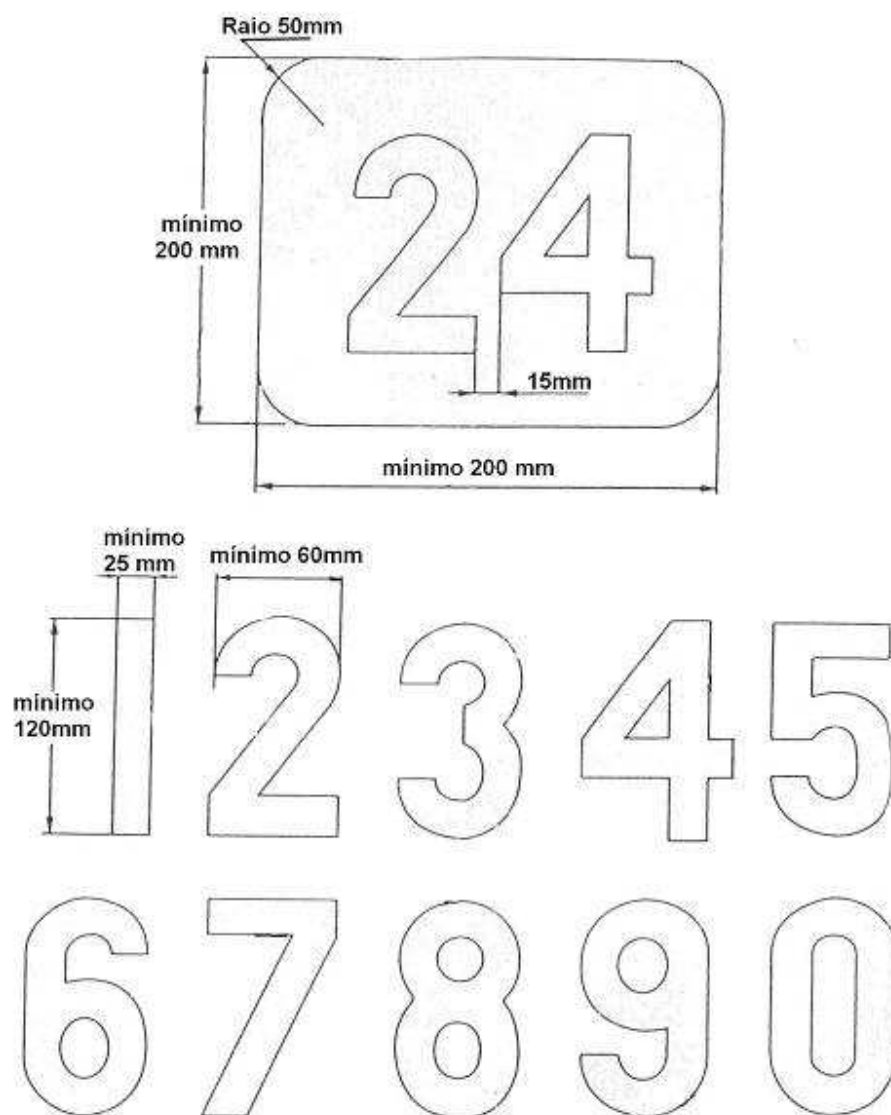


Figura 06

Medidas mínimas para o fundo e numeral dianteiro

