

## INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE O REGULAMENTO DA 230cc LIGHT.

**AMIGOS PILOTOS – MECANICOS E PREPARADORES:** Vamos aqui informar a todos o porquê da mudança de 230cc ORIGINAL, **para 230cc LIGTH. Esta é a categoria tem o objetivo de ser a mais barata para o acesso de novos pilotos na faixa etária de 11 a 55 anos, tanto para homens como para mulheres na modalidade do Velocross.** Esta categoria existe para ser disputada no Gaúcho de Velocross e no Catarinense de Velocross de 2021.

**O PORQUE DE 230CC LIGHT** – Preparação leve, com vários itens com medidas originais, a biela não precisa ser original, o pistão não precisa ser original, a válvula não precisa ser original, totalmente livre, **a biela** pode ser qualquer biela paralela, **respeitado o curso original (CRF230 66,2mm, TTr230 58mm)**, **o pistão** respeitada as medidas estabelecidas no regulamento (CRF até 66,5mm e TTr até 71mm), pode ser qualquer pistão com qualquer taxa, então isso é diferença do porquê que não é mais original, e sim **LIGTH**.

Quando é original gera toda essa discussão, e os produtos oferecidos são todos mais caros, hoje pode ser usado produtos paralelos, por isso foi criado o regulamento **LIGHT, onde se controla o filtro de ar, a caixa de filtro de ar, sem furo sem nada, que é uma coisa fácil, o duto de ar que é uma coisa fácil, pode ser retirado a tela original da caixa de filtro de ar, o carburador, não pode mexer no afogador nem abrir nada, as medidas dos giclês estão estabelecidas, o comando original, o escape na parte externa não pode ser modificado, internamente se ele quiser tirar alguma coisa do abafador pode, mas externamente, a saída, o cano da saída tem que ser tudo original, a coroa e pinhão tem que ser de ferro, a medida original de cada modelo, os aros devem ser originais o resto tudo original.** Por isso que não foi usado mais a palavra ORIGINAL, e sim **LIGTH**.

Foi adequado o regulamento para que não houvesse esse impeditivo, se o cara quiser usar uma biela de outra origem uma válvula paralela, se ele quiser mexer no cabeçote pode mexer, pode aumentar o diâmetro de pistão **até 230cc**, dar uma limpadinha, nada disso é fora do regulamento, só que essas coisas são limitadas pela quantidade do **tamanho do giclê que tem que ser original**, não dá pra aumentar muito a taxa porque se não o motor grila, porque não foi alimentado adequadamente, então tudo isso já passamos, e as diferenças de motor são mínimas daquele que consegue fazer alguma coisinha e melhorar, tão mínimas que um bom piloto compensa isso com facilidade.

A cilindrada definida ficou até **230cc** (Conforme artigo 4.5 item 14° - Motor 4T 230cc (Nacional 230 light), dos nossos regulamentos oficiais do (RS-SC), mantendo o curso original. A cilindrada e 230cc, significa que se o cara quiser retificar o motor, ele pode retificar as medidas até o limite de 230cc, isso é permite ao piloto baratear o seu custo, até na hora de compra uma 230cc usada, para competir, o cara pode usar uma moto que não seja nova que eventualmente já trocou uma sede válvula, já mexeu no cabeçote, antes não podia ter nada mexido, mas como o cara troca uma sede de válvula e cabeçote, obrigatoriamente ele tem que fazer um ajuste no alumínio, isso pode na **LIGTH**.

Isto define melhor a alteração para **Categoria 230cc LIGTH**, nos nossos regulamentos, e facilita o acesso de novos pilotos, não necessariamente com motocicletas **ZERO km**, pois pode sim usar motos já usadas, porem devidamente adequadas ao que o regulamento permite.

**BOA TEMPORADA, E RESPEITO AO REGULAMENTO.**